



IEVA

**GRUPO
DE TRABALHO**
PARA AS INFRAESTRUTURAS
DE ELEVADO VALOR
ACRESCENTADO

RELATÓRIO FINAL

AE	Auto-estradas	APLOG	Associação Portuguesa de Logística
AICEP	Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal	APOL	Associação Portuguesa de Operadores Logísticos
AML	Área Metropolitana de Lisboa	APP	Associação dos Portos de Portugal
AMP	Área Metropolitana do Porto	APS	Administração do Porto de Sines, S.A.
AMT	Autoridade Metropolitana de Transportes	APSS	Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.
AMTL	Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa	APVC	Administração do Porto de Viana do Castelo, S.A.
AMTP	Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa	ARP	Associação Rodoviária de Transportadores Pesados de Passageiros
ANA	Aeroportos de Portugal	Aut. Fin.	Autonomia Financeira
ANAM	Aeroportos da Madeira	Bitola-métrica	Medida de distância ente carris mais utilizada na Europa
ANMP	Associação Nacional dos Municípios Portugueses	CAGR	<i>Compound Annual Growth Rate</i>
ANTP	Associação Nacional das Transportadoras Portuguesas	CIP / CEP	Confederação Empresarial de Portugal
ANTRAM	Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias	Ck	comboio/quilómetro
ANTROP	Associação Nacional de Transportadores Rodoviários Pesados de Passageiros	CLT	Companhia Logística de Terminais Marítimos
AP's	Administrações Portuárias	CP	Comboios de Portugal
APA	Administração do Porto de Aveiro, S.A.	CPC	Conselho Português de Carregadores
APCAP	Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Auto-Estradas ou Pontes com Portagens	CPCI	Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário
APDL	Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.	CSR	Contribuição do Serviço Rodoviário
APFF	Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.	CUF	Companhia União Fabril
APL	Administração do Porto de Lisboa, S.A.	DR	Diário da República
		e-freight	<i>The e-Freight Integrated Project</i> – desmaterialização do documento de transporte

e-freight	<i>The e-Freight Integrated Project</i> – desmaterialização do documento de transporte	IUC	Imposto Único de Circulação
EBIT	Earnings before interest and taxes	JUP	Janela Única Portuária
EBITDA	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization	LBC	LBC Tanquipor
EN	Estrada Nacional	LCC	<i>Low Cost Carrier</i>
EP	Estradas de Portugal	LTNEC	Laboratório Nacional de Engenharia Civil
ER	Estrada Regional	ME	Ministério da Economia
EM	Estrada Municipal	MF	Ministério das Finanças
GI	Gestor de Infraestrutura	Movimento de aeronaves	Um movimento corresponde a uma aterragem ou decolagem
GT IEVA	Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado	MoU	<i>Memorandum of Understanding</i>
Handlers	Entidades de assistência aeroportuária de passageiros, bagagem e carga	MTS	Metro Transportes do Sul
HCM	<i>High Capacity Manual</i>	NUTS	Nomenclaturas de Unidades Territoriais
IC	Itinerário Complementar	NAV	Navegação Aérea de Portugal
IFR/VFR	<i>Instruments Flight Rules/Visual Flight Rules</i>	NS	Nível de serviço
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes	n/a	Não aplicável
INAC	Instituto Nacional de Aviação Civil	OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
INE	Instituto Nacional de Estatística	OE	Orçamento de Estado
Integrators	Entidades prestadoras de serviços globais de logística	O&M	Operação e Manutenção
IP	Itinerário Principal	ONG	Organização não governamental
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.		

OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico	Rede RTE-T	Rede transeuropeia de transportes (RTE-T)
OE	Orçamento de Estado	REFER	Rede Ferroviária Nacional, EP
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico	Renfe	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (operadora)
OE	Orçamento de Estado	RF	Rede ferroviária
O&M	Operação e Manutenção	RFN	Rede Ferroviária Nacional (rede de caminhos de ferro)
ONG	Organização não governamental	RIV	Regiões de Informação de Voo
OSOM	Observação Sistemática de Obras Marítimas	RL	Resultado Líquido
OTLIS	Operadores de transportes da Região de Lisboa	RMD	Regime de melhoria de desempenho
QCA	Quadro Comunitário de Apoio	RO-RO	<i>Roll On - Roll Off</i>
PET	Plano Estratégico dos Transportes	RRN	Rede Rodoviária Nacional
PIDDAC	Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central	RTE-T	Rede Transeuropeia de Transportes
PIP	Pedido de Informação Prévia	SCUT	Sem Custos para o Utilizador
PN	Passagens de nível	SEE	Setor Empresarial do Estado
PRN	Plano Rodoviário Nacional	SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
PSA	<i>Port of Singapore Authority</i>	SEITC	Secretaria de Estado das Infra-estruturas, Transportes e Comunicações
RAA	Região Autónoma dos Açores	SESAR	Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research
Rádio solo-comboio	Sistema de comunicação de voz e dados	Solvab.	Solvabilidade
RAM	Região Autónoma da Madeira	TAKARGO	Transporte de Mercadorias, SA
RCM	Resolução do Conselho de Ministros	Taxi way	É uma faixa de pista num aeroporto/aeródromo que permite o acesso das aeronaves a pistas, terminais e hangares

TCGL	Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões
TCL	Terminal de Contentores de Leixões
TEU	<i>Twenty-foot equivalent unit</i>
TIP	<i>Transportes Intermodais do Porto</i>
TMDA	Tráfego Médio Diário Anual
TUP	Taxa de Uso Portuário
TVM	Tabela de Velocidade Máxima
UE	União Europeia
URF	Unidade de Regulação Ferroviária
UTI	Unidades de Transporte Intermodal
v	Velocidade
VAB	Valor Acrescentado Bruto
VND	Via Navegável do Douro
VTMIS	Sistemas de Informação e de Gestão do Tráfego de Navios
ZH	Zero Hidrográfico
ZALI	Zona de atividades logísticas e industriais

Índice

Página

• Sumário Executivo	6
• Introdução	20
A Diagnóstico e constrangimentos	26
B Metodologia de priorização de projetos e investimentos	125
C Prioritização de projetos e investimentos	137
D Recomendações e eixos de intervenção “não infraestruturais”	262
E Anexos	293

Sumário

Executivo

Introdução

Por despacho do gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, constituiu-se o Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado – GT IEVA, que ficou mandatado de elaborar um relatório que consubstanciasse um conjunto de recomendações, como segue:

- Priorização de investimentos para consolidação e desenvolvimento de infraestruturas de transportes;
- Eliminação de constrangimentos na rede de infraestruturas de transportes;
- Apresentação de propostas de natureza não-infraestrutural que eliminem bloqueios e constrangimentos existentes nos setores dos transportes incluídos no âmbito do GT IEVA.

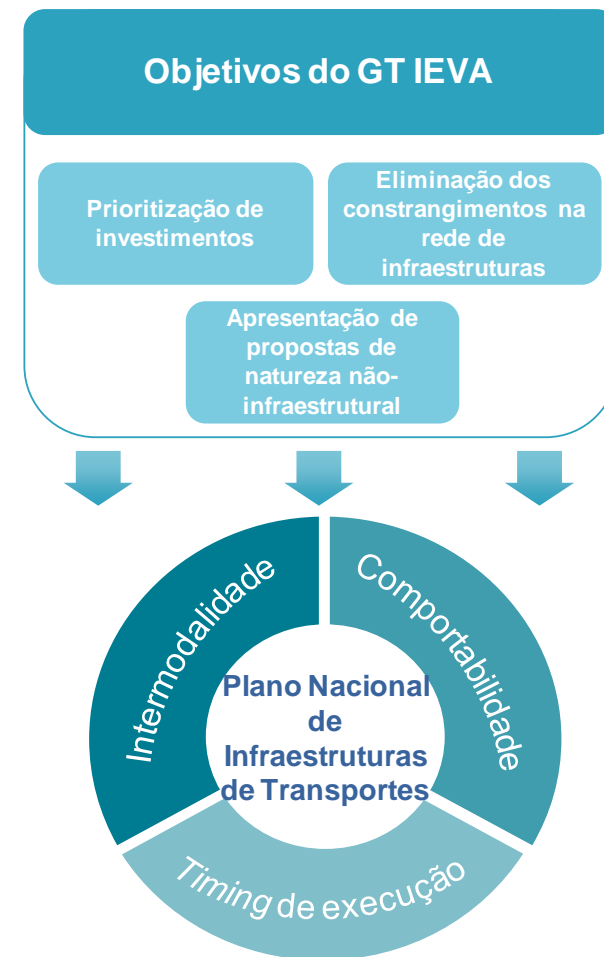
O objetivo base deste trabalho consistiu em definir um conjunto prioritário de projetos e recomendações que, nos próximos sete anos, contribuam para potenciar a competitividade da economia nacional e do tecido empresarial, sem negligenciar a coesão territorial.

Os pressupostos orientadores deste trabalho podem ser sintetizados da seguinte forma:

- Respeito pelos objetivos da política orçamental, tornando o setor das infraestruturas de transportes equilibrado e suportável para os contribuintes (comportabilidade);
- Intermodalidade dos investimentos;
- *Timing* de execução.

Pela primeira vez em Portugal, a definição e execução de projetos de investimento em infraestruturas é antecedida de uma reflexão e propostas de priorização elaboradas por um conjunto de entidades, privadas e públicas, que interagem neste domínio.

Durante três meses e meio, o GT IEVA realizou 36 reuniões e todo o plano de trabalho, metodologia e resultados apresentados obedeceram a um compromisso de aprovação consensual e unânime entre as 18 entidades e os 54 representantes que colaboraram na elaboração deste relatório.



Introdução (continuação)

O plano de trabalhos do GT IEVA é ilustrado no diagrama apresentado.

O mandato atribuído ao GT IEVA envolveu os seguintes setores de infraestruturas de transportes:

- Setor Ferroviário;
- Setor Rodoviário;
- Setor Marítimo-Portuário; e
- Setor Aeroportuário.

Neste relatório foram analisados 89 projetos, após uma prévia seriação de 238 intenções de investimento indicadas pelos membros do grupo.

1ª Fase: Diagnóstico e constrangimentos

2ª Fase: Metodologia de priorização

3ª Fase: Priorização de investimentos

4ª Fase: Recomendações não infraestruturais



Principais postulados considerados na definição da metodologia de priorização:

1 Mercadorias vs passageiros

2 Abordagem "follow the asset": potenciar infraestruturas existentes vs projetos greenfield

Os resultados deste trabalho evidenciam os postulados considerados relevantes pelo GT IEVA para a competitividade da economia portuguesa. Os projetos considerados prioritários privilegiam:

- A carga e as mercadorias em detrimento dos passageiros;
- Os projetos de consolidação e desenvolvimento de infraestruturas existentes em vez de projetos novos.



O investimento nos portos e na ferrovia e revisão em baixa do PRN.

Diagnóstico e constrangimentos

A primeira fase do trabalho desenvolvido pelo GT IEVA consistiu no diagnóstico e levantamento de constrangimentos relativos a cada um dos setores das infraestruturas de transportes. Esta análise incluiu uma **breve caracterização da rede atual** de infraestruturas, a descrição dos **principais agentes** de cada **setor**, o **diagnóstico e constrangimentos** (dentro deste subcapítulo foi analisado o **Nível de maturidade da rede atual de infraestruturas, Intermodalidade** com outros modos de transporte, necessidades de **(Des)investimento** e os **Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade** de cada setor), e o preenchimento da matriz de **constrangimentos e projetos**.




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



Diagnóstico e constrangimentos (continuação)

Tal como referido anteriormente, da fase de diagnóstico resultou a identificação e a descrição dos principais constrangimentos que afetam cada um dos setores das infraestruturas de transportes em apreço. O diagrama apresentado de seguida sistematiza os referidos constrangimentos:



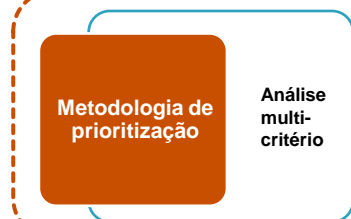
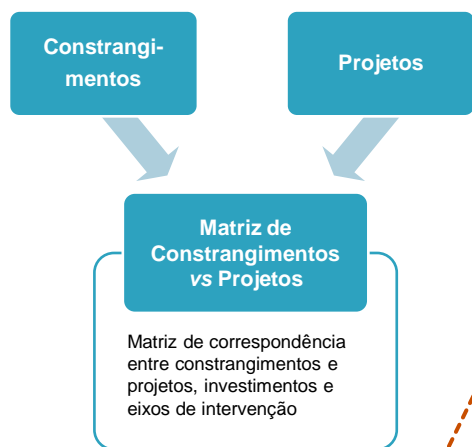
Legenda:  Constrangimento com grau de prioridade elevado
 Constrangimento com grau de prioridade moderado
 Constrangimento com grau de prioridade baixo

Metodologia de priorização

Após a listagem de constrangimentos e eixos de intervenção, procede-se nesta segunda fase do trabalho desenvolvido pelo GT IEVA à definição da metodologia de priorização dos projetos identificados anteriormente.

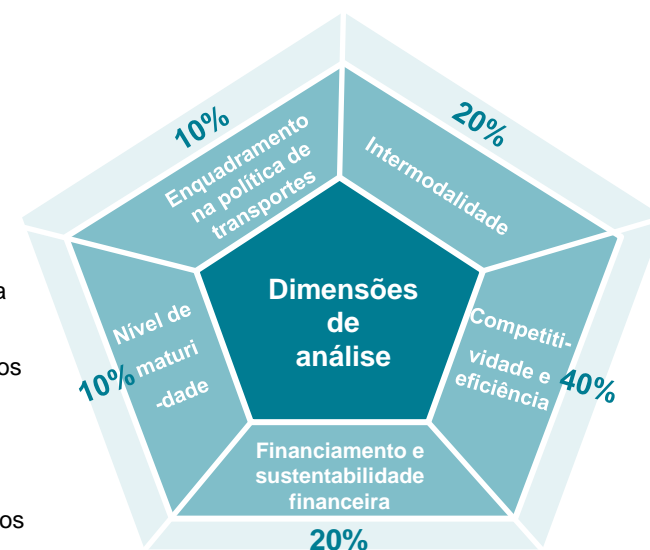
A metodologia de priorização baseia-se numa análise multi-critério que consagra cinco dimensões com diferentes ponderações, tal como descrito em seguida:

1ª Diagnóstico e Matriz de Constrangimentos



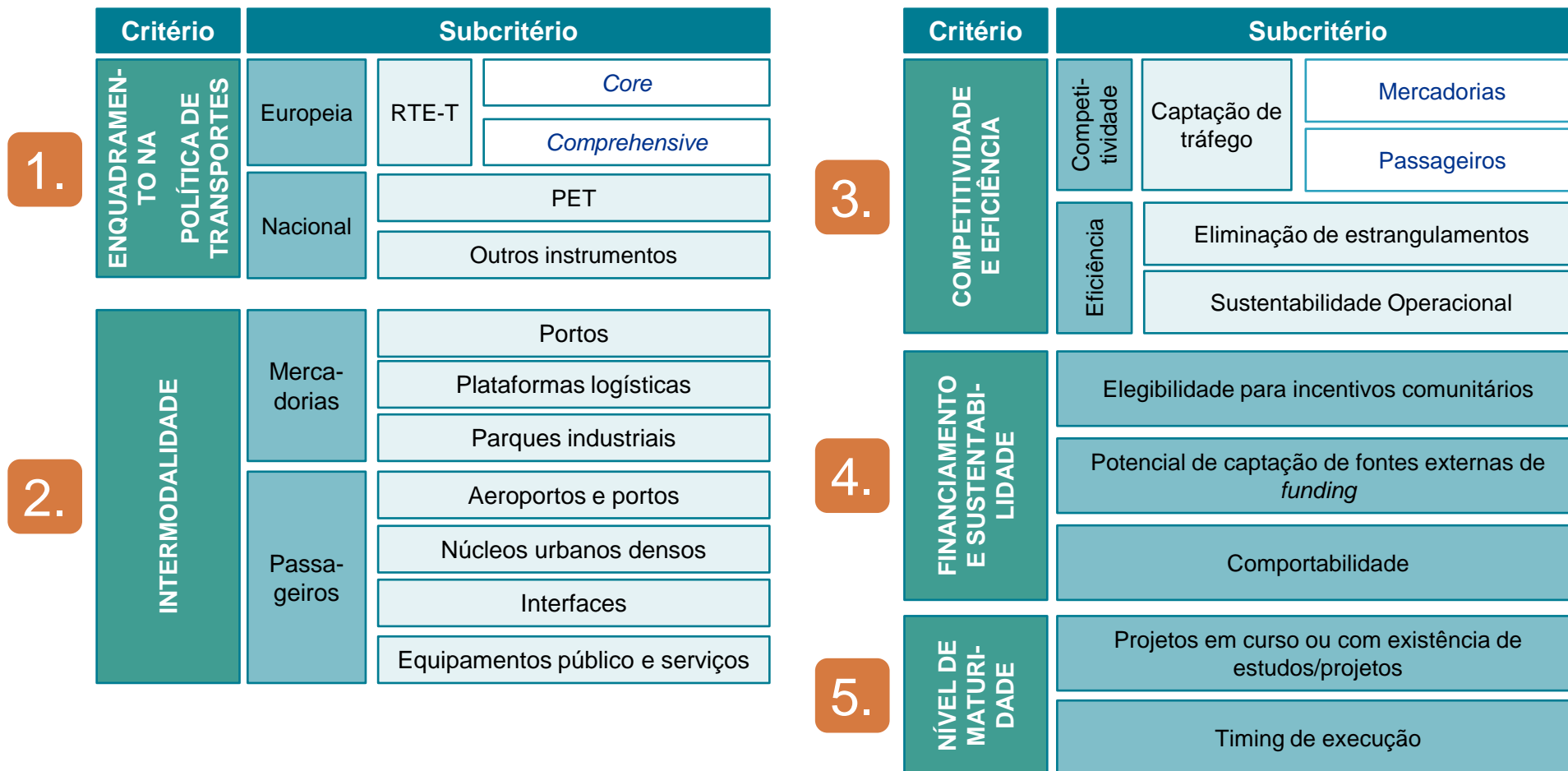
2ª Metodologia de priorização

- Foi definida uma metodologia multi-critério de forma a permitir priorizar os projetos e investimentos identificados anteriormente.
- A metodologia definida assenta nas seguintes dimensões de análise:
 - Enquadramento na política de transportes;
 - Intermodalidade;
 - Competitividade e eficiência;
 - Financiamento e sustentabilidade financeira;
 - Nível de maturidade.
- Em função das dimensões definidas e respetivas ponderações atribuídas, é possível sintetizar os seguintes principais *drivers* que presidiram à metodologia de priorização de projetos e investimentos:
 - Valorização dos aspetos relacionados com competitividade, eficiência, financiamento, sustentabilidade financeira e intermodalidade na análise dos projetos;
 - Valorização dos projetos que potenciem impactos positivos na economia por via do segmento de mercadorias em detrimento do segmento de passageiros;
 - Valorização de projetos que potenciem infraestruturas já existentes em detrimento de projetos *greenfield*.



Metodologia de priorização (continuação)

As dimensões de análise anteriormente listadas, estão organizadas em vários subcritérios, tal como detalhado nos quadros seguintes:



Prioritização de projetos e investimentos

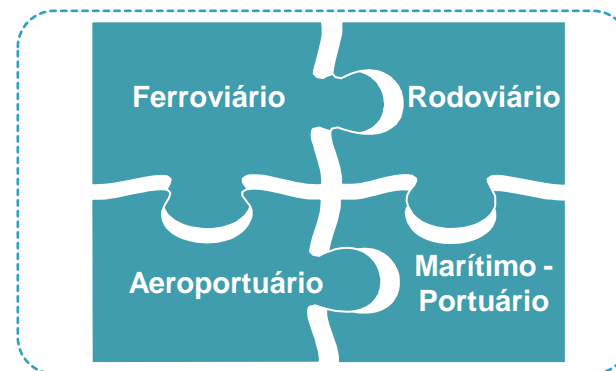
Nesta terceira fase do trabalho desenvolvido pelo GT IEVA procede-se à análise de prioritização de projetos e investimentos, com base na metodologia multicritério definida anteriormente. A análise de prioritização de projetos e investimentos comporta as seguintes etapas, como segue:

Análise setorial:

- **Introdução:** descrição dos eixos de intervenção e listagem dos projetos identificados por setor
- **Análise Multi-Critério:** análise dos projetos de acordo com a metodologia multi-critério
- **Prioritização:** prioritização dos projetos de acordo com a metodologia multi-critério

Análise consolidada:

- **Projetos mutuamente exclusivos:** identificação de projetos mutuamente exclusivos
- **Prioritização consolidada:** identificação dos projetos de infra-estruturas de transportes prioritários a nível nacional (*tier 1 e tier 2*)
- **Corredores prioritários / estratégicos:** identificação dos corredores inter/multimodais prioritários / estratégicos
- **Análise de *funding*:** análise das fontes potenciais de *funding* dos projetos e investimentos identificados e priorizados



Prioritização de projetos e investimentos (continuação)

O diagrama seguinte ilustra os eixos de intervenção e os projetos identificados em cada um dos setores de atividade incluídos na análise prioritização:

Setor Ferroviário – 30 projetos					
	Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Linha do Norte Corredor Aveiro – V. Formoso 	<ul style="list-style-type: none"> Modernização da linha de Cascais 	<ul style="list-style-type: none"> Linha do Algarve Linha do Douro (4) Linha do Minho Linha de Leixões Linha do Oeste + Ramal de Alfaiões Linha do Oeste (2) Linha do Alentejo Linha do Sul (4) Linha da Beira Baixa (2) Linha do Vouga Metro do Mondego 	<ul style="list-style-type: none"> Lisboa/Setúbal/Sines/ Caia + Poceirão/Vendas Novas + Bombel/Casa Branca + Ramal Petrogal Sines Aveiro/F. Foz/ V. Formoso Porto/Valença 	<ul style="list-style-type: none"> Linha do Norte (2) Linha do Minho Linha de Cintura (2)
#	2	1	19	3	5
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos relacionados com a conclusão de planos de modernização de linhas ferroviárias 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos relativo à modernização da linha suburbana de passageiros de Cascais 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos diversos de modernização e eletrificação 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos relacionados com ligações internacionais 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos relativos a aumento de capacidade

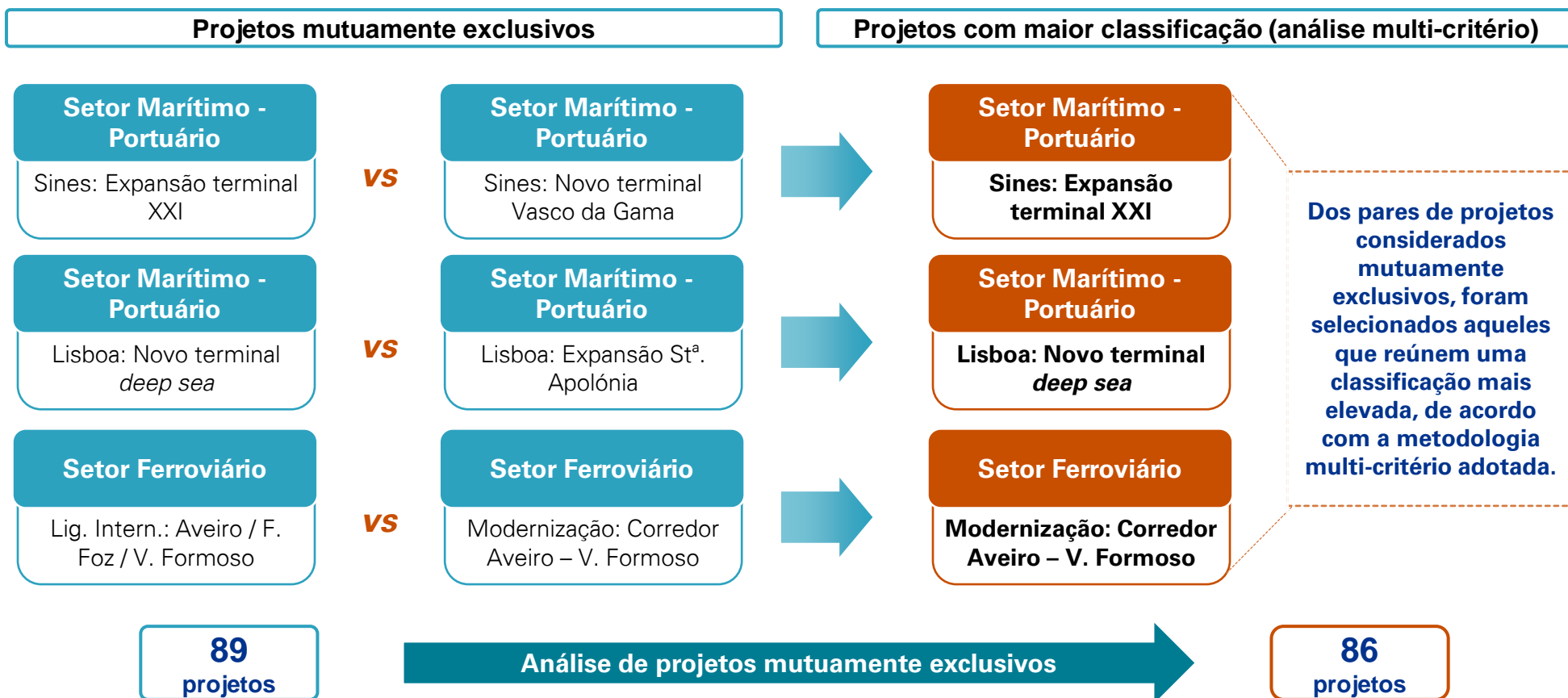
Setor Rodoviário – 23 projetos				
	Projetos pré financiados	Projetos Prioritários	Missing Links / Last Mile	Outros Projetos
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> IP4. Túnel do Marão IC16. Radial da Pontinha 	<ul style="list-style-type: none"> IP3. Coimbra – Viseu IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) – Grândola (IP1) 	<ul style="list-style-type: none"> IP5. Vilar Formoso – Fronteira Accesibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia Nó do IP1/A1 com o IC9 Variante de Atalaia Montijo Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feia Var EN9 - Ligação A16 / A21 Variante de Riachos Abertura da ponte de Constância/ Praia do Ribatejo a pesados 	<ul style="list-style-type: none"> IP8. St. Margarida do Sado – Beja IC2. Carregado/Venda das Raparigas Nó dos Caniços no IP1 – VF Xira Novo nó de saída da A41 - Parque Millennium + Lig. Maia IC35. Penafiel / Entre-os-Rios Accesibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca IC11. Peniche/Torres Vedras Construção do lanço EN 101 - Felgueiras – Lixa EN 15 Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)
#	2	2	9	10
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que, tendo sido analisados no GT IEVA, já têm condições de financiamento pré-asseguradas 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos considerados prioritários 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos complementares à RTE existente, pelo que podem considerar-se <i>last mile</i> ou <i>missing link</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que não reúnem as características para poder ser caracterizados como complementares à RTE em serviço

Setor Aeroportuário – 3 projetos			
	Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL)	Integrators - Fedex	Base aérea Monte Real
Breve descrição	<ul style="list-style-type: none"> Construção de um novo Terminal de Carga, situado no Aeroporto de Lisboa, que possibilitará a deslocalização do terminal de carga existente para o interior do aeroporto permitindo, assim, melhorar a operação actual da DHL Express. 	<ul style="list-style-type: none"> Este projeto envolve um conjunto de iniciativas de curto/médio prazo que poderão contribuir para uma melhoria da articulação entre todos os organismos envolvidos nas operações de carga expresso e infraestruturas aeroportuárias, nomeadamente do aeroporto de Lisboa e Porto. 	<ul style="list-style-type: none"> Adaptação da base aérea Monte Real com o objectivo de proporcionar a utilização de voos comerciais.

Setor Marítimo-Portuário – 33 projetos					
	Accesibilidades marítimas a portos	Accesibilidades ferro/rodov. a portos	Aumento capacidade / condições operação	Plataformas logísticas e/ou Industriais	Terminais / Infra-estruturas <i>greenfield</i>
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Viana do Castelo: melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima Aveiro: recepção navios maior dimensão F. Foz: recepção navios maior dimensão Lisboa: navegabilidade e descont. Setúbal: recepção navios maior dimensão VN Douro: Canal navegável, segurança e sinalização – Eclusas 	<ul style="list-style-type: none"> Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> Acesso rodoviário Ramal ferroviário Setúbal: lig. ferroviária Mitrena 	<ul style="list-style-type: none"> Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> Ampliação porto comercial Equipamentos e grua 100t Leixões: ampliação terminal cont. Sul Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> Terminais Ro-Ro contentores e granéis Sistemas de informação Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> Terminal Seixal (Cais SN) Terminal cont. Alcântara Terminal cont. Sª Apolónia Reabilitação cais Alhandra Setúbal: expansão ro-ro Sines: expansão terminal XXI Algarve: melhoria instalações VN Douro: melhoria infra-estruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> Leixões: plataforma logística Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> ZALI e expansão plataforma de Cacia F. Foz: dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul 	<ul style="list-style-type: none"> Leixões: <ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de cruzeiros Novo terminal de contentores Aveiro: desenvolvimento de terminais cobertos Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> Novo terminal deep sea Novo terminal de cruzeiros – Marina do Tejo Sines: novo terminal Vasco da Gama
#	7	3	12	4	7
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos relacionados com a melhoria de acessos marítimos a portos 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos relacionados com construção ou melhoria de acessos ferro e rodoviários a portos, numa ótica de intermodalidade 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que consistem em aumentos de capacidade, eficiência e de condições de operação 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos associados à implementação ou melhoria de plataformas logísticas e/ou industriais adjacentes a infra-estruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos relativos à construção de terminais <i>greenfield</i>

Prioritização de projetos e investimentos (continuação)

Da análise efetuada na primeira etapa da fase de prioritização de projetos e investimentos, é possível identificar projetos mutuamente exclusivos. De seguida, apresentam-se os projetos com as características referidas e, destes, quais os projetos selecionados para integrar a segunda etapa da fase de prioritização, que consiste na análise consolidada dos quatro setores incluídos no âmbito do GT IEVA.



Priorização de projetos e investimentos (continuação)

Da análise consolidada efetuada, e após a eliminação dos projetos considerados mutuamente exclusivos, resulta a seguinte priorização de projetos e investimentos pelos quatro setores em apreço:

"Tier 1": 1 - 15				
Grupo	Distribuição		Investimento	
Marítimo	11	73,3%	1.320,7	47,2%
Ferroviário	2	13,3%	1.300,0	46,4%
Rodoviário	1	6,7%	173,0	6,2%
Aeroportuário	1	6,7%	5,0	0,2%
Total	15	100,0%	2.798,7	100,0%

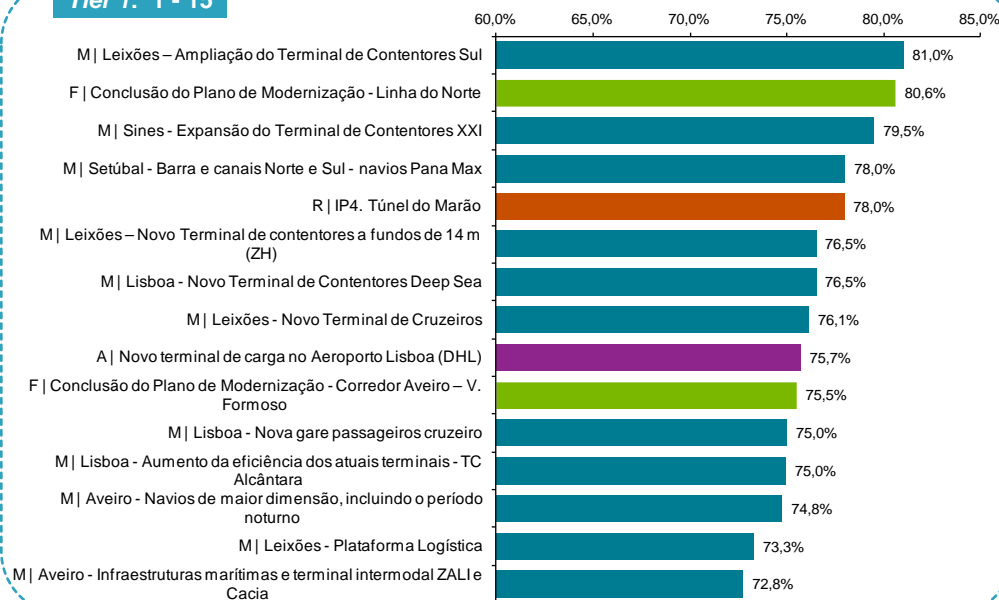
+ projetos + investimento

"Tier 1+2": 1 - 30				
Grupo	Distribuição		Investimento	
Marítimo	18	60,0%	1.487,7	29,3%
Ferroviário	8	26,7%	2.815,0	55,4%
Rodoviário	2	6,7%	773,0	15,2%
Aeroportuário	2	6,7%	10,0	0,2%
Total	30	100,0%	5.085,7	100,0%

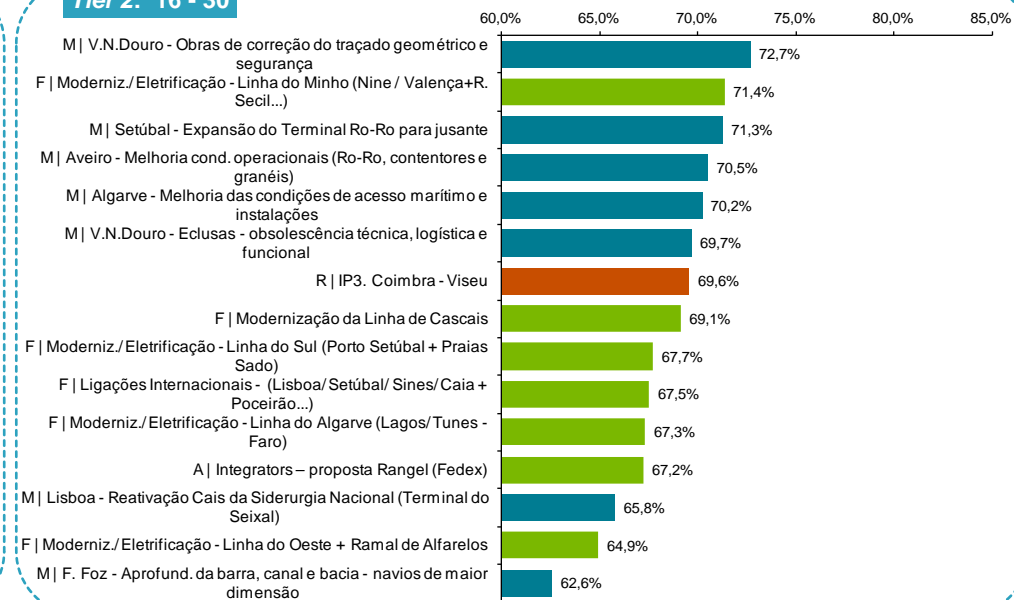
+ projetos

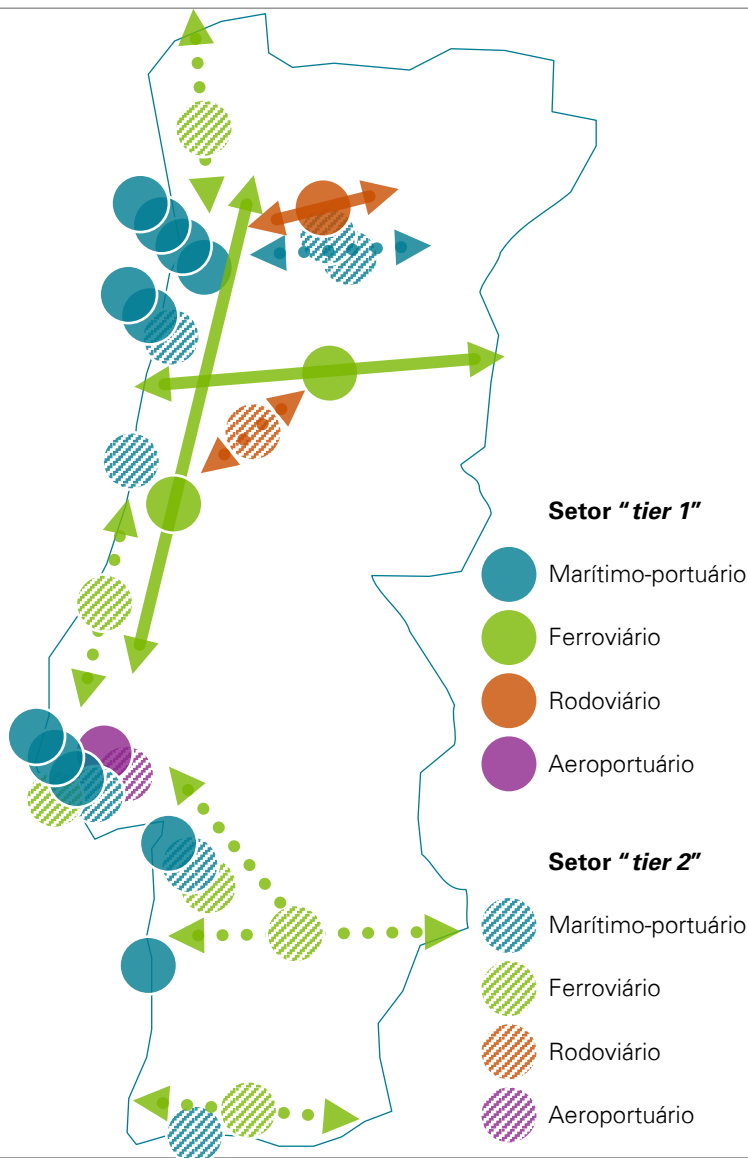
+ investimento

Tier 1: 1 - 15



Tier 2: 16 - 30



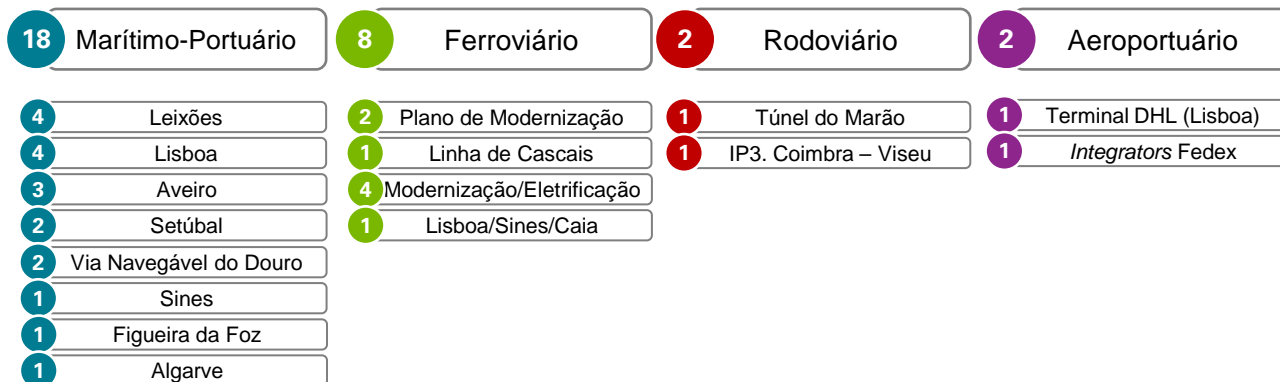


Prioritização de projetos e investimentos: Corredores Estratégicos

Face à análise de prioritação consolidada efetuada, é possível proceder à identificação e descrição de corredores estratégicos aglutinadores de projetos. Assim sendo, os denominados corredores estratégicos foram definidos em função dos projetos considerados prioritários:

- Consolidação de um **corredor atlântico** integrado multimodal, que inclui:
 - a continuação do investimento no desenvolvimento dos portos de Leixões e Lisboa;
 - o investimento nos portos de Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal e Sines, bem como intervenções na Via Navegável do Douro;
 - o fecho da “malha” rodoviária proporcionado pelo Túnel do Marão e pelo IP3 (ligação Coimbra – Viseu);
 - a conclusão da modernização das linhas ferroviárias do Norte e da Beira Alta (Corredor Aveiro – V. Formoso), permitindo a circulação de passageiros, mas sobretudo de mercadorias, com respetiva ligação internacional a Espanha, e ainda a modernização das linhas ferroviárias do Minho e do Oeste.
- Emergência de um **corredor sul**, que engloba o eixo portuário Lisboa / Setúbal / Sines e uma nova ligação ferroviária internacional, permitindo a circulação, essencialmente de mercadorias, entre estes portos e até Espanha, pelo Poceirão / Caia;
- Relevância de um novo **corredor horizontal no Algarve**, numa ótica intermodal entre infraestruturas marítimo-portuárias e ferroviárias.

Resumo de projetos



Prioritização de projetos e investimentos: Análise de *funding*

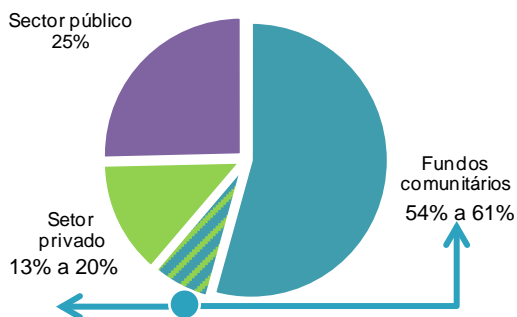
Esta análise pretende enquadrar as fontes potenciais de *funding* dos projetos e investimentos identificados e priorizados anteriormente e, em particular, aferir o seu impacto prospetivo no Orçamento do Estado e Setor Empresarial do Estado. É de relevar que existe um elevado grau de incerteza no que concerne à proveniência do *funding* destes projetos pelo que os valores mencionados e a análise apresentada deve ser considerada como meramente indicativa.

Fontes potenciais de *funding*:



As fontes potenciais de *funding* dos custos de investimento associados à implementação dos projetos e investimentos priorizados anteriormente são descritas como segue:

- **Fundos comunitários:** co-financiamento comunitário ao investimento, no âmbito dos quadros de apoio em vigor;
- **Setor público:** *funding* proveniente do Orçamento de Estado e/ou do Setor Empresarial do Estado, incluindo a componente de comparticipação nacional do co-financiamento comunitário ao investimento;
- **Setor privado:** *funding* de projetos pelo setor privado através da banca comercial, mercado de capitais, ou outros. Em princípio, estes recursos estão associados a uma participação mais alargada do setor privado nos projetos, por exemplo, através de contratos de concessão de longa duração.







Resumo de origens de <i>funding</i> por sector (Tier 1 e Tier 2 - 30 projetos prioritários)						
Setor	Fundos comunitários	Setor privado	Setor público			Total
			Contrapartida nacional	Funding remanescente	Sub-total	
Marítimo	669,1	491,0	118,1	209,5	327,6	1.487,7
Ferrovário	1.914,2	32,0	337,8	531,0	868,8	2.815,0
Rodoviário *	[173,0 a 525,6]	[154,6 a 507,2]	92,8	-	92,8	773,0
Aeroportuário	4,3	5,0	0,8	-	0,8	10,0
Total	[2.760,6 a 3.113,2]	[682,6 a 1.035,2]	549,4	740,5	1.289,9	5.085,7

* No setor rodoviário existe um elevado grau de incerteza do potencial de cofinanciamento comunitário. Considera-se como fonte potencial alternativa ao cofinanciamento comunitário o financiamento privado, por via da antecipação de receitas de tráfego.

Recomendações e eixos de intervenção “não infraestruturais”

Da sistematização dos contributos recebidos na fase diagnóstico, é possível identificar nos quatro setores em análise no presente documento, constrangimentos que não requerem intervenção ao nível da infraestrutura mas antes necessitam de medidas que permitam mudanças ao nível da legislação, relação entre operadores e gestor da infraestrutura, matriz tarifária, entre outros. De seguida, detalham-se os constrangimentos identificados em cada setor, bem como o horizonte temporal que se espera para a concretização das medidas que visam ultrapassar os referidos constrangimentos:

Ferroviário	Rodoviário	Marítimo-Portuário	Aeroportuário
Limitação carga máxima (inferior ao valor de referência europeu) 	Carga máxima legal no transporte de mercadorias: i) Normalização do peso (44 ton) e ii) <i>Megatrucks</i> 	Necessidade de integração de todos os portos nacionais na RTE-T 	Constrangimentos de espaço aéreo ao nível das restrições regulatórias e de coordenação entre aviação civil e militar 
Falta de implementação do Regime de Melhoria de Desempenho entre Gestor da Infraestrutura e Operador 	Modelo tarifário i) Rigidez do atual modelo e ii) atual modelo nas (ex)SCUTs do interior 	Limitações de horários de operação nos portos 	Falta de dinamização comercial para infraestruturas já existentes (ex. Beja) 
Inexistência de Contrato Programa entre o Estado e o Gestor da Infraestrutura 	Gap de financiamento e tratamento da rede desclassificada 	Necessidade de harmonização da Janela Única Portuária ao abrigo das diretivas europeias 	Elevado número e diversidade de infraestruturas (aeródromos e heliportos) pouco ou nada operacionais 
Matriz tarifária: i) Falta de incentivos à eficiência e ii) Diferenciação tarifária 	Falta de legislação laboral específica e adequada 	Necessidade de revisão da política e matriz tarifária 	Maior competitividade nas operações de <i>handling</i> (incluindo horário mais alargado) 
Falta de complementaridade entre os diferentes modos de transporte ao nível dos horários e tarifário 		Falta de concorrência intra / inter portos: necessidade de implementação de um organismo regulador e independente 	Maior eficiência nos aspetos relacionados com o envio e recepção de bens alimentares ou perecíveis 
Falta de integração entre a RF nacional e RF espanhola 		Revisão do atual regime de concessões 	Implementação da Janela Única 
Inoperacionalidade da rede de abastecimento de combustíveis líquidos e de básculas de pesagem de comboios 			Necessidade de implementação do Observatório do Transporte e da Logística 
Terminais de mercadorias sob gestão da CP Carga (incluindo serviços de manobras) 			Falta de estratégia integrada para as principais infraestruturas logísticas 

Legenda:  Concretização até Julho de 2014
 Concretização até Dezembro de 2014 (e depois de Julho de 2014)
 Concretização após Dezembro de 2014

Introdução

Enquadramento

Por despacho do gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, constituiu-se o Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado – GT IEVA, que ficou mandatado de elaborar um relatório que consubstanciasse um conjunto de recomendações, como segue:

- Prioritização de investimentos para consolidação e desenvolvimento de infraestruturas de transportes;
- Eliminação de constrangimentos na rede de infraestruturas de transportes;
- Apresentação de propostas de natureza não-infraestrutural que eliminem bloqueios e constrangimentos existentes nos setores dos transportes incluídos no âmbito do GT IEVA.

O objetivo base deste trabalho consistiu em definir um conjunto prioritário de projetos e recomendações que, nos próximos sete anos, contribuam para potenciar a competitividade da economia nacional e do tecido empresarial, sem negligenciar a coesão territorial.

Os pressupostos orientadores deste trabalho podem ser sintetizados da seguinte forma:

- Respeito pelos objetivos da política orçamental, tornando o setor equilibrado e suportável para os contribuintes (comportabilidade);
- Intermodalidade dos investimentos;
- *Timing* de execução.



Enquadramento (continuação)

Pela primeira vez em Portugal, a definição e execução de projetos de investimento em infraestruturas é antecedida de uma reflexão e propostas de priorização elaboradas por um conjunto de entidades, privadas e públicas, que interagem neste domínio.

Durante três meses e meio, o GT IEVA realizou 36 reuniões e todo o plano de trabalho, metodologia e resultados obedeceram a um compromisso de aprovação consensual e unânime entre as 18 entidades e os 54 representantes que colaboraram na elaboração do relatório.

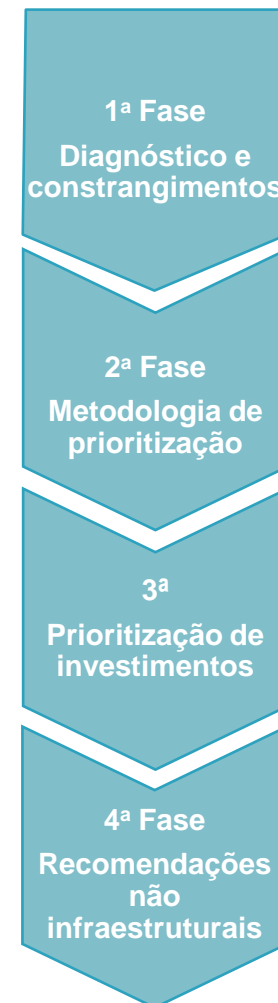
O plano de trabalho consistiu na elaboração de diagnósticos dos setores ferroviário, rodoviário, marítimo-portuário e aeroportuário, baseados em quatro domínios de análise: nível de maturidade das infraestruturas; intermodalidade; investimento; e modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade. Ainda nesta na 1ª fase do trabalho, efetuou-se o levantamento dos principais constrangimentos dos setores e a identificação dos projetos adequados para a sua eliminação, bem como a construção da respetiva matriz. Na 2ª fase, aprovou-se a metodologia de priorização de investimentos, através de uma análise multi-critério assente nas seguintes áreas: enquadramento na política de transportes; intermodalidade; competitividade e eficiência; financiamento e sustentabilidade financeira; nível de maturidade do projeto. Definiram-se nestas áreas de análise 11 critérios e 18 subcritérios e respetivas ponderações.

Esta metodologia de priorização, nesta fase, não contempla de forma explícita a dimensão de sustentabilidade ambiental, a qual será necessariamente endereçada numa fase subsequente, de acordo com os requisitos que decorrem da legislação em vigor.

Após a aprovação unânime da metodologia e sua ponderação, iniciou-se a aplicação da mesma nos projetos definidos e inventariados na matriz de constrangimentos/projetos e definição da respetiva priorização, correspondendo à 3ª fase da ordem de trabalhos no âmbito do GT IEVA.

Na 4ª fase elaboraram-se as recomendações prioritárias para ultrapassar constrangimentos de natureza não infraestrutural.

Neste relatório foram analisados 89 projetos, após uma prévia seriação de 238 intenções de investimento indicadas pelos membros do grupo. Saliente-se que o GT IEVA não se debruçou sobre todo o plano de investimentos da EP e da REFER, mas somente sobre aqueles que foram seleccionados depois da aplicação prévia das métricas definidas pelo grupo.



Enquadramento (continuação)

Os resultados deste trabalho evidenciam os postulados considerados relevantes pelo GT IEVA para a competitividade da economia portuguesa.

Os projetos considerados prioritários privilegiam:

- A carga e as mercadorias em detrimento dos passageiros;
- Os projetos de consolidação e desenvolvimento de infraestruturas existentes em detrimento de projetos novos.

Principais postulados considerados na definição da metodologia de priorização:

1

Carga vs passageiros

2

Abordagem “Follow the Asset”: desenvolvimento de infraestruturas vs projetos greenfield



A aplicação dos postulados e respetiva metodologia consubstanciou-se na priorização dos investimentos nos portos e na ferrovia e revisão em baixa do PRN.

Composição do GT IEVA

Coordenador do Grupo de Trabalho:

José Eduardo Carvalho

Entidades Privadas:

ANTP – Associação Nacional de Transportadoras Portuguesas

ANTROP – Associação Nacional dos Transportadores

Rodoviários de Pesados de Passageiros

ANTRAM – Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

APCAP – Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Auto-Estradas ou Pontes com Portagens

APLOG – Associação Portuguesa de Logística

APOL – Associação Portuguesa de Operadores Logísticos

APP – Associação dos Portos de Portugal

ARP – Associação Rodoviária de Transportes Pesados de Passageiros

CIP – Confederação Empresarial de Portugal

CPC – Conselho Português de Carregadores

CPCI – Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário

TAKARGO – Transporte de Mercadorias, SA

Setor Empresarial do Estado:

EP – Estradas de Portugal, SA

CP – Comboios de Portugal, EPE

REFER – Rede Ferroviária Nacional, EPE

Entidades Públicas:

AICEP – Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal

IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP

LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil, IP

Municípios :

ANMP – Associação Nacional de Municípios Portugueses

Estrutura do Relatório

O presente documento contém oito capítulos: Os dois primeiros correspondentes ao **Sumário Executivo** e à **Introdução**, cinco que constituem o corpo do relatório e que representam as fases desenvolvidas no âmbito do GT IEVA e um último de **Anexos**. O detalhe dos seis capítulos por apresentar e que constam nas páginas seguintes do relatório é como segue:

- **Diagnóstico e constrangimentos:** Apresenta o diagnóstico e a identificação dos principais constrangimentos relativos às infraestruturas nacionais dos quatro setores em apreço no âmbito da presente análise.
- **Metodologia de priorização de projetos e investimentos:** Apresenta a metodologia definida para a priorização de projetos e investimentos. Esta metodologia está baseada numa análise multi-critério que consagra cinco dimensões de análise.
- **Priorização de projetos e investimentos:** Apresenta a análise de priorização resultante da aplicação da metodologia multi-critério acima referida. Esta fase apresenta não só a análise de priorização individualizada por cada um dos quatro setores de transportes, como também uma priorização consolidada dos mesmos quatro setores,
- **Recomendações e eixos de intervenção “não infraestruturais”:** Apresenta a síntese dos principais constrangimentos identificados na primeira fase e cuja a intervenção necessária se afigura de natureza não infraestrutural. Apresentam-se recomendações para fazer face aos constrangimentos identificados bem como o horizonte temporal expectável para a sua concretização.
- **Anexos:** Apresenta os anexos de suporte ao documento.

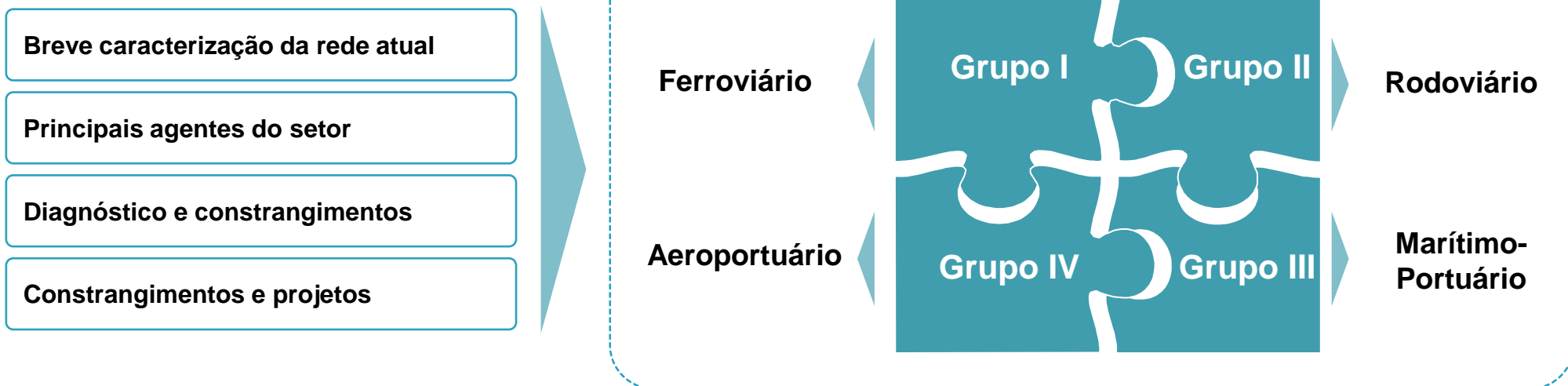
A. Diagnóstico e constrangimentos

Introdução

Tal como referido anteriormente, o presente capítulo corresponde à 1ª fase do trabalho desenvolvido no âmbito do GT IEVA e pretende apresentar o diagnóstico e a identificação de problemas / constrangimentos relativos às infraestruturas nacionais. O presente capítulo resulta dos contributos recebidos das diversas entidades participantes e visa constituir a base para a avaliação dos investimentos de maior valor acrescentado no âmbito das infraestruturas nacionais.

O capítulo apresenta a seguinte estrutura para cada grupo setorial incluído no âmbito do GT IEVA:

- Breve caracterização da rede atual: efetua-se um enquadramento sucinto da rede de infraestruturas em cada um dos setores objeto de análise do GT IEVA;
- Principais agentes de setor: inclui a descrição dos principais agentes de cada setor, designadamente tutela, concedente, regulador, operadores, concessionários, entre outros;
- Diagnóstico e constrangimentos: procede-se ao diagnóstico de cada setor em questão e identificam-se os respetivos principais constrangimentos, ao nível da maturidade da rede atual de infraestruturas, da intermodalidade, do (des)investimento, e dos modelos de gestão, financiamento e sustentabilidade atualmente existentes;
- Constrangimentos e projetos: é apresentada uma matriz de constrangimentos e projetos / eixos de intervenção em cada setor.



A. Setor Ferroviário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

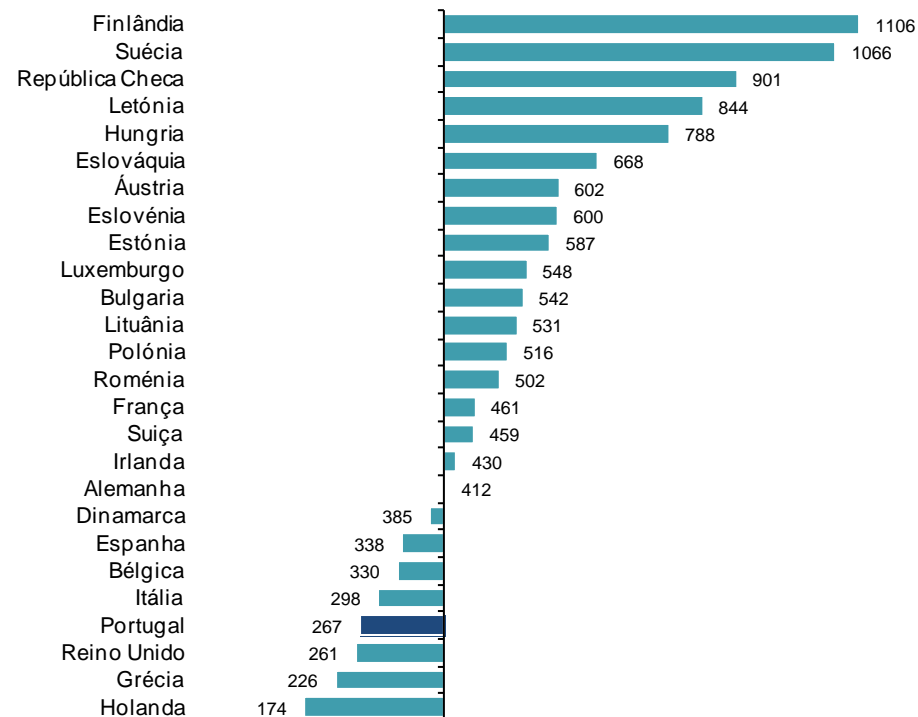
Caracterização da Rede Ferroviária Nacional (RFN)

Rede Ferroviária Nacional					km
Tipologia da Via	Com Tráfego Ferroviário			Sem Tráfego Ferroviário	RFN
	Eletrificada	Não Eletrificada	Total		
Via Larga	1.630	799	2.429	550	2.979
Via Única	1.020	799	1.819	550	2.369
Via Dupla	562	0	562	0	562
Via Múltipla	48	0	48	0	48
Via Estreita	0	112	112	528	640
Total	1.630	911	2.541	1.078	3.619

Fonte: REFER, Relatório 2012

- Da rede em exploração com bitola ibérica, cerca de:
 - 67% está eletrificada (1.629 km);
 - 72% está equipada com sistemas de sinalização eletrónica e elétrica (1.740 km);
 - 68% está equipada com sistemas de controlo de velocidade (1.663 km);
 - 26% permite uma carga máxima rebocável superior a 1.400 toneladas, com tração simples (620 km).
- A RFN apresenta uma densidade por habitante reduzida comparativamente à média Europeia.

Densidade (m/10⁶ habitantes)



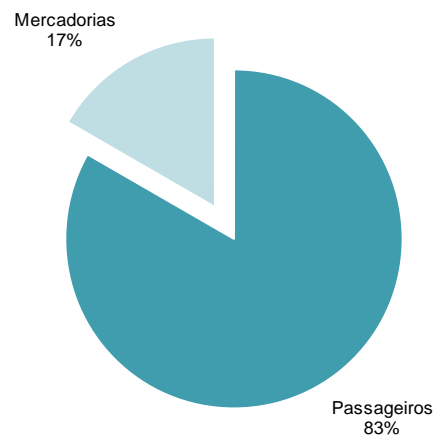
Fonte:
Contributo REFER

Média Europeia:
aprox.
410m/10⁶habitantes

Utilização da RFN

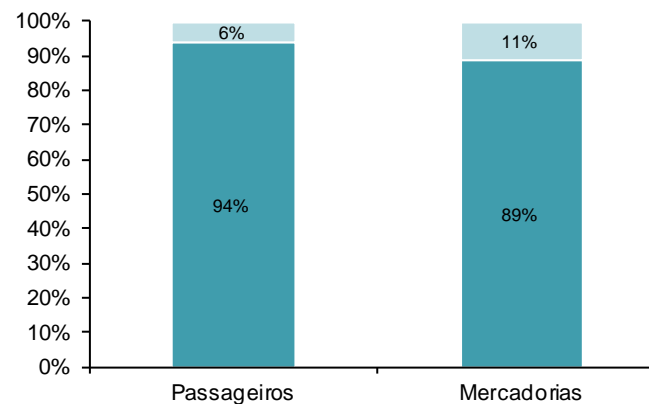
Utilização da RFN pelos serviços de passageiros e mercadorias e por tipo de operador:

Utilização da Rede (ck)



Fonte: REFER, Relatório 2012

Modelo de Exploradores (utilização, ck)



Fonte: REFER, Relatório 2012

■ Operador Público ■ Operador Privado

- A RFN é utilizada na sua maioria pelos serviços de passageiros.
- Por outro lado, os operadores públicos, CP e CP Carga, têm peso preponderante na exploração da RFN.

Utilização da RFN

Transporte de passageiros:

Rede Ferroviária Nacional				km
Linhas	Via Larga	Via Estreita	Total	
Minho	134		134	
Douro	164		164	
Norte	336		336	
Beira Alta	201		201	
Oeste	197		197	
Beira Baixa	239		239	
Leste	140		140	
Vendas Novas	69		69	
Alentejo	166		166	
Sul	272		272	
Sines	50		50	
Algarve	140		140	
Outras linhas e ramais	319		319	
Vouga		96	96	
Outras linhas		16	16	
Total	2.427	112	2.539	

Fonte: REFER, 2014 Relatório da Rede

Nota: Tabela com valores arredondados, passível de diferenças com outras fontes

- A RFN está concentrada no eixo litoral do país (eixo atlântico).
- O transporte de passageiros está quase exclusivamente afeto à CP, com exceção de parte da Linha do Sul (cerca de 54km, incluindo a travessia da ponte 25 de Abril), concessionados à Fertagus.

Principais ligações de passageiros:



Utilização da RFN

Transporte de mercadorias:

Terminais de Mercadorias			
Região	Portos e Terminais	Entidade gestora terminais	
		CP Carga	Privado
Norte	Terminal de Darque	✓	
	Terminal SPC		✓
	Terminal Societex		✓
	Terminal de Leixões	✓	
Centro	Terminal de Mangualde	✓	
	Terminal da Guarda	✓	
	Terminais do Entroncamento		✓
	Terminal do Fundão	✓	
	Terminal Patrimart		✓
	Terminal de Leiria	✓	
AML	Terminal da Bobadela	✓	
	Terminal do Poceirão	✓	
	Terminal de Vale da Rosa	✓	
	Terminal Praias do Sado	✓	
Algarve	Terminal de Loulé	✓	

Fonte: REFER, 2014 Relatório da Rede

- A maioria dos Terminais Logísticos que complementam a atividade dos operadores são geridos pela CP Carga.
- Para além da CP Carga, atuam ainda no transporte de mercadorias as empresas privadas Takargo e COMSA.
- As ligações portuárias à RFN são feitas nos cinco portos principais do Litoral: Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines e ainda no porto da Figueira da Foz.

Principais ligações de mercadorias:



Fonte: REFER, 2014 Relatório da Rede

Metropolitanos

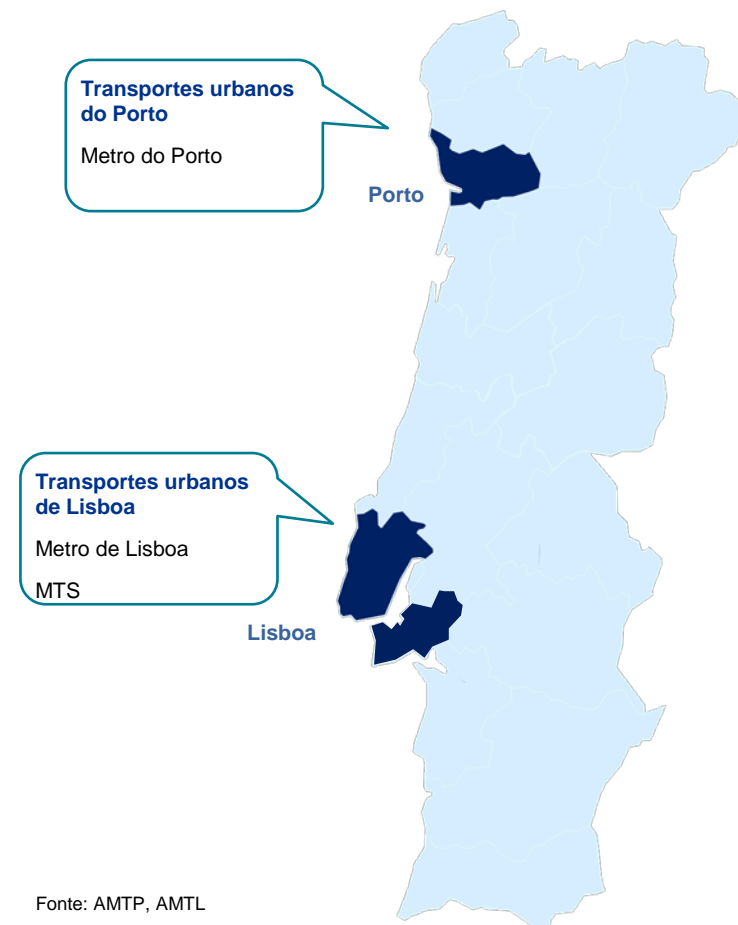
Extensão da Rede:

Rede de Metropolitanos				
	km rede	Estações	Concessão	Sub-concessão
AM Porto				
Metro do Porto	67	81	Metro do Porto	ViaPORTO
AM Lisboa				
Metro de Lisboa	43	55	Metro de Lisboa	n/a
MTS	19	19	MTS	n/a
Total	129	155		

Fonte: Metro do Porto, ViaPorto, Metro de Lisboa e MTS

- As autoridades metropolitanas de transportes são responsáveis por promover a intermodalidade entre os diversos operadores, bem como assegurar a contratualização do serviço público (sem prejuízo das atribuições feitas pelo IMT).
- No seguimento das disposições anteriores, o Metro do Porto e a Metro Transportes do Sul, encontram-se sob um modelo de exploração assegurado por *players* privados, através de contratos de concessão até 2015 e 2032, respetivamente.
- As 3 redes de Metropolitano têm uma extensão total de 129 km, ligados por 155 estações.

Áreas Metropolitanas do Porto e Lisboa:



Fonte: AMTP, AMTL

A. Setor Ferroviário

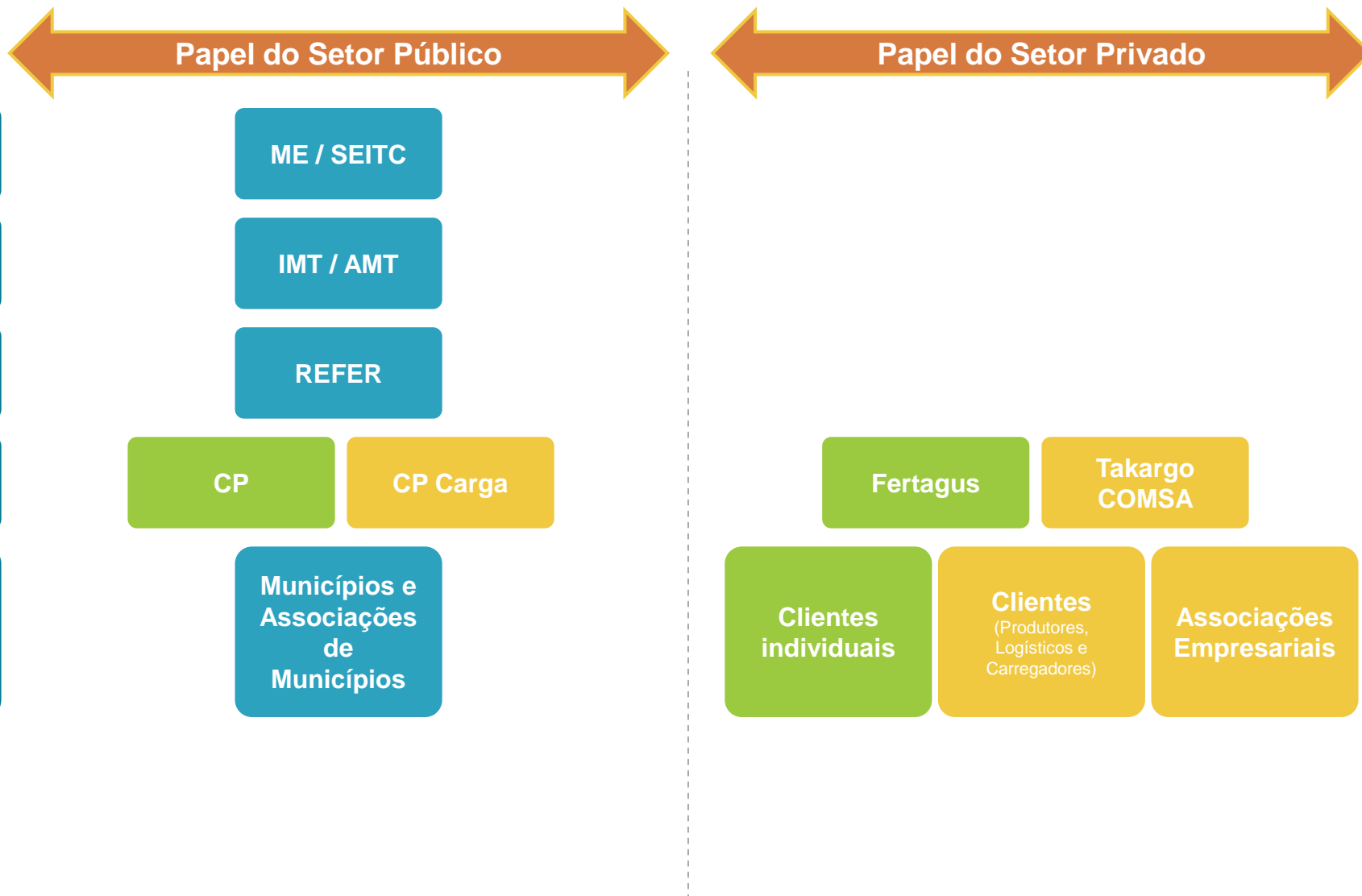
Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

A. Setor Ferroviário - Principais agentes do setor



A. Setor Ferroviário

Breve caracterização da rede atual

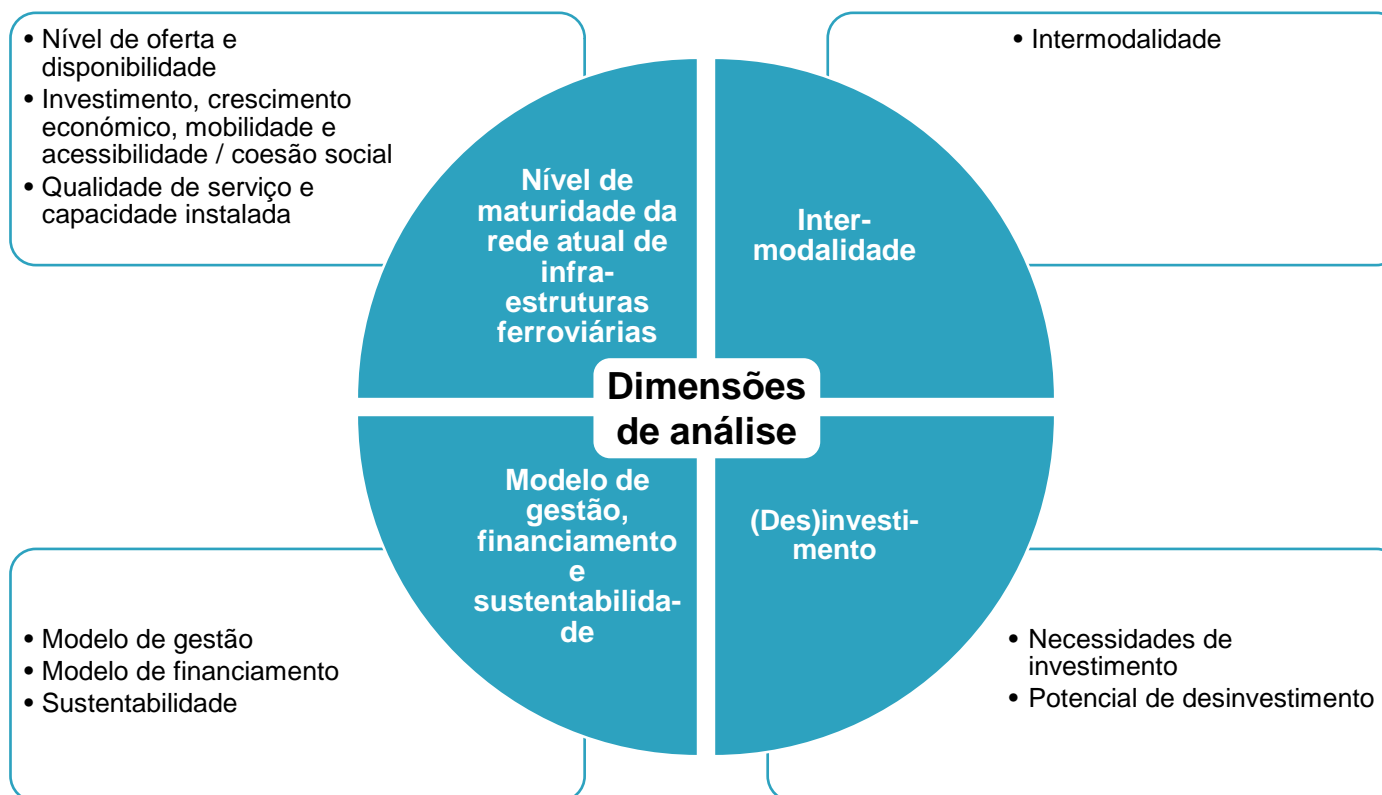
Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Nas páginas seguintes é efetuada uma síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor ferroviário, com base nos contributos recebidos dos diversos participantes que integram o Grupo I – Infraestruturas ferroviárias.

A síntese do diagnóstico e constrangimentos o setor é efetuada para as seguintes dimensões e aspetos críticos, tal como introduzido anteriormente:



Nível de maturidade da rede atual

Oferta e disponibilidade

A RFN tem sido objeto de racionalização com o encerramento de linhas. A atual rede é a considerada mínima para garantir as necessidades de mobilidade de pessoas e bens, sendo que os atuais níveis de investimento são os considerados mínimos para a manutenção das condições de operacionalidade e segurança da RFN.

Identificam-se diversos constrangimentos ao longo da RFN que não permitem aos operadores otimizar a gestão da frota de material circulante, nem tirar partido do investimento efetuado nas infra-estruturas, impossibilitando o incremento das velocidades comerciais, a otimização da produtividade dos meios, o aumento da eficiência energética e do serviço oferecido ao cliente, vetores fundamentais para melhorar a competitividade do transporte ferroviário e gerar condições de sustentabilidade da exploração ferroviária.

Da sistematização dos contributos recebidos, os principais constrangimentos à operação na RFN, cuja eliminação se afigura como mais urgente, e sobre os quais deverá incidir a análise e determinação do valor acrescentado, são os seguintes:

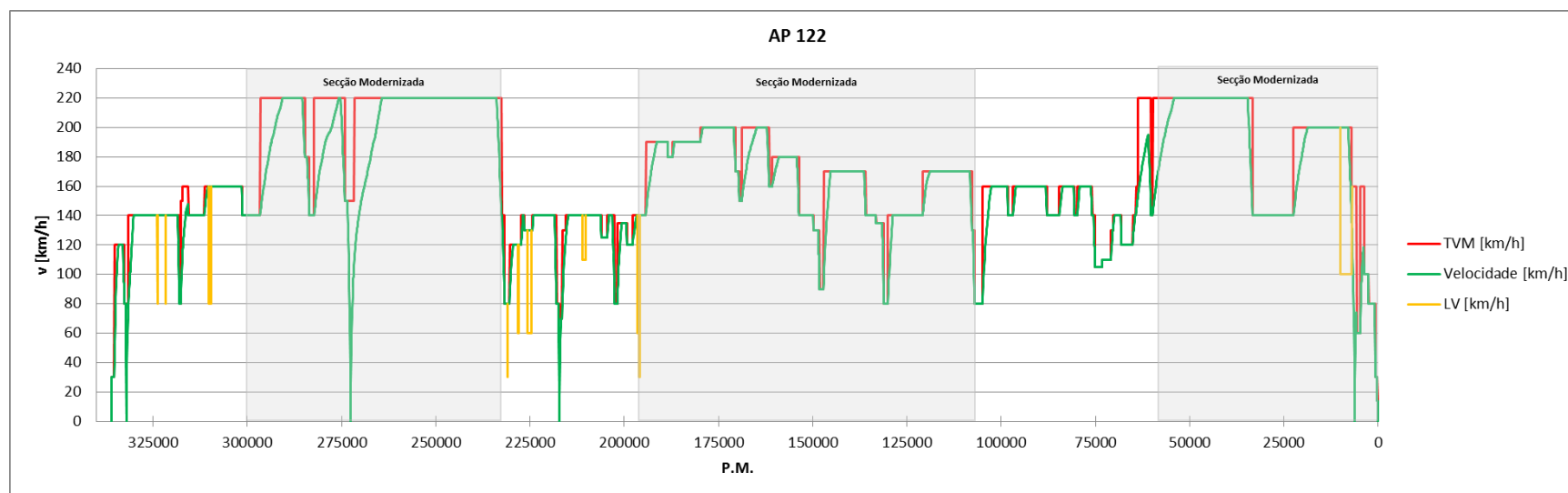
- Degradação da infraestrutura percebida pelo elevado número de reduções de velocidade (afrouxamentos) que impactam na redução de velocidades comerciais, (ex. linha do Norte);
- Existência de infra-estruturas em fim de vida útil e obsolescência técnica (ex. linha de Cascais);
- Ausência de eletrificação em alguns troços o que impede o aproveitamento eficiente do parque de material circulante de tração elétrica disponível e a consequente estruturação do parque de material diesel que se encontra obsoleto, gerando a necessidade de recorrer ao aluguer de material à Renfe;
- Limitação ao nível da capacidade da infraestrutura em alguns troços da RFN;
- Limitação do comprimento máximo dos comboios admitido em circulação e passível de ser praticado nas estações de cruzamento e nos terminais de receção / expedição, inferior a 750 m e existência de rampas com gradientes acima do valor máximo de referência europeu;
- Constrangimentos no transporte ferroviário internacional devido à falta de interoperabilidade entre redes ferroviárias (bitola, sistemas de sinalização e telecomunicações, alimentação elétrica). Ligação dos principais portos e centros logísticos Portugueses aos mercados da UE (e.g. Lisboa/Setúbal/Sines-Caia, Aveiro-Vilar Formoso e Porto-Vigo);

Nível de maturidade da rede atual (continuação)

Qualidade do serviço

O serviço ferroviário caracteriza-se por elevados níveis de regularidade. No entanto, do ponto de vista dos clientes de mercadorias, o nível de serviço prestado pelo gestor de infraestrutura e operadores ferroviários é considerado insuficiente e é apontada a falta de competitividade nos serviços associados aos terminais ferroviários de carga.

Frequentemente, o planeamento não é efetuado de forma a modernizar a totalidade de uma linha ou de um eixo (ex. linha do Norte) tornando inviável aos operadores tirar partido dos investimentos efetuados nos troços já modernizados.



Fonte: REFER, CP

Desde 2004 que os tempos de percurso praticados, nomeadamente nos serviços regionais e de longo curso, se mantiveram praticamente idênticos, tendo mesmo aumentado em alguns troços devido à degradação da infraestrutura.

As deficientes condições da infraestrutura que implicam inúmeras limitações de velocidade (afrouxamentos) condicionam os níveis de pontualidade dos serviços, afetando a qualidade percebida pelos passageiros e pelos clientes de mercadorias.

Identifica-se a necessidade de uma eficaz implementação de contrato relativo ao Regime de Melhoria de Desempenho entre o Gestor da Infraestrutura e os Operadores, visando a minimização das perturbações da circulação e o aumento da eficiência geral da rede.

Intermodalidade

As infraestruturas ferroviárias devem ser planeadas de forma a responderem às necessidades de transporte de grandes volumes de pessoas e bens entre uma origem e um destino, que frequentemente não são a origem / destino final da viagem, e serem complementares com outros modos de transporte mais eficientes para a ligação a essa origem / destino final.

Neste âmbito, identificam-se como principais constrangimentos:

Transporte de Passageiros:

- Interfaces entre diferentes modos de transporte junto das estações do caminho de ferro inexistentes ou deficientes, incluindo ausência de parques de estacionamento para *Park & Ride* e *Kiss & Ride*;
- Falta de complementaridade entre os diferentes modos de transporte ao nível dos horários e tarifário, implicando fortes penalizações para os passageiros em tempos de espera e das condições e preços;
- Inexistência de ligações ferroviárias aos aeroportos.

Transporte de Mercadorias:

- Necessidade de melhoria das ligações aos Portos principais;
- Deficiências nas ligações a terminais e ramais e aos principais polos geradores / atratores de carga;
- Inexistência de plataformas logísticas com ligação ferroviária de grande capacidade na AML e AMP para permitir a agregação / fragmentação das mercadorias do Sul e Norte do país, de/e para Espanha.

Investimento

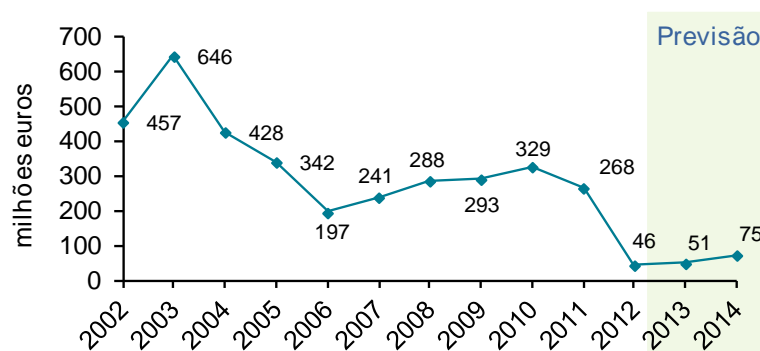
Tal como referido anteriormente, os atuais níveis de investimento apenas asseguram a manutenção das infraestruturas instaladas.

A manutenção dos atuais níveis de investimento não permitirá o desenvolvimento da RFN, podendo conduzir ao encerramento de linhas com o consequente prejuízo ao nível da coerência e funcionalidade da rede e da coesão social.

O desinvestimento na RFN conduzirá a um setor ferroviário menos competitivo e eficiente comprometendo o contributo do mesmo para uma mobilidade mais sustentável e para o crescimento e internacionalização da economia portuguesa.

Pelo contrário, importa salientar que alguns dos investimentos, designadamente a eletrificação e a implementação de sistemas de sinalização, contribuem para o aumento da eficiência através da redução dos custos operacionais do sistema ferroviário e para o aumento da competitividade do transporte ferroviário e da economia. Complementarmente, os investimentos em infraestruturas ferroviárias provocam um efeito multiplicador e de dinamização económica da região de influência.

O nível recente de investimento e estimado para a RFN é como segue:



Fonte: REFER

Investimento (continuação)

No âmbito deste grupo de trabalho, perspectiva-se a necessidade de intervenção na rede através de projetos de várias naturezas, nomeadamente:

- O primeiro grupo reúne os investimentos de natureza estruturante (ex. linha do Norte), aqueles que procuram obviar situações de obsolescência da infraestrutura (ex. linha de Cascais) ou que aproveitam a capacidade instalada e para os quais por via da modernização/ eletrificação da infraestrutura, é possível identificar o expectável impacto em termos de retorno;
- Num segundo grupo reúnem-se as ligações internacionais, fundamentais para a economia nacional, mas para as quais se entende ser necessário uma melhor caracterização dos pólos de riqueza a servir e da tipologia do investimento e uma coordenação com os investimentos a realizar do lado espanhol;
- Num terceiro grupo, reúnem-se os investimentos de modernização e de aumento da capacidade da infraestrutura, justificáveis numa perspectiva de aumento de quota do transporte ferroviário.;
- Por fim, enumeram-se em conjunto, os investimentos cuja integração e agregação em projetos de maior dimensão se apresenta menos evidente e mais difícil, mas que deverão manter-se para melhor identificação ou potenciação do seu valor acrescentado.

Em análise posterior a um primeiro esforço diagnóstico, o último grupo de projetos foi suprimido, tendo os projetos aí constantes sido incorporados nas demais dimensões de intervenção. Em sentido inverso, criaram-se duas novas dimensões de intervenção. A conclusão do plano de modernização de alguns troços foi separado dos projetos de modernização/ eletrificação e isolou-se a natureza de intervenção na linha de Cascais, por se considerar que este projeto reúne características específicas e singulares.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade

Modelos de gestão

A REFER é a empresa pública responsável pela gestão integrada da totalidade da RFN.

O transporte nacional de Passageiros é assegurado pela CP, exceto entre Lisboa e Setúbal, que é concessionado à Fertagus. O transporte internacional de passageiros encontra-se liberalizado mas a CP é único operador.

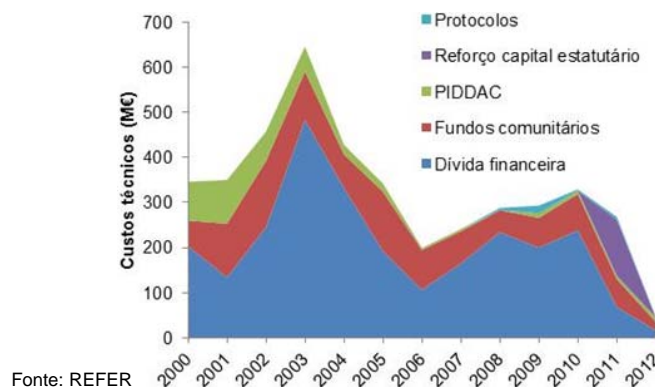
O transporte nacional e internacional de mercadorias está liberalizado, operando atualmente em Portugal três empresas: CP Carga; Takargo e COMSA.

A CP mantém a gestão de algumas infraestruturas, como terminais de mercadorias, no âmbito do "Estabelecimento CP". Existem ainda alguns ramais e terminais privados.

Financiamento

As receitas de mercado da REFER (tarifas de utilização), destinam-se a cobrir os custos de gestão da infraestrutura.

Os investimentos na infraestrutura são normalmente financiados através de subsidiação e endividamento:



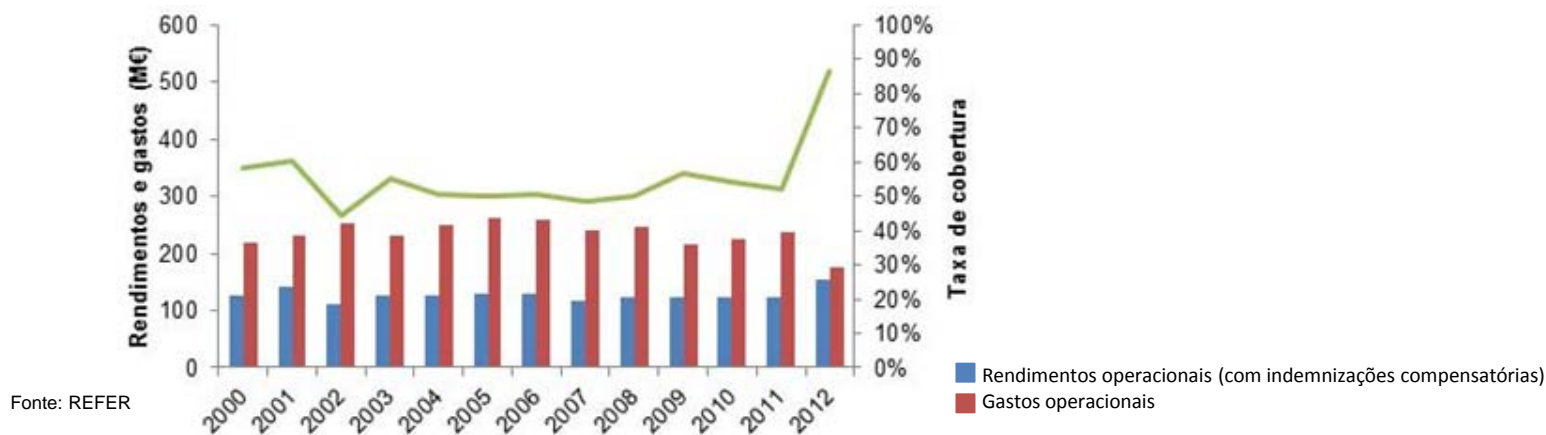
A REFER encontra-se atualmente impossibilitada de recorrer a endividamento para a execução dos investimentos e confronta-se com um elevado passivo financeiro histórico.

Identifica-se a necessidade da existência de Contrato Programa entre o Estado e o Gestor da Infraestrutura para o correto planeamento dos investimentos e garantia da sua concretização.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade

Sustentabilidade e matriz tarifária

Os rendimentos operacionais da REFER (incluindo Indemnizações Compensatórias) cobriram em média, ao longo do período 2000-2012, cerca de 54% dos gastos operacionais. A cobertura dos gastos pelos rendimentos foi, em 2012, de 87%.



As principais questões que se colocam ao nível da tarifação são:

- Qual o nível de repercussão dos custos de gestão da infraestrutura no mercado (Operadores);
- Qual a diferenciação tarifária entre os serviços de mercadorias (nacional e internacional) e de passageiros (suburbanos, médio curso, longo curso, internacionais);
- Quais os parâmetros do sistema tarifário que facilitam o desenvolvimento da atividade ferroviária e incentivam comportamentos eficientes no mercado.

A. Setor Ferroviário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

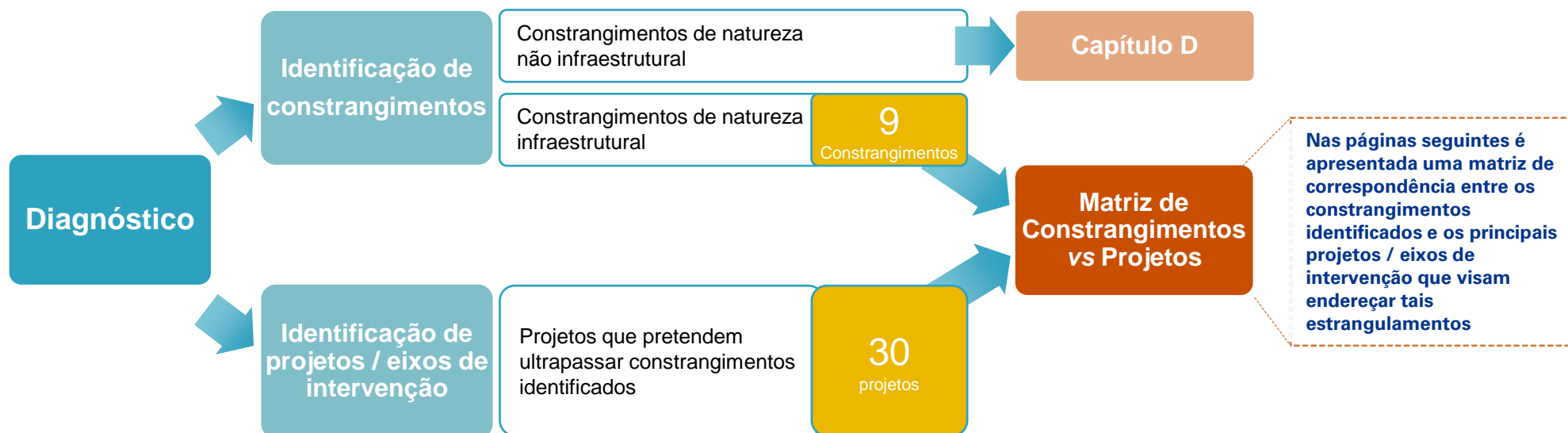
Constrangimentos e projetos

Enquadramento

Tal como referido na **secção** de diagnóstico e constrangimentos, é possível identificar múltiplos constrangimentos relacionados com as condições técnicas da infraestrutura como a sua degradação e fim de vida útil, ausência de eletrificação, limites de capacidade, cargas e comprimentos máximos e outros aspetos relacionados com limitações ao nível de intermodalidade com outros modos / infraestruturas de transporte.

Desta forma, foram identificados projetos para ultrapassar os estrangulamentos. identificados As áreas de intervenção dos projetos são, tal como referido anteriormente, as seguintes:

- **Conclusão de planos de modernização;**
- **Modernização da linha de Cascais;**
- **Modernização e eletrificação da infraestruturas, incluindo eletrificação de ramais de acesso a portos;**
- **Aumento de capacidade, através de multiplicação de vias existentes ou criação de novas;**
- **Ligações internacionais.**



Síntese dos principais constrangimentos identificados: *identificação e prioritização*

		Prioridade Baixa	Prioridade Moderada	Prioridade Elevada	
1	Degradação da infraestrutura (afrouxamentos, baixa velocidade)			X	→ Limitações técnicas da infraestrutura
2	Vida útil e obsolescência técnica			X	
3	Bitola, sinalização e sistemas de alimentação heterogéneos, ...)		X		
4	Ausência de eletrificação			X	
5	Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios		X		
6	Limitações de capacidade	X			→ Limitações de intermodalidade
7	Falta de ligação eficiente dos principais portos e centros logísticos à Europa			X	
8	Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas e polos industriais			X	
9	Falta de interface com rodovias e aeroportos	X			

Matriz de Constrangimentos vs Projetos

				CONSTRANGIMENTOS								
				1	2	3	4	5	6	7	8	9
PROJETO	LINHA	#	TROÇOS									
Conclusão do Plano de Modernização	Linha do Norte		Gaia / Ovar-Alfarelos/ Pampilhosa-Vale de Santarém/ Entroncamento + Alverca/ Castanh. Ribatejo + Bobadela	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
	Corredor Aveiro - V. Formoso		Ramal Porto Aveiro+Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia+Pampilhosa/Milar Formoso	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Modernização da Linha de Cascais			Linha de Cascais	✓	✓	✓						✓
Modernização/ Eletrificação	Linha do Algarve		Lagos / Tunes - Faro / Vila Real de Santo António	✓	✓	✓	✓					✓
	Linha do Douro	1	Caíde/ Marco			✓	✓		✓			✓
		2	Marco / Régua			✓	✓					
		3	Régua / Pocinho			✓						
		4	Terminal do Irivo				✓					✓
	Linha do Minho		Nine / Valença + Ramal Secil na Trofa + Ramal Particular SN Longos da Maia + Ermesinde / Contumil			✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Linha de Leixões		Terminal Leixões/ Porto Leixões				✓		✓	✓	✓		




- Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
 - Constrangimento com grau de prioridade moderado
 - Constrangimento com grau de prioridade baixo

- | | | |
|-------------------------------------|---|--|
| 1 Degradação da infraestrutura | 4 Ausência de eletrificação | 7 Falta de ligação eficiente dos principais portos... |
| 2 Vida útil e obsolescência técnica | 5 Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios | 8 Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas... |
| 3 Bitola, sinalização, etc. | 6 Limitações de capacidade | 9 Falta de interface com rodovias... |

Matriz de Constrangimentos vs Projetos

				CONSTRANGIMENTOS										
				1	2	3	4	5	6	7	8	9		
PROJETO	LINHA	#	TROÇOS											
Modernização/ Eletrificação	Linha do Oeste + Ramal Alfarelos		Meleças/ Louriçal+Ramal Alfarelos+Ramal Secil+Ramal do Ramalhal-Valouro			✓	✓				✓	✓	✓	
	Linha do Oeste	1	Ramais Celbi, Soporcel e do Louriçal				✓				✓	✓		
		2	Porto F. Foz				✓				✓	✓		
	Linha do Alentejo		Casa Branca/Beja			✓	✓							
	Linha do Sul	1	Ramal da SN do Seixal		✓							✓	✓	
		2	Ramal de Neves Corvo					✓				✓	✓	
		3	Porto de Setúbal + Praias Sado					✓	✓	✓	✓	✓	✓	
		4	Terminal de Termitrena									✓	✓	
	Linha da Beira Baixa	1	Covilhã/Guarda				✓	✓				✓		✓
		2	Abrantes						✓					
Linha do Vouga		Aveiro/Águeda e Espinho/Oliveira de Azemeis	✓	✓										
Centro		Metro do Mondego		✓								✓		

Legenda:

-  Constrangimento com grau de prioridade elevado
-  Constrangimento com grau de prioridade moderado
-  Constrangimento com grau de prioridade baixo

1 Degradação da infraestrutura
 2 Vida útil e obsolescência técnica
 3 Bitola, sinalização, etc.

4 Ausência de eletrificação
 5 Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios
 6 Limitações de capacidade

7 Falta de ligação eficiente dos principais portos...
 8 Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas...
 9 Falta de interface com rodovias...

Matriz de Constrangimentos vs Projetos

				CONSTRANGIMENTOS								
				1	2	3	4	5	6	7	8	9
PROJETO	LINHA	#	TROÇOS									
Ligações Internacionais		1	Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão/ Vendas Novas + Bombel/Casa Branca + Ramal Petrogal Sines		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
		2	Aveiro/ F. Foz/ V. Formoso						✓	✓	✓	✓
		3	Porto/ Valença						✓	✓	✓	✓
Aumento de capacidade	Linha do Norte	1	Gaia / Ovar						✓			
		2	Alfarelos/ Pampilhosa						✓			
	Linha do Minho		Nine/ Viana do Castelo						✓			
	Linha Cintura	1	Roma Areeiro/ Braço de Prata						✓		✓	
		2	Ligação Cascais/ Cintura						✓		✓	✓

Sumário de resultados



- Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
 - Constrangimento com grau de prioridade moderado
 - Constrangimento com grau de prioridade baixo

- | | | |
|-------------------------------------|---|--|
| 1 Degradação da infraestrutura | 4 Ausência de eletrificação | 7 Falta de ligação eficiente dos principais portos... |
| 2 Vida útil e obsolescência técnica | 5 Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios | 8 Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas... |
| 3 Bitola, sinalização, etc. | 6 Limitações de capacidade | 9 Falta de interface com rodovias... |

A. Setor Rodoviário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Extensão da Rede Rodoviária Nacional

O PRN2000 definiu (com base em estimativas) a seguinte extensão para a Rede Rodoviária Nacional e Estradas Regionais

Rede Rodoviária a cargo dos municípios



Fonte: EP

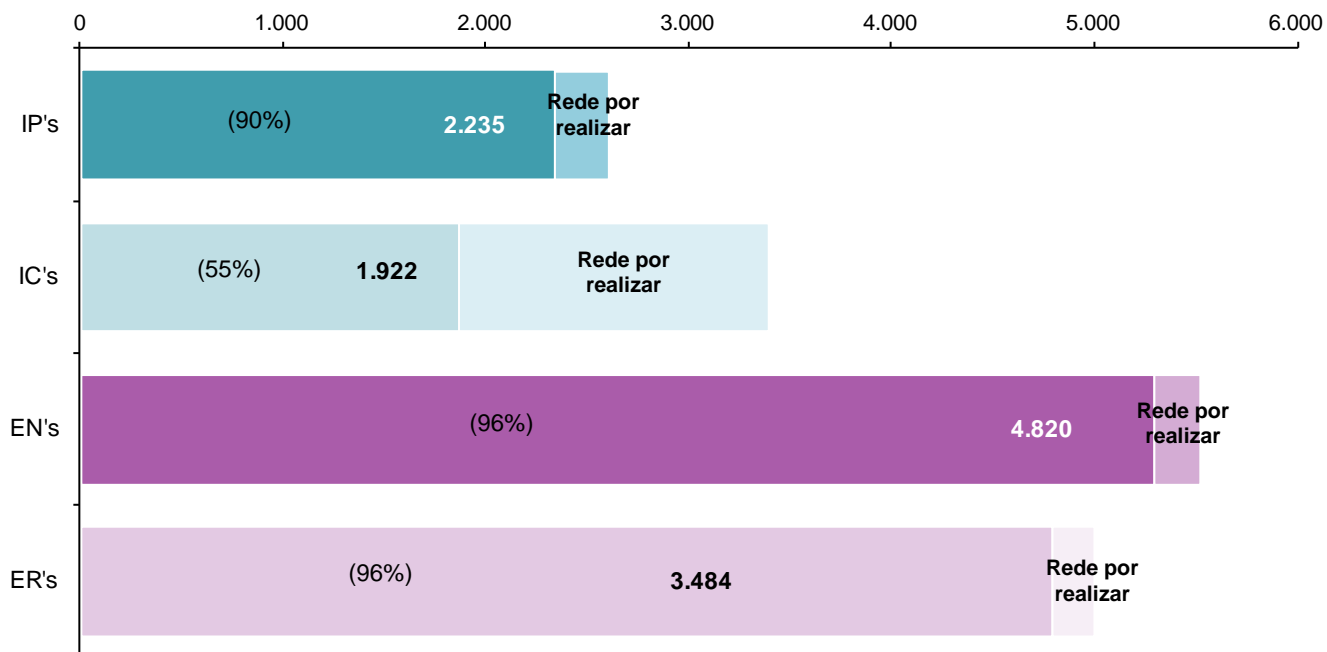
Nota: (Inclui Concessões, subconcessões e ex Scuts)



- Acresce referir que se encontram sob a jurisdição da EP cerca de 3.800 km de rede desclassificada disponível para entregar aos municípios.

Realização da RRN

Neste momento a taxa de execução da rede rodoviária nacional e das estradas regionais é bastante expressiva, atingindo os 84%. A realização da rede rodoviária definida pelo PRN (por referência às extensões estimadas do plano, km) é como segue:



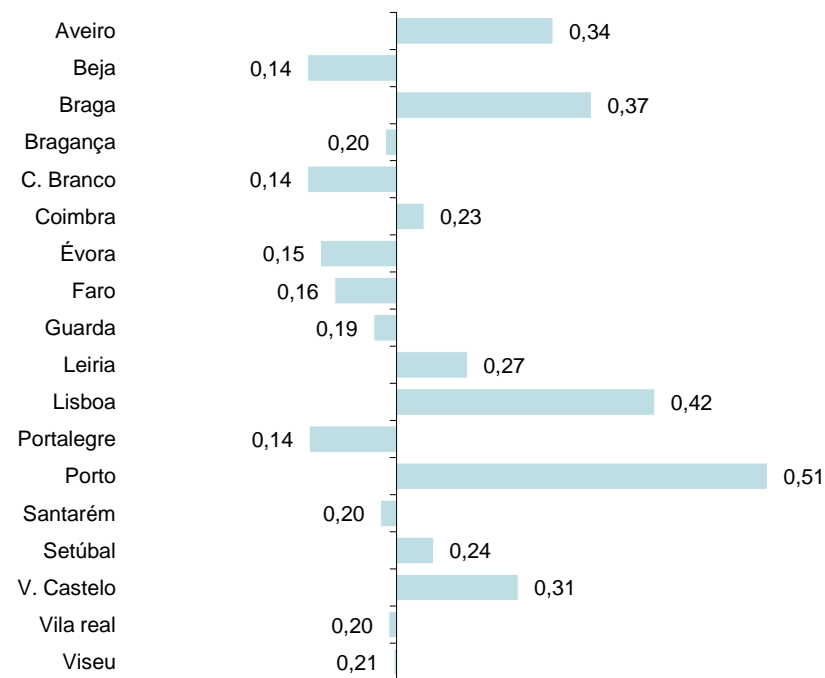
Fonte: EP

Extensão de rede rodoviária existente por distrito sob a jurisdição da EP (incluindo a rede desclassificada)

Extensão da rede, por distrito:

Distrito	Extensão [km]	Área [km ²]	Densidade [km/km ²]
Aveiro	939	2.801	0,34
Beja	1.424	10.263	0,14
Braga	990	2.706	0,37
Bragança	1.326	6.599	0,20
Castelo Branco	919	6.627	0,14
Coimbra	922	3.974	0,23
Évora	1.102	7.393	0,15
Faro	802	4.997	0,16
Guarda	1.061	5.535	0,19
Leiria	935	3.506	0,27
Lisboa	1.168	2.803	0,42
Portalegre	852	6.084	0,14
Porto	1.182	2.332	0,51
Santarém	1.325	6.718	0,20
Setúbal	1.249	5.214	0,24
Viana do Castelo	682	2.219	0,31
Vila Real	878	4.307	0,20
Viseu	1.042	5.010	0,21
Total	18.798	89.088	0,21

Comparação de densidade da rede, por distrito:



Média Nacional
0,21

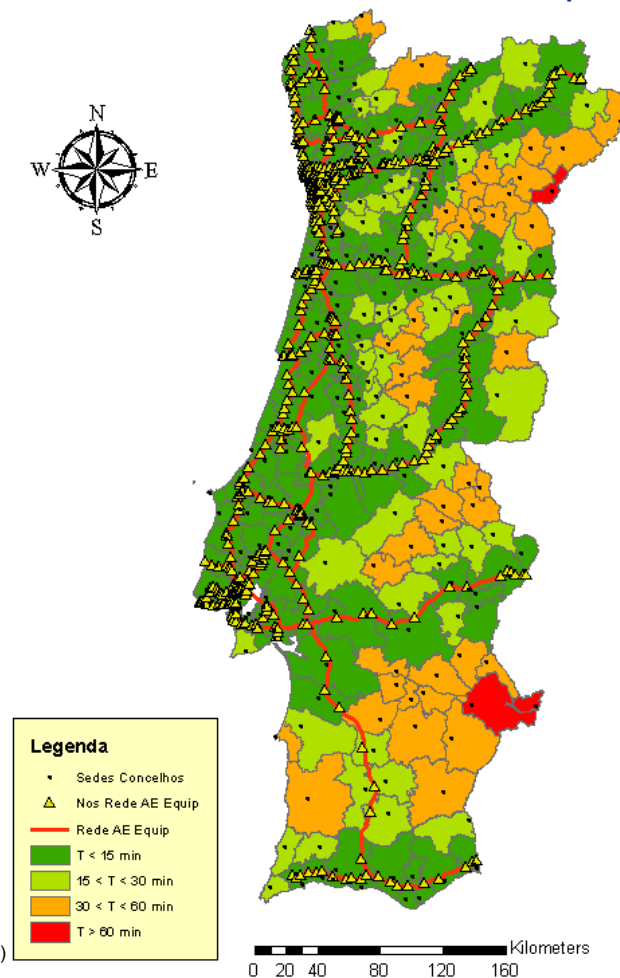
Fonte: EP

Rede de autoestradas

Um estudo levado a cabo pelo IMT apresenta as acessibilidades da população a autoestradas e vias rápidas, nomeadamente através do tempo de deslocação ao nó de autoestrada ou via rápida mais próximo. mais próximo. Através deste estudo, é possível realizar a seguinte análise:

- A parcela da população portuguesa que se encontra a menos de 15 minutos de um nó de uma autoestrada ascende a mais de 87%;
- Existe uma clara dicotomia entre litoral e interior, com os tempos de acesso a nós de autoestradas a subirem consideravelmente nas regiões mais distantes da costa atlântica;
- Existem ainda diferenças identificadas entre as acessibilidades a Norte e a Sul do país, com as regiões mais a sul do território com os tempos de acesso mais longos, nomeadamente os municípios de Moura e Barrancos no baixo Alentejo
- A extensão de autoestradas e vias rápidas segue, em termos geográficos, uma extensão semelhante à apresentada anteriormente para a totalidade da rede rodoviária nacional, evidenciando ainda mais as diferenças de acessibilidade Este-Oeste e Norte-Sul;
- De notar que esta densidade de estradas e autoestradas referida está em linha com a distribuição geográfica da população que se concentra igualmente no litoral e a Norte do rio Tejo

Acessibilidades aos nós de autoestradas e vias rápidas

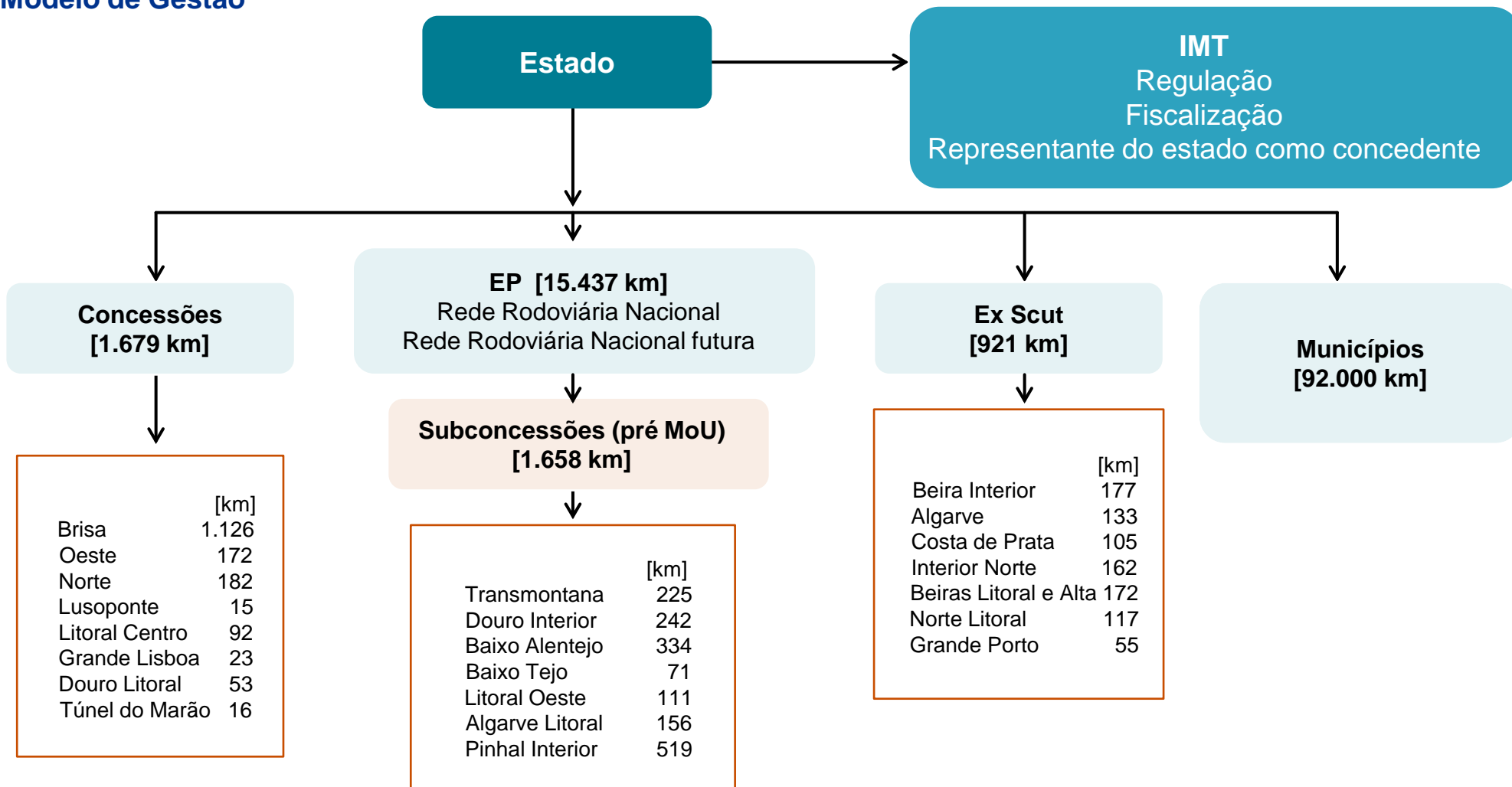


Fonte: EP (estudo IMT)

Modelo de Receitas e Custos



Modelo de Gestão



Fonte: EP

A. Setor Rodoviário

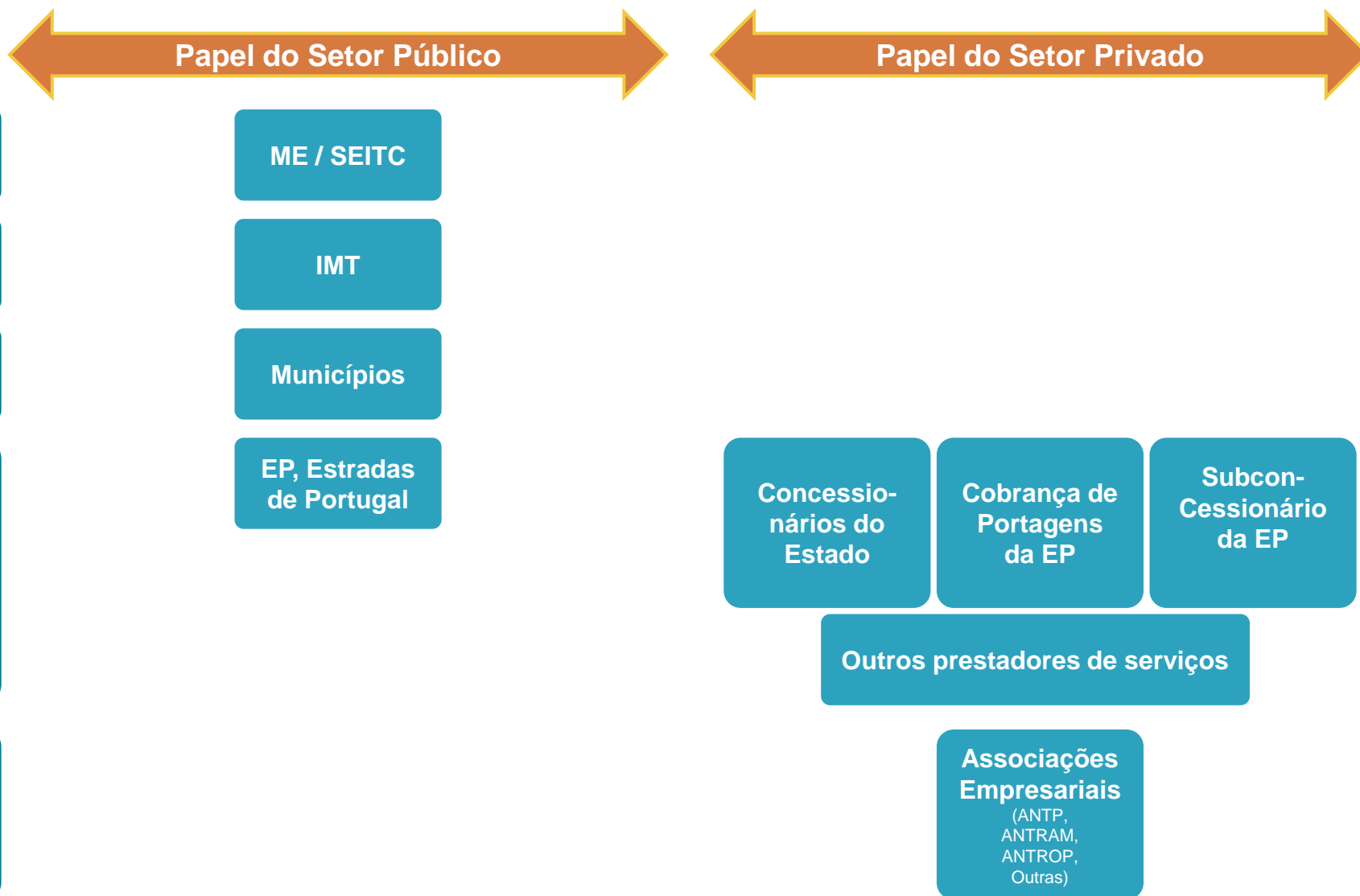
Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

A. Setor Rodoviário - Principais agentes do setor



A. Setor Rodoviário

Breve caracterização da rede atual

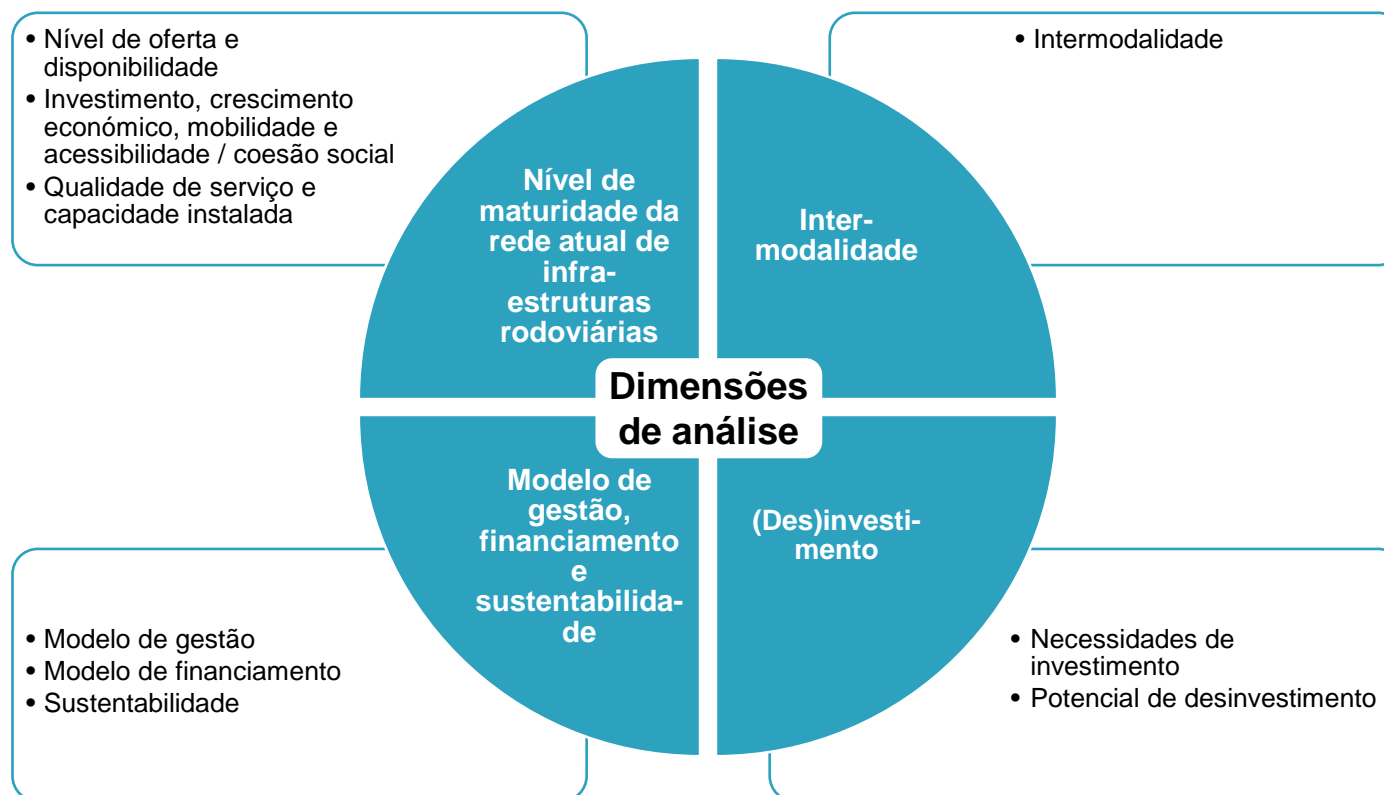
Principais agentes do setor

Diagnóstico e estrangimentos

Constrangimentos e projetos

Nas páginas seguintes é efetuada uma síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor rodoviário, com base nos contributos recebidos dos diversos participantes que integram o Grupo II – Infraestruturas rodoviárias.

A síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor é efetuada para as seguintes dimensões e aspetos críticos, tal como introduzido anteriormente:



Nível de maturidade da rede atual

Oferta e disponibilidade

A rede nacional de estradas e auto-estradas tem uma maturidade considerada adequada para a dimensão e necessidades do país.

Portugal dispõe da 8.^a rede de auto-estradas mais densa da OCDE (2007), à frente de países como a Itália, Áustria, Espanha ou França.

Portugal dispõe de uma rede rodoviária madura, que representa uma oferta capaz de satisfazer os principais eixos de movimentação de pessoas e bens, não se considerando que o crescimento da economia possa ser constrangido por falta de acessibilidades rodoviárias.

Considera-se, no entanto, a existência de alguns constrangimentos ao nível da oferta, sendo de referir:

- Falta de planeamento integrado entre os diferentes sistemas de transporte de passageiros (público / privado) com impacto no decréscimo da qualidade e efeito do serviço prestado;
- O comércio terrestre internacional faz-se quase exclusivamente por via rodoviária, que tende a perder cada vez mais competitividade;
- Falta de acessos e locais para efetuar descargas/ cargas nas grandes cidades;
- Congestionamento nos acessos às grandes cidades;
- Inexistência de “Parques de estacionamento seguros”, com vigilância (para veículos pesados);
- Necessidade de melhoria de acessibilidades (ex. Porto da Figueira e de Setúbal) para utilização de mega-camiões, veículos de maior dimensão e capacidade de carga;
- Limitação ao nível das cargas máxima permitidas (44 toneladas ou mais no transporte internacional, tal como se verifica atualmente em alguns países europeus - Bélgica, Reino Unido, Itália, entre outros), que se traduz na perda de competitividade do transporte rodoviário e das exportações nacionais quando comparadas com outros países;
- Inexistência ou insuficiência de vias dedicadas BUS.

Qualidade do serviço

A recente caracterização da RRN permitiu concluir que as vias em que se regista uma maior procura (TMDA>12.000) apresentam um indicador de qualidade de 3,2, numa escala de 1 a 5, enquanto a restante rede apresenta um valor entre 2,7 e 2,9, ou seja, em nível Suficiente/Bom.

Considerando a flexibilidade deste modo de transporte e as infraestruturas existentes, a qualidade de serviço é aceitável, mas insuficiente na qualidade das infraestruturas em alguns troços municipais.

Os indicadores de qualidade são considerados demasiado exigentes e desajustados dos *benchmarks* nacionais e internacionais, e inclusivamente de algumas práticas instituídas internacionalmente, cujo cumprimento obrigaria a custos de manutenção e operação incompatíveis com as disponibilidades atuais.

Existe ainda uma falta de incentivos a uma maior produtividade deste modo de transporte com projetos inovadores (*track-tracing*, alargado e obrigatório, formação de motoristas, normas de segurança e relacionamento com clientes, ...).

É apontada uma fraca conservação na rede rodoviária secundária, bem como o nível de sinistralidade do setor em geral.

Intermodalidade

A ligação rodoviária dos centros urbanos com os principais portos, aeroportos e fronteiras é atualmente assegurado pelos denominados IP's, que apresentam uma realização de 86%, a qual se pode considerar bastante satisfatória.

Apesar deste diagnóstico, existem ainda alguns constrangimentos ao nível da intermodalidade, sendo de destacar os principais aspetos:

- Não se encontra assegurada uma efetiva intermodalidade entre os diversos intervenientes na cadeia logística : portos – ferrovia – rodovia - plataformas logísticas;
- Investimentos realizados nos últimos anos não tiveram como objetivo a intermodalidade;
- Inexistência de *Ro-Ro* (por ferrovia) que poderia ser uma boa solução para setores que movimentam volumes relevantes (madeiras, cortiças, materiais de construção civil, mármore, etc.);
- Falta de ligações complementares eficientes entre o transporte rodoviário – ferroviário – marítimo / fluvial (ex. Porto de Lisboa – Carregado);
- Pouca divulgação do Terminal do Entroncamento, e poucos equipamentos / soluções logísticas disponíveis;
- Serviços pouco eficientes na Plataforma da Bobadela e com alguma morosidade na libertação dos contentores (estrangulamentos operacionais e de natureza laboral);
- Oferta reduzida de transportes públicos em algumas zonas de forte atividade logística (Montijo, Porto Salvo, Alcochete, Azambuja).

Investimento

Considera-se que o PRN está desadequado às reais necessidades de mobilidade, sendo necessária a sua revisão de modo a serem eliminadas as vias cuja necessidade não pode ser justificada por critérios de procura ou de segurança rodoviária. Adicionalmente, considera-se necessário o desenvolvimento de um estudo para a priorização da construção de variantes.

De referir a este nível, que em 2012 se celebrou um acordo entre a Estradas de Portugal e diversas subconcessionárias rodoviárias no sentido da redução de âmbito em seis das sete subconcessões existentes.

Não obstante, o desenvolvimento de algumas intervenções pontuais para corrigir lacunas/deficiências/constrangimentos em algumas infraestruturas identificadas conduzem a eventuais necessidades de investimento, sendo de destacar:

- Lacunas pontuais que, uma vez executadas, permitirão dar coerência e complementar a rede existente, designadamente alguns investimentos importantes recentemente concluídos;
- Desenvolvimento de algumas infraestruturas previamente identificadas e para as quais já existem projetos de execução e/ou pré-financiamento assegurado;
- Resolver os *missing links* nas ligações das Plataformas Logísticas e portos à rede de transportes ferroviária e rodoviária;
- Canalizar investimento para a modernização das atuais infraestruturas e término dos projetos em curso (aeroportos, portos e plataformas logísticas), incluindo o fecho da malha rodoviária;
- Os investimentos em infraestruturas devem ser acompanhados de meios adaptados às novas necessidades de aumento de carga por camião.

Face à maturidade da rede, todos os investimentos têm de assegurar níveis marginais de competitividade altos.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade

Modelo de gestão

Cerca de 25% da RRN tem por base um modelo de gestão com envolvimento do setor privado, através de concessões do Estado ou subconcessões da EP.

Os restantes 75% da RRN são explorados diretamente pela EP, ao abrigo do contrato de concessão com o Estado.

É apontado o facto do processo de transferência da rede desclassificada ainda não estar concluído, tal como ilustrado na secção de caracterização da rede.

Adicionalmente, é referido como constrangimento ao nível de gestão e planeamento, a instabilidade das decisões associada a diferentes ciclos políticos.

Modelo de financiamento

A EP, enquanto concessionária do Estado da RRN, tem um modelo de financiamento assente nas seguintes fontes de receitas:

- Contribuição do Serviço Rodoviário: tem vindo a ser sucessivamente reduzida devido à diminuição do tráfego e conseqüente redução do consumo de combustíveis. Representou em 2012 cerca de 70% das receitas da EP;
- Portagens: Representou em 2012 cerca de 29% das receitas da EP;
- Outras receitas comerciais de menor expressão.

Nos modelos de gestão com participação do setor privado, o modelo de financiamento assenta em receitas de portagem ou pagamentos de disponibilidade da infraestrutura assegurados pelo Estado / EP.

Os atuais modelos de financiamento penalizam o transporte rodoviário com o aumento de portagens (ex-scuts) para os fluxos de transporte internacional que prejudicam a competitividade do transporte rodoviário.

Existe ainda um *gap* entre receitas e despesas não financiável e problemas de sustentabilidade do custo das portagens no interior.

É também considerado que as estradas regionais carecem de financiamento e gestão adequadas.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade (continuação)

Modelo de financiamento (continuação)

Rede Rodoviária Nacional

Custos	[M€]
Pagamentos líquidos de disponibilidade	669,0
Conservação corrente	46,0
Conservação periódica	42,3
Autarquias	3,7



Taxa de cobertura das despesas **64%**

Rede Rodoviária Municipal

Custos	[M€]
Conservação corrente	258,0
Conservação periódica	138,0

Estimativa com base em *benchmark* EP



Taxa de cobertura das despesas **50%**

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade (continuação)

Sustentabilidade e matriz tarifária

No que concerne à EP, enquanto concessionária da RRN, as receitas de mercado superam em cerca de 1,6x os custos de exploração. Como cabe à EP pagar os custos de operação e de investimento nas concessões, este valor desce para 38%.

As tarifas de portagem representam 29% das receitas da EP, tendo as seguintes disposições:

- A tarifa de portagem máxima aplicável e as regras de aplicação às diferentes classes é fixada em legislação específica;
- As regras de atualização das tarifas, em vigor durante décadas (até 2008 e entretanto corrigidas mas sem efeito retroativo), criaram distorções nas taxas cobradas em função da idade das estradas, o que prejudica a concorrência;
- As tarifas praticadas permitem cobrir os custos de operação e exploração apenas em situações de procura elevada, o que não se verifica nas estradas construídas na última década ou ainda a construir.

Estas condições criam múltiplos constrangimentos:

- O custo rodoviário para o transporte internacional, nas suas principais vias de saída de Portugal, é agravado com taxas (portagens) que encarecem o custo do produto;
- Níveis muito elevados de encargos com as concessões do Estado;
- Rigidez tarifária, que não permite gestão da procura;
- As tarifas praticadas permitem cobrir os custos de operação e exploração apenas em situações de procura elevada, o que não se verifica nas estradas construídas na última década ou ainda a construir;
- Preço elevado das auto-estradas tem impacto significativo na estrutura de custos dos agentes económicos, com a respetivo incremento do preço dos produtos e perda de competitividade.

A. Setor Rodoviário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Enquadramento

No caso do setor rodoviário, apesar do avançado nível de maturidade da rede, é apresentado um conjunto de constrangimentos relacionados com limitações técnicas da infraestrutura. Destes salientam-se como principais constrangimentos aspetos relativos ao fecho da “malha” da rede rodoviária, os atuais níveis de sinistralidade, e as dificuldades de acesso e de congestionamento nas grandes cidades.

Nas páginas seguintes apresenta-se a síntese dos principais constrangimentos identificados no setor rodoviário, bem como a matriz de correspondência entre tais estrangulamentos e os projetos / eixos de intervenção identificados.



Síntese dos principais constrangimentos identificados: *identificação e priorização*

	Prioridade Baixa	Prioridade Moderada	Prioridade Elevada
1 Fecho da “malha” da rede rodoviária			X
2 Nível de sinistralidade		X	
3 Congestionamento de tráfego nos principais eixos de acesso às grandes cidades		X	
4 Difícil acesso para os veículos de grandes dimensões (mega camiões) aos principais centros urbanos e zonas portuárias (Figueira da Foz e Setúbal)		X	
5 Estado de conservação das infraestruturas	X		

→

Limitações técnicas da infraestrutura

Triagem e pré-selecção de projetos

Dado o elevado número de projetos posto à consideração do grupo de trabalho no caso do setor rodoviário, procedeu-se a uma análise preliminar para pré-seleccionar os projetos que seriam analisados no âmbito do GT IEVA. Desta forma, foram definidas três dimensões preliminares de intervenção, **Novos Corredores**, **Variantes** e **Obras de Conservação** (de notar que os investimentos relacionados com o plano de proximidade da EP se encontram detalhados em anexo – Anexo I). Os critérios que estiveram na base desta triagem preliminar foram definidos da seguinte forma:

Proposta inicial

123 projetos

CrITÉRIOS de pré-selecção

Novos Corredores

Alta Prestação

Condições necessárias

- TMDA superior a 12.500 veíc./dia
- % pesados superior a 15%

Condições de prioridade

- % pesados superior a 25%
- Inexistência de alternativa com uma tolerância de 15% de benefício no custo generalizado de transporte (sem portagens)

Rede Proximidade

Condições necessárias

- TMDA superior a 4.000 veíc./dia; ou
- TMDA superior a 2.500 veíc./dia com mais de 15% pesados

Condições de prioridade

- % de pesados superior a 25%;
- Inexistência de alternativa com tolerância de 20% de benefício no custo generalizado de transporte (sem portagens)

Variantes

Condições necessárias

- Nível de serviço (de acordo com HCM) \leq D
- % pesados superior a 15%
- Sinistralidade – Existência de PN e Indicador de gravidade na travessia urbana \geq 20 / km

Condições de prioridade

- % de pesados superior a 25%;
- Sinistralidade - Indicador de gravidade na travessia urbana \geq 30 / km

Obras de Conservação

Não deverão ser consideradas no âmbito do GT IEVA, mas avaliadas através de programas específicos de intervenção pelo gestor da infraestrutura (EP, SA ou Municípios);

Seleção GT IEVA

23 projetos

Matriz de Constrangimentos vs Projetos

PROJECTO	CONSTRANGIMENTOS				
	1	2	3	4	5
IP4. Túnel do Marão	●	●	●	●	●
IP3. Coimbra - Viseu	✓	✓			
IP5. Vilar Formoso - Fronteira		✓			
IP8. Sta. Margarida do Sado - Beja					
IC16. Radial da Pontinha			✓		
IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)	✓			✓	✓
Variantes rodoviárias de Vendas Novas e Montemor-o-Novo					
Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal					
IC35 Penafiel/Entre-os-Rios		✓			
Construção do lanço EN101 - Felgueiras – Lixa EN15					✓
Nó dos caniços no IP1					
IC2. Carregado/Venda das Raparigas (construção, operação e manutenção)					
IC11. Peniche/Torres Vedras (construção, operação e manutenção)					

Legenda: ● Constrangimento com grau de prioridade elevado
 ● Constrangimento com grau de prioridade moderado
 ● Constrangimento com grau de prioridade baixo

1 Fecho da "malha" da rede rodoviária
 2 Nível de sinistralidade
 3 Tráfego acesso às grandes cidades

4 Dificil acesso para os veículos de grandes dimensões
 5 Estado de conservação das infra-estruturas

Matriz de Constrangimentos vs Projetos

PROJECTO	CONSTRANGIMENTOS				
	1	2	3	4	5
IC-35 (Variante Arouca-Santa Maria da Feira)	●	●	●	●	●
Variante à EN378 de acesso à vila e ao porto de Sesimbra	✓				
Novo nó de saída da A41					
Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia					
Acessibilidades ao Eco Parque da Chamusca, incl. circulação na ponte da Chamusca					
Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados					✓
Nó do IP1/A1 com o IC9					
Var EN9 - Ligação A16 / A21			✓		
Variante de Atalaia Montijo			✓		
Variante de Riachos			✓		

Sumário de resultados



- Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
 - Constrangimento com grau de prioridade moderado
 - Constrangimento com grau de prioridade baixo

- 1 Fecho da "malha" da rede rodoviária
- 2 Nível de sinistralidade
- 3 Tráfego acesso às grandes cidades

- 4 Dificil acesso para os veículos de grandes dimensões
- 5 Estado de conservação das infra-estruturas

A. Setor Marítimo - Portuário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Rede atual de portos nacionais

- Portugal detém um posicionamento estratégico na fachada atlântica da Península Ibérica e cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo Norte-Sul e Oeste-Este.
- O sistema portuário comercial do continente é constituído por nove portos comerciais: Viana do Castelo, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal, Sines, Portimão e Faro; e os portos fluviais da Via Navegável do Douro (VND).
- Está dotado de infraestruturas modernas e com capacidade disponível na generalidade dos portos nacionais e de expansão em alguns portos.
- A maioria das infraestruturas do sistema portuário comercial do continente (Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Sines e Portimão) integram-se na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), nomeadamente no corredor multimodal principal que liga Lisboa a Estrasburgo (Corredor Atlântico), estando prevista a integração dos três maiores portos – Sines, Leixões e Lisboa – como nós da rede principal (rede *core*). A RTE-T conta ainda com a VND e sete portos nas Regiões Autónomas (quatro nos Açores e três na Madeira).
- O modelo de gestão privilegiado nos portos nacionais é o de *landlord port*, sendo as Administrações Portuárias responsáveis pela gestão das infraestruturas portuárias em nome do Estado, encontrando-se a operação na maioria dos terminais dos principais portos comerciais do continente concessionada ou licenciada a privados.
- Investimento em infraestruturas portuárias baseado em diversas fontes de financiamento: Receitas próprias dos portos; fundos da União Europeia; dotações do Orçamento Geral do Estado; financiamento bancário e investimento privado (concessionários).
- Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 – Componente de portos, transportes marítimos e logística: VAB de 1.358 milhões de euros em 2010 (0,9% do VAB nacional) e 20,4 milhares postos de trabalho em 2010 (0,4% do emprego nacional), contudo o impacto da atividade portuária estende-se bastante para além do próprio setor.
- Em termos de produtividades marginais, os efeitos do investimento de um milhão de euros em infraestruturas portuárias traduz-se num acréscimo de 84,4 milhões de euros no investimento privado, gera 4.800 empregos e um aumento do produto de 107,1 milhões de euros.



Legenda:



RTE-T Core



RTE-T Comprehensive (rede global)

RTE-T**Orientações da União Europeia relativamente ao enquadramento das infraestruturas marítimo-portuárias no âmbito da Rede Transeuropeia de Transportes**

- A Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) deverá promover a utilização eficiente e sustentável das infraestruturas marítimo-portuárias. As suas componentes são:
 - Espaço Marítimo;
 - Canais marítimos;
 - Portos marítimos, incluindo as infraestruturas necessárias para as operações de transporte no interior da zona portuária;
 - Os diques, as eclusas e as docas;
 - Sistemas de ajuda à navegação;
 - Acessos aos portos e canais portuários;
 - Molhes;
 - Auto-estradas do Mar;
 - Equipamento associado;
 - Aplicações telemáticas, incluindo os serviços marítimos em linha e Sistemas de Informação e de Gestão do Tráfego de Navios (VTMIS).
- Os portos marítimos devem constituir os pontos de entrada e de saída da infraestrutura terrestre da rede global (rede *comprehensive*). Devem preencher, no mínimo, um dos seguintes critérios:
 - Registrar um volume total anual de tráfego de passageiros superior a 0,1 % do volume total anual de tráfego de passageiros de todos os portos marítimos da União. O valor de referência para este volume total anual é a média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
 - Registrar um volume total anual de carga – quer se trate de carga a granel ou não – superior a 0,1% do volume total anual de carga movimentada em todos os portos marítimos da União. O valor de referência para este volume total anual é a média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
 - Estar localizado numa ilha e constituir o único ponto de acesso a uma região NUTS 3 da Rede Global;
 - Estar localizado numa região periférica ou ultraperiférica, fora de um raio de 200 km do porto mais próximo da rede global.
- As Auto-estradas do Mar consistem em rotas marítimas de curta distância, portos, infraestrutura e equipamento marítimo associados e instalações que permitam o Transporte Marítimo de Curta Distância e/ou serviços marítimo/fluviais entre, no mínimo, dois portos, incluindo as ligações ao interior do país. Devem incluir:
 - Ligações marítimas entre portos marítimos da rede global;
 - Instalações portuárias, tecnologias de informação e comunicação, nomeadamente sistemas de gestão logística eletrónicos e procedimentos de segurança, administrativos e aduaneiros, em pelo menos um Estado-Membro;
 - Infraestrutura de acesso terrestre e marítimo direto.

Detalhe dos porto nacionais

Os principais portos nacionais caracterizam-se como segue:

Caracterização das infra-estruturas marítimo-portuárias									
	V. Castelo	Leixões	Aveiro	Fig. Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Portimão	Faro
Terminais de carga geral fraccionada e multiusos	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Terminais de contentores		x	x	x	x	x	x		
Terminais de Ro-Ro	x	x	x		x	x	x	x	
Terminais de granéis sólidos	x	x	x	x	x	x	x		
Terminais de granéis líquidos	x	x	x		x	x	x		x
Terminais de passageiros		x			x			x	
Portos de pesca	x	x	x	x	x	x	x	x	
Portos / Docas de recreio	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Principais operadores / responsáveis pela exploração de terminais portuários	APVC; Cecisa; Galp; Secil	TCL; TCGL; Petrogal; SdL; Repsol; Cimpor; Outros	APA; Socapor; CUF; Prio; Aveiport; Outros	APFF; Operfoz; Liscont	Liscont; Sotagus; Silopor; LBC; Outros	Tersado; Sadoport; Sapec; Secil; Outros	CLT; PSA; Repsol; Portsines; REN Atlântico; Outros	IPTM	IPTM

Fonte:

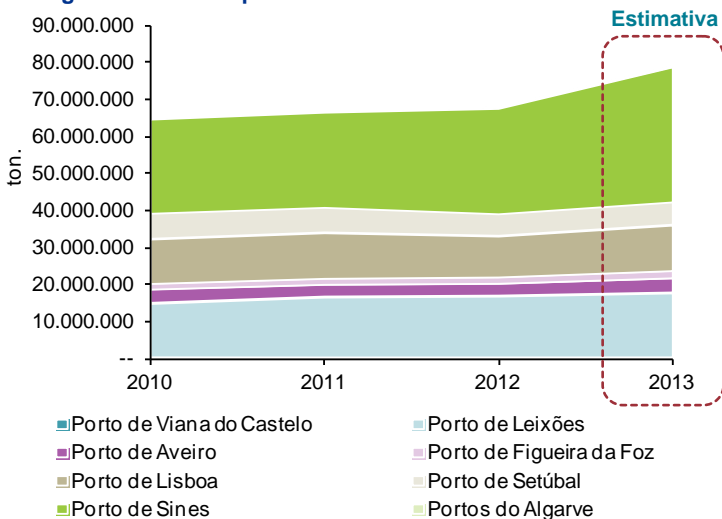
APP – Associação dos Portos de Portugal;
 Administração do Porto de Viana do Castelo;
 Administração dos Portos do Douro e Leixões;
 Administração do Porto de Aveiro;
 Administração do Porto da Figueira da Foz;
 Administração do Porto de Lisboa;
 Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra;
 Administração do Porto de Sines;
 IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes / IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.

Nota:

A informação relativa às acessibilidades marítimas disponíveis nas instalações do sistema portuário comercial do continente encontra-se em anexo (Anexo II).

Movimentação de carga (categoria de carga)

Carga movimentada por Porto



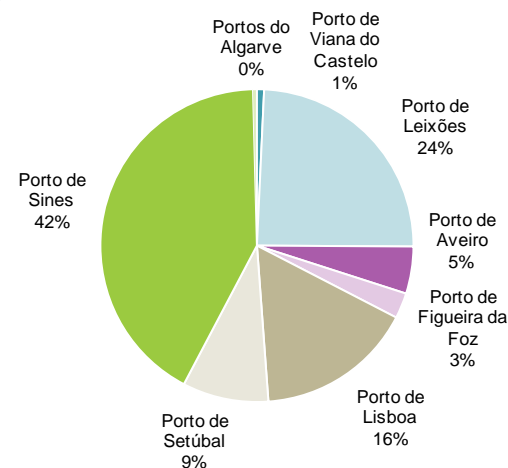
Evolução da Carga movimentada por Porto		
	CAGR 10-12	CAGR 10-13
Porto de Viana do Castelo	-2%	0%
Porto de Leixões	7%	6%
Porto de Aveiro	-6%	2%
Porto de Figueira da Foz	5%	8%
Porto de Lisboa	-4%	1%
Porto de Setúbal	-7%	-3%
Porto de Sines	6%	13%
Portos do Algarve	153%	105%
Total	2%	7%

Fonte: AP's / IPTM

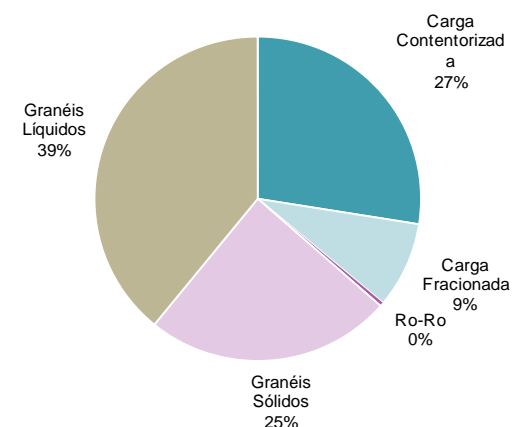
Nota: Dados para 2013 previsionais

Δ% 12/13
+17%

Carga movimentada por Porto (2012)



Carga movimentada por categoria (2012)



- Em termos gerais, o crescimento médio anual esperado para os portos portugueses entre 2010 e 2013 é de 6,9%. Em 2013 espera-se os maiores níveis de movimentação de sempre no sistema portuário comercial do continente, com totais de 80 milhões de toneladas de carga e 2,2 milhões de TEU (unidade equivalente do contentor de 20 pés). Em termos de passageiros, 2012 registou 617 milhares de passageiros oceânicos, sendo igualmente o maior nível de movimentação de sempre até ao momento.
- Sines é o porto nacional que movimenta mais carga (42%), seguido pelos portos de Leixões (24%) e de Lisboa (16%).
- A categoria de carga mais movimentada nos portos nacionais são os granéis líquidos, seguida pela carga geral contentorizada.
- No período referido (2010-2013), verifica-se que os portos de Leixões, Figueira da Foz, Sines e Faro (no Algarve) são os que evidenciam um crescimento médio anual positivo mais expressivo. Em sentido contrário, o porto de Setúbal apresenta um crescimento médio anual negativo, cuja expressão é ligeiramente atenuada com a inclusão das estimativas para o ano de 2013 (CAGR evolui de -7% para -3% com a inclusão do ano de 2013). Por último, os portos de Viana do Castelo, Aveiro e Lisboa apresentam crescimentos médios anuais negativos até 2012, sendo que com a incorporação das estimativas apresentadas para 2013, a referida taxa de crescimento média anual passa a ser ligeiramente positiva.
- De referir que a performance negativa dos portos de Aveiro, Lisboa e Setúbal até 2012 se encontra influenciada pelas greves dos estivadores. No caso de Aveiro, o resultado foi ainda afetado pela situação de insolvência da Empresa de Trabalho Portuário do porto.

Movimentação de carga (tipo de movimento)

■ Considerando as estimativas para 2013, os movimentos de descarga (normalmente associados às importações) continuam a ser os mais expressivos, representando cerca de 58% dos movimentos totais. Não obstante, constata-se que o peso dos movimentos de carga (normalmente associados a exportações) têm vindo a aumentar o seu peso relativo e a apresentar crescimentos médios anuais mais expressivos comparativamente aos movimentos de descarga.

■ Estima-se que os movimentos de carga apresentem um crescimento anual médio de 12,0%, influenciados principalmente pela evolução positiva do volume dos portos de Sines e Leixões (17,4% e 16,9%, respetivamente).

■ No sentido inverso, os portos de Lisboa e Setúbal irão registar, segundo as estimativas para 2013, as taxas de crescimento médio anual à carga mais baixas dos portos comerciais do continente com 4,4% e -0,4%, respetivamente.

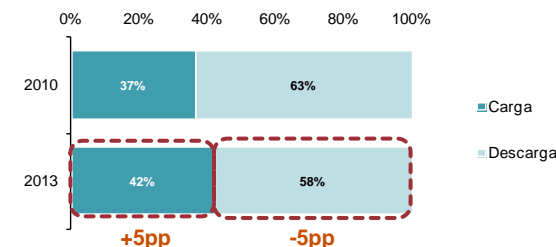
■ Os portos de Sines e Leixões apresentam o maior peso no total de toneladas carregadas, com 34% e 25%, respetivamente.

■ Os movimentos de descarga nos portos continentais registam um crescimento menos acentuado no período analisado, com um CAGR de 3,8% (já com o ano 2013).

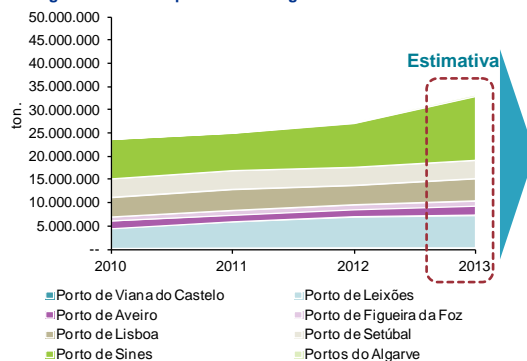
■ Os portos de Sines e da Figueira da Foz foram os que mais contribuíram para esta evolução, com taxas de crescimento médio anual de 10,3% e 6,4%, respetivamente.

■ Nos movimentos de descarga, o porto de Sines assume um relevo ainda maior, com 47% das toneladas movimentadas. Os portos de Leixões e Lisboa representam 24% e 17% do volume total, respetivamente.

Total de Carga Movimentada - Carga e Descarga

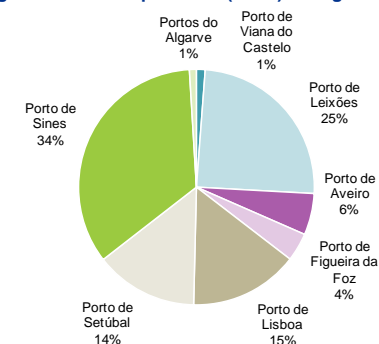


Carga movimentada por Porto - Carga

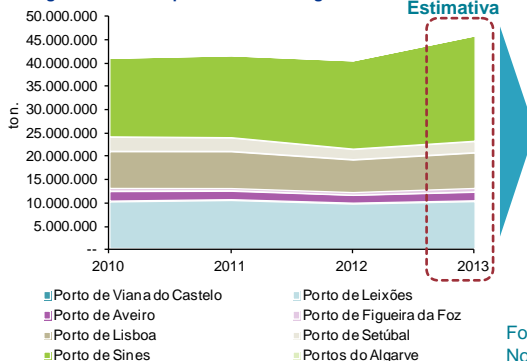


Porto	CAGR 10-12	CAGR 10-13
Porto de Viana do Castelo	36%	21%
Porto de Leixões	23%	17%
Porto de Aveiro	-2%	8%
Porto de Figueira da Foz	12%	9%
Porto de Lisboa	-1%	4%
Porto de Setúbal	-1%	0%
Porto de Sines	5%	17%
Portos do Algarve	157%	112%
Total	7%	12%

Carga movimentada por Porto (2012) - Carga

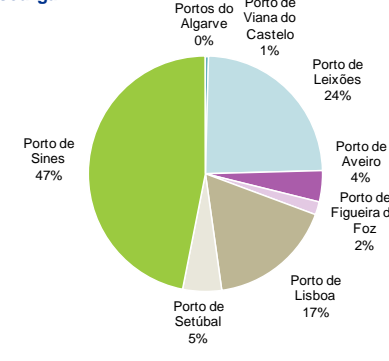


Carga movimentada por Porto - Descarga



Porto	CAGR 10-12	CAGR 10-13
Porto de Viana do Castelo	-29%	-16%
Porto de Leixões	-1%	1%
Porto de Aveiro	-10%	-4%
Porto de Figueira da Foz	-3%	6%
Porto de Lisboa	-6%	-1%
Porto de Setúbal	-15%	-8%
Porto de Sines	6%	10%
Portos do Algarve	100%	-100%
Total	-1%	4%

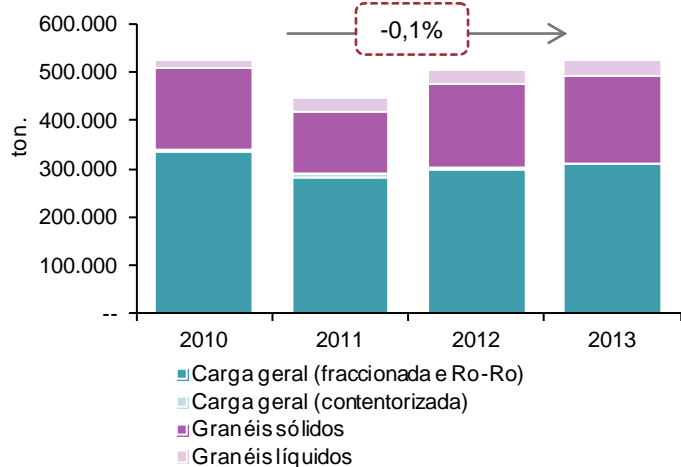
Carga movimentada por Porto (2012) - Descarga



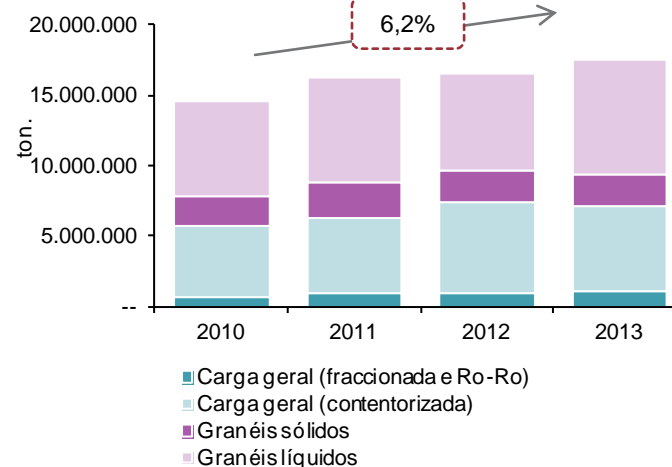
Fonte: AP's / IPTM
Nota: Dados para 2013 previsionais

Movimentação de carga (categoria de carga, histórico)

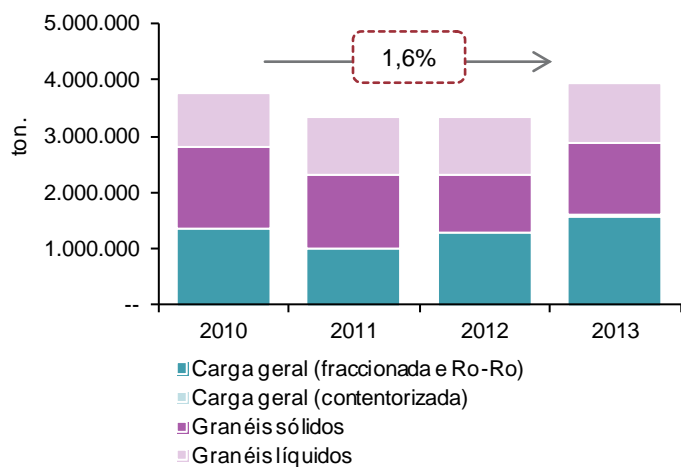
Porto de Viana do Castelo



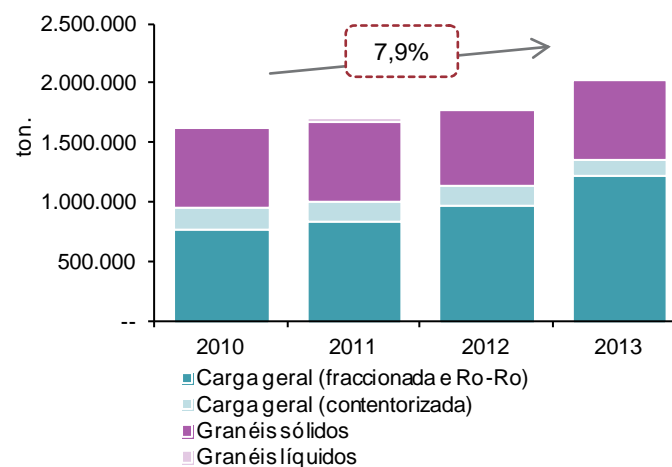
Porto de Leixões



Porto de Aveiro

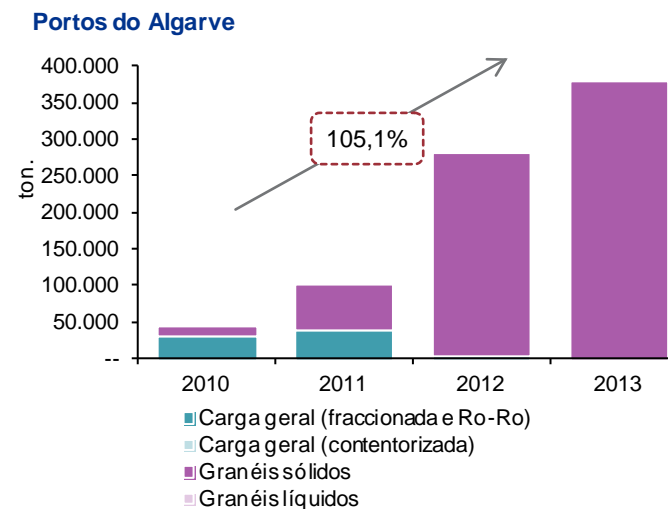
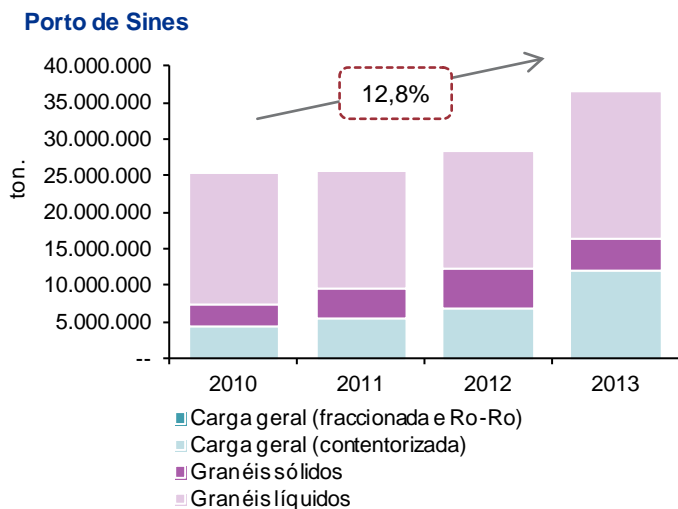
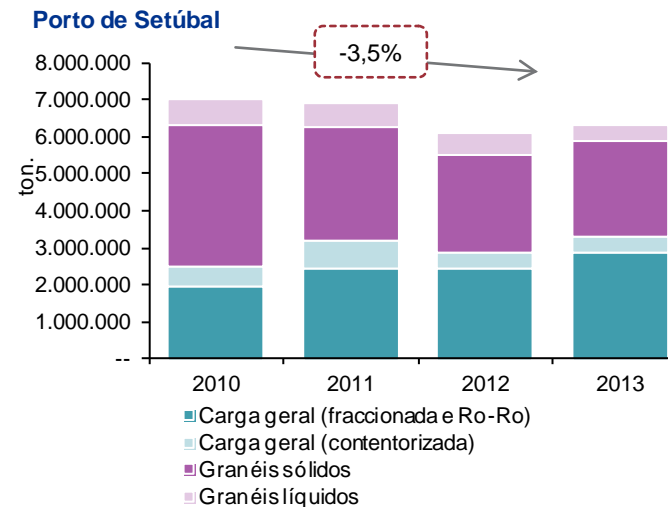
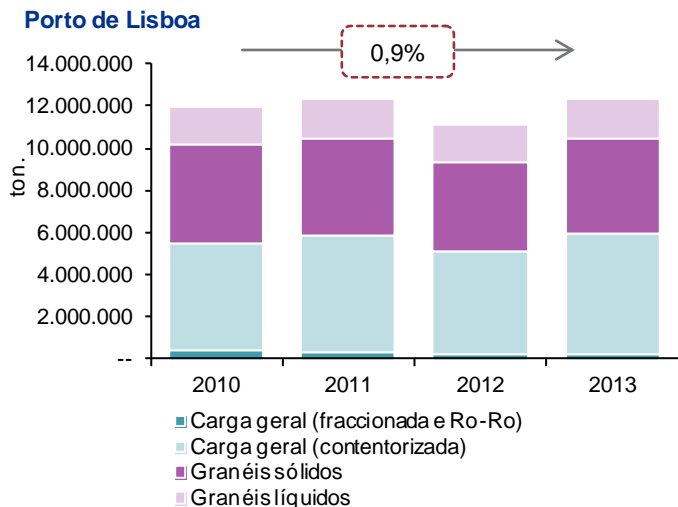


Porto de Figueira da Foz



Fonte: AP's / IPTM

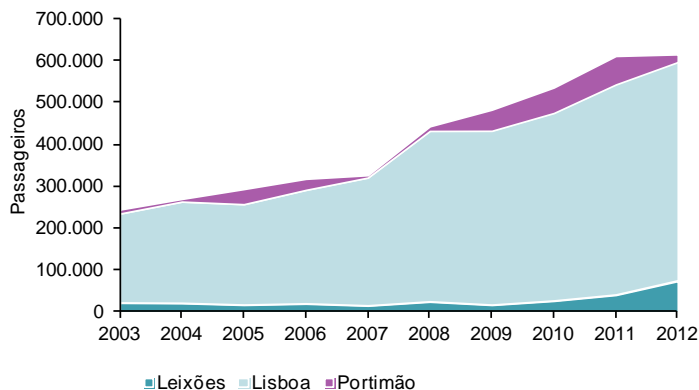
Movimentação de carga (categoria de carga, histórico)



Fonte: AP's / IPTM

Terminais de Cruzeiros

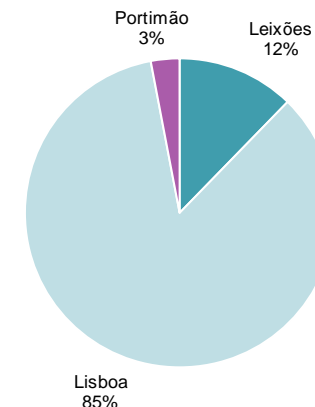
Movimentos de Passageiros



Fonte: AP's / IPTM

Movimentos de passageiros		
	CAGR 03-12	CAGR 09-12
Leixões	14%	63%
Lisboa	11%	8%
Portimão	7%	-29%
Total	11%	8%

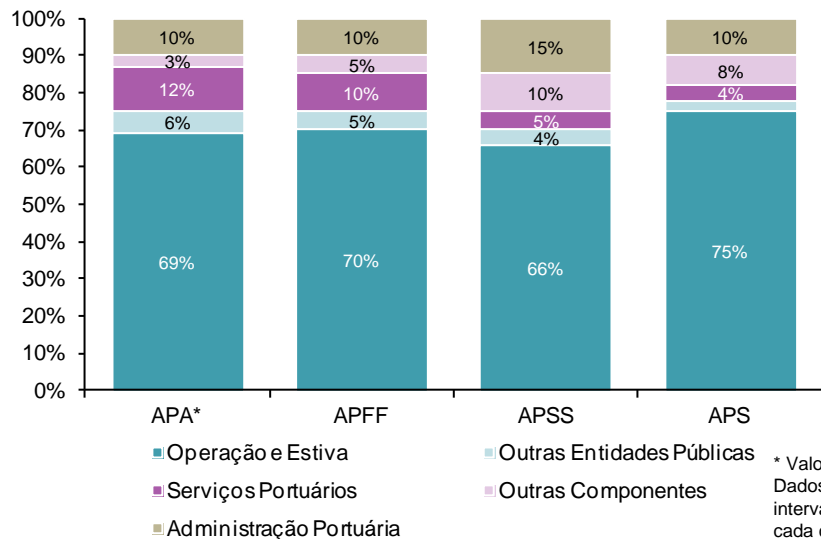
Movimentos de Passageiros por Porto (2012)



- Os movimentos de passageiros nos portos nacionais tem evidenciado um desenvolvimento robusto na última década, com um crescimento médio anual de 11% no período de 2003 a 2012.
- Embora os últimos quatro anos (2009-2012) tenham ainda apresentado uma taxa de crescimento significativa (8%), é possível verificar uma desaceleração do ritmo de crescimento, mercê de uma maior consolidação depois de anos de forte crescimento. De referir ainda que o ano de 2012 registou um crescimento anual de apenas 0,6% face ao ano anterior, em muito contribuindo para a tendência atrás referida.
- Em termos individuais, o porto de Leixões registou o maior crescimento nos dez anos analisados, com uma taxa de crescimento média anual de 14%. O crescimento mais acelerado foi observado no período de 2009 a 2012, com CAGR de 63%.
- O porto de Lisboa demonstra tendências similares das registadas no total de movimentos, o que se deve ao grande relevo deste porto no total de movimentos nacional.
- O porto de Portimão regista um crescimento anual médio positivo nos dez anos analisados, que se concentra dos nove primeiros anos, visto que durante o ano de 2012 o crescimento anual de movimentos de passageiros neste porto foi de -73%.
- O transporte marítimo de passageiros é fortemente concentrado no porto de Lisboa, que representa 85% do total. Este valor não está muito distante da percentagem de 87% que se verificava em 2003.
- O porto de Leixões, por força do crescimento significativo evidenciado, tem-se afirmado como segundo porto continental em termos de volume de movimentos de passageiros, representando 12% do total. No sentido inverso, o porto de Portimão contribui apenas com 3% para o volume total de movimentos de passageiros em 2012

Componentes da Fatura Portuária

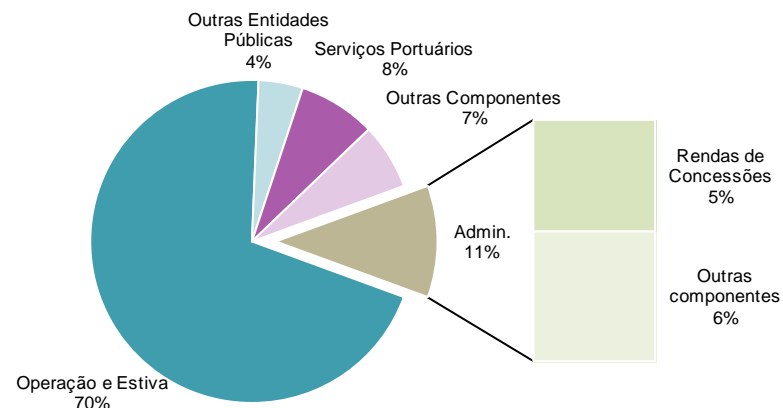
Componentes da Factura por Porto



* Valores aproximados. Dados iniciais apresentam intervalos de valores para cada componente

Fonte: APA, APFF, APSS e APS

Média das Componentes da Factura Portuária

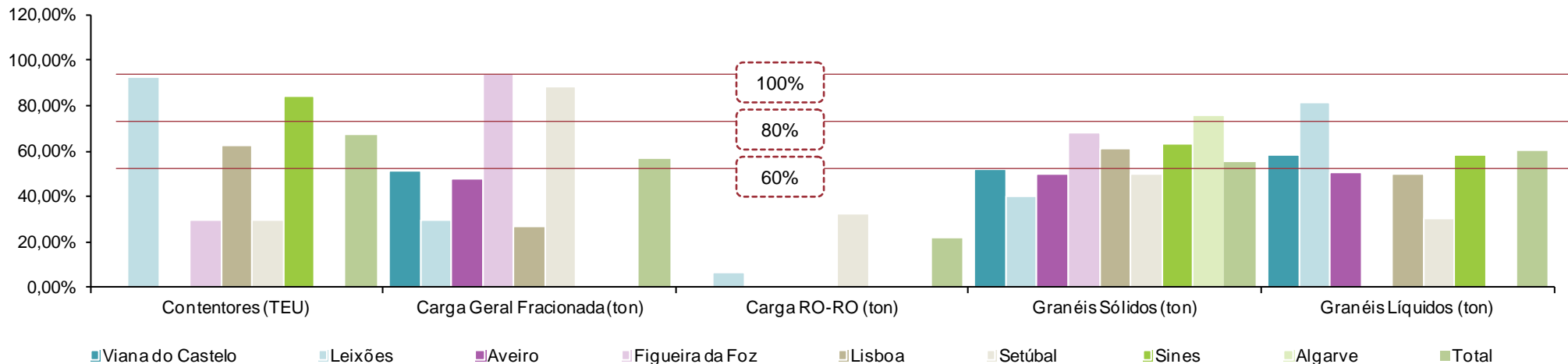


Nota: Outras componentes da Administração Portuária são maioritariamente TUP carga e TUP navio

- Tendo por base a amostra de quatro portos que disponibilizaram elementos sobre os custos portuários – Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal e Sines - os processos de Operação e Estiva (onde não se incluem rendas de concessão, já incluídas na componente de Administrações Portuárias) contribuem de forma bastante expressiva para a composição das denominadas “Faturas Portuárias” apresentadas pelos diversos portos. O peso médio desta componente no total da referida fatura é de 70%. De referir que em Sines apresenta o maior valor com 75%, enquanto que Setúbal apresenta o mais baixo com 66%.
- A componente de Administração Portuária representa, em média, 11% da fatura portuária. A APSS apresenta os valores mais elevados na Administrações Portuárias, com 15%. A componente da fatura portuária atribuída à Administração Portuária inclui as rendas das concessões (em média, 5% do total da fatura portuária) e outras componentes de custos, designadamente as denominadas TUP Carga e TUP Navio (em média, 6% do total da fatura portuária). A componente relativas a rendas de concessões varia entre 0% (portos sem concessões) e 13% do total da fatura portuária, com o referido valor médio nos quatro portos analisados de 5%.
- Os serviços portuários (que englobam pilotagem, reboques, amarração, entre outros) representam, em média, 8% da fatura portuária. Esta componente é particularmente importante em Aveiro e na Figueira da Foz, representando 12% e 10% da referida fatura portuária, respetivamente.
- Outras Entidades Públicas (inclui despesas com as Capitánias, Alfândega, SEF, Sanidades, entre outros) representam um máximo de 6% (em Aveiro) e um mínimo de 3% (em Sines) na Fatura Portuária, com uma média de 4%.

Taxas de utilização

Taxas de utilização do sistema portuário - 2013



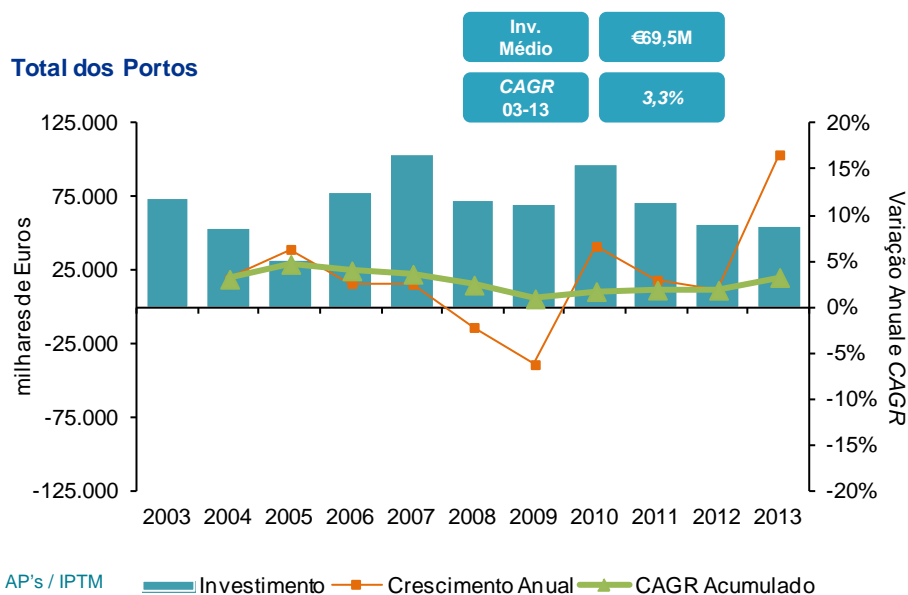
Fonte: AP's / IPTM

- As taxas médias de utilização do conjunto de infraestruturas do sistema portuário comercial do continente estimam-se situar no final de 2013 entre 55% e 67%, com exceção da carga Ro-Ro com uma utilização média mais modesta (21%).
- O porto de Leixões encontra-se já a operar junto do limite da sua capacidade operacional (93%) no segmento dos contentores, podendo contudo incrementar ligeiramente a sua capacidade no período mais próximo recorrendo à utilização de um terceiro turno diário. Será igualmente de assinalar a utilização de 84% da capacidade instalada no porto de Sines para o tráfego contentorizado.
- As greves dos estivadores têm influenciado a queda de movimentação, em especial no porto de Lisboa, induzindo uma taxa de utilização das infraestruturas de contentores nesse porto em 2012 de 55%, e com alguma recuperação expectável em 2013 para 63%, contudo, o nível de tráfego anterior ao início das paralisações representaria um nível de ocupação significativamente superior.
- Ao nível da carga geral fracionada será de assinalar na Figueira da Foz um nível de utilização perto da sua capacidade operacional (94%), apresentando igualmente o porto de Setúbal um nível de utilização significativamente elevado (88%), registando as outras infraestruturas do sistema portuário níveis de utilização da ordem de 50% ou menos.
- A utilização média dos terminais de movimentação de granéis sólidos situa-se em cerca de 55%, registando-se o valor mais elevado no Algarve – Faro (76%).
- No segmento dos granéis líquidos, com uma média de utilização de cerca de 60%, o nível de utilização mais elevado é observado em Leixões com 82%.

Investimento vs movimentos de carga

Investimentos, Variação Anual de Volume de Movimentos de Carga e CAGR acumulado:

- Globalmente, de acordo com os dados disponibilizados pelas diversas Administrações Portuárias, estima-se que o investimento total daquelas entidades no sistema portuário nacional, nos últimos 11 anos, ascenda a cerca de 764 milhões de Euros (somatório dos valores de investimento anuais, a preços nominais).
- O valor médio anual de investimento global efetuado pelas diversas Administrações Portuárias ascende a cerca de 70 milhões de Euros no período compreendido entre 2003 e 2013.
- No Anexo II inclui-se o detalhe individualizado por porto, para os investimentos, variação anual de movimentos de carga e CAGR acumulado.
- De referir ainda que o nível de investimento apresentado apenas tem em consideração os investimentos realizados pela Administrações Portuárias, não incluindo o investimento privado associado aos terminais geridos em regime de concessão. Como tal, não é possível concluir sobre o grau de correlação entre o nível de investimento e a evolução verificada ao nível de volumes movimentos no sistema portuário nacional.



Vias navegáveis interiores

- A Via Navegável do Douro (VND) desenvolve-se, na componente portuguesa, entre a foz do rio Douro e Barca D'Alva, numa extensão de mais de 200 km, sendo a única via navegável nacional que integra a Rede Transeuropeia de Transportes, tendo atualmente utilização partilhada entre a atividade marítimo turística, náutica de recreio e desportiva e o transporte de mercadorias de/para os portos fluviais de Sardoura e da Várzea do Douro.
- A atividade marítimo turística na VND é predominante, tendo transitado em 2012 por esta via navegável cerca de 450 milhares de passageiros, entre barcos-hotel, cruzeiros de 1 dia, cruzeiros na mesma albufeira e recreio náutico.
- Os portos comerciais fluviais no rio Douro - Sardoura e da Várzea do Douro - movimentaram em 2012 cerca de 37 milhares de toneladas, tendo contudo nos finais da década passada ultrapassado as 100 milhares de toneladas.
- A construção, requalificação e conservação das infraestruturas na VND tem sido financiada através do Orçamento Geral do Estado e com recursos a fundos comunitários.
- O rio Douro inscreve-se num espaço geográfico de inegável valor cénico, dotado de potencialidades económicas suscetíveis de novos aproveitamentos.
- Por sua vez, o transporte de contentores por via fluvial recorrendo a barcaças entre as infraestruturas portuárias de Lisboa situadas no estuário do rio Tejo e a zona a montante apresenta igualmente potencial de desenvolvimento.



A. Setor Marítimo - Portuário

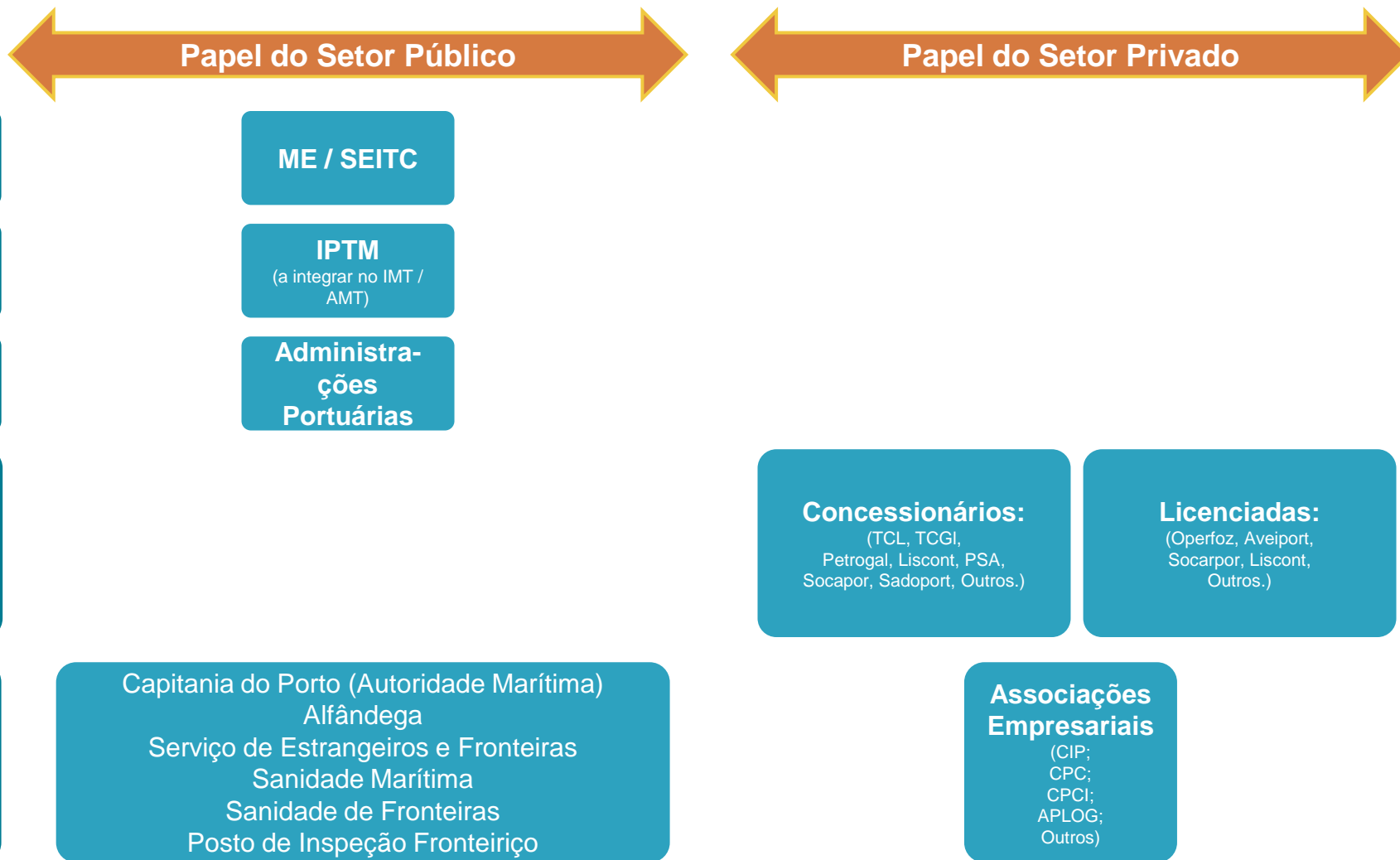
Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

A. Setor Marítimo-Portuário - Principais agentes do setor



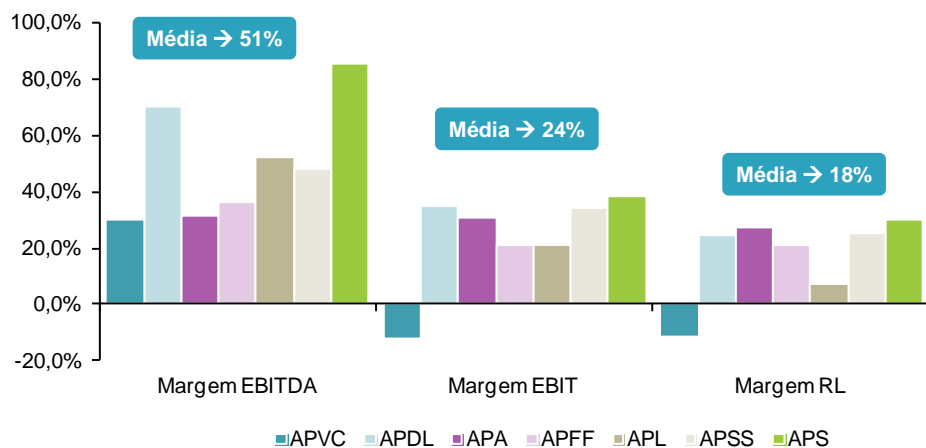
Indicadores das Administrações Portuárias

Indicadores financeiros														
Milhares Euros	APVC		APDL		APA		APFF		APL		APSS		APS	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Performance financeira														
Volume de Negócios	2.796	n/a	48.500	46.963	14.258	14.736	3.650	3.586	50.444	47.033	19.559	18.160	32.600	34.309
EBITDA	845	n/a	33.940	32.077	4.402	4.784	1.325	961	26.384	21.547	9.426	6.659	27.767	28.946
Margem EBITDA	30,2%	n/a	70,0%	68,3%	30,9%	32,5%	36,3%	26,8%	52,3%	45,8%	48,2%	36,7%	85,2%	84,4%
EBIT	(331)	n/a	16.799	14.019	4.331	1.672	760	834	10.741	5.847	6.733	3.542	12.569	13.751
Margem EBIT	-11,8%	n/a	34,6%	29,9%	30,4%	11,3%	20,8%	23,3%	21,3%	12,4%	34,4%	19,5%	38,6%	40,1%
RL	(323)	n/a	11.939	9.638	3.807	1.516	780	852	3.503	(1.003)	4.941	2.503	9.723	9.700
Margem RL	-11,6%	n/a	24,6%	20,5%	26,7%	10,3%	21,4%	23,8%	6,9%	-2,1%	25,3%	27,2%	29,8%	28,3%
Situação patrimonial														
Autonomia Financeira	76,0%	n/a	74,0%	75,0%	77,0%	77,4%	93,0%	93,0%	49,0%	49,8%	82,0%	73,0%	68,0%	69,0%
Solvabilidade	3,12	n/a	2,80	3,03	3,38	3,43	13,20	13,20	0,96	0,99	4,58	2,71	2,11	2,23

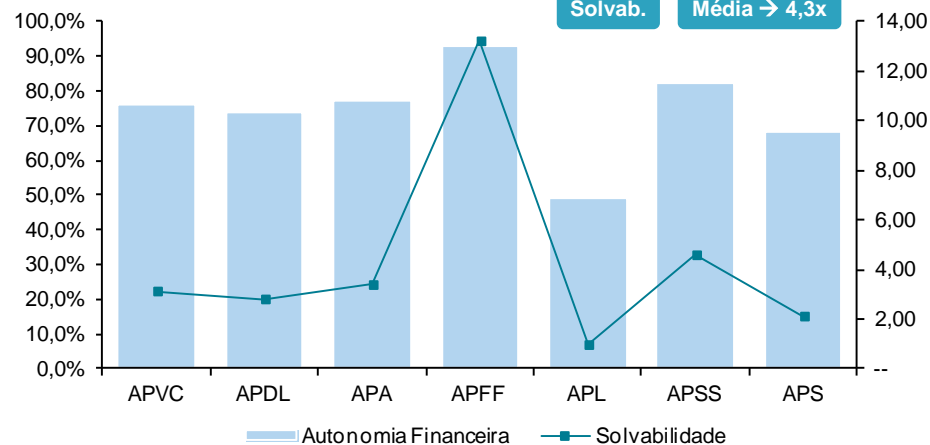
- As Administrações Portuárias apresentam, de forma geral, indicadores económico-financeiros equilibrados.
- O rácio médio de Autonomia financeira em 2012 foi de 74%.
- Em termos de solvabilidade, verificou-se que o rácio médio ascende a 4,3x.
- No que concerne à performance económica / operacional, os indicadores são positivos, com a margem média EBITDA a ascender a 51% em 2012.
- As margens EBIT e RL, à exceção da APVC, são positivas, sendo a média de 24% e 18% em 2012, respetivamente.

Fonte: AP's / IPTM

Indicadores financeiros - 2012



Situação patrimonial - 2012



A. Setor Marítimo - Portuário

Breve caracterização da rede atual

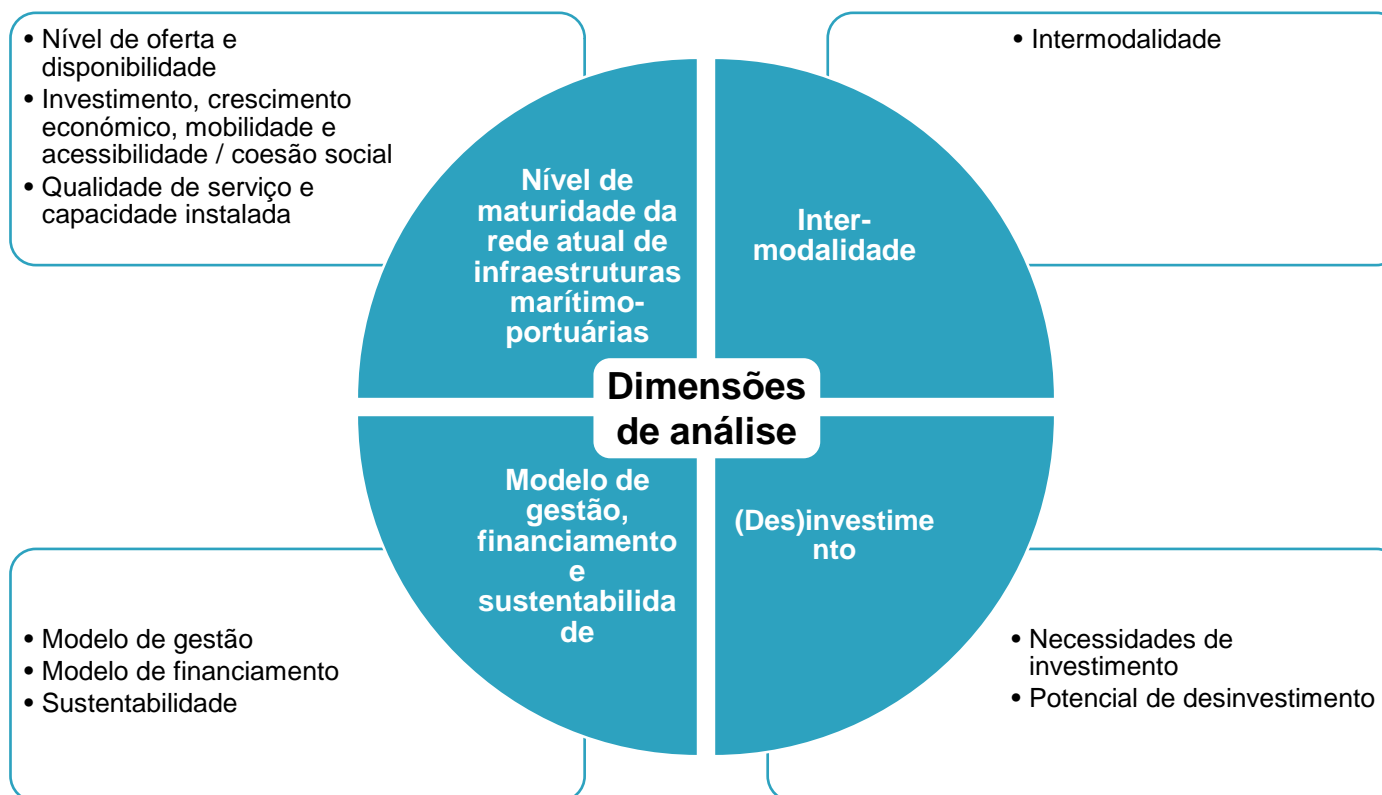
Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Nas páginas seguintes é efetuada uma síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor marítimo-portuário, com base nos contributos recebidos dos diversos participantes que integram o Grupo III – Infraestruturas marítimo-portuárias.

A síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor é efetuada para as seguintes dimensões e aspetos críticos, tal como introduzido anteriormente:



Nível de maturidade da rede atual

Oferta e disponibilidade

Com exceção de Sines, os portos nacionais ainda são afetados por obstáculos de horário de operação, nomeadamente as situações operacionais nos terminais, que não permitem a movimentação de mercadorias 24 horas por dia e 7 dias por semana, afetando o resto da cadeia logística que na generalidade dos casos não está preparada para trabalhar durante esse período, ressaltando ainda que um horário mais alargado em cada porto está igualmente relacionado com a procura existente.

É ainda identificado o enorme potencial de desenvolvimento dos portos portugueses nomeadamente no que concerne à receção de navios de cruzeiro, designadamente em Leixões, Lisboa e Portimão, sendo importante a disponibilidade de infraestruturas portuárias associadas modernas e adequadas à receção deste tipo de navios de grande dimensão.

São identificados constrangimentos impostos pelos planos de ordenamento do território na Região do Douro, burocratizando e dificultando projetos que se pretendam implementar na Via Navegável do Douro, bem como um elevado número de entidades com jurisdição na área. Ainda nesta via, considera-se que o investimento tem sido insuficiente para fazer face ao aumento de procura registado.

Na âmbito do planeamento do setor, não têm sido consideradas infraestruturas portuárias industriais secundárias (ex. cais da Siderurgia Nacional no Seixal).

Já existe uma reforma em curso no setor portuário nacional que, conjuntamente com os investimentos a elencar no âmbito deste trabalho, visam ultrapassar os constrangimentos existentes. Os objetivos principais desta reforma são:

- Aumentar significativamente a eficiência do setor;
- Reestruturação do modelo de governação dos portos;
- Assegurar a elaboração de políticas integradas, planeamento estratégico e funções de fiscalização comuns aos vários portos;
- Cumprimento de critérios mínimos de desempenho pelos concessionários dos terminais e instalações portuárias;
- Alteração do regime do trabalho portuário;
- Repercussão de ganhos de eficiência e redução de custos nos clientes portuários.

Crescimento

Considera-se que falta a implementação de um modelo efetivo de planeamento estratégico para o sistema portuário comercial do continente, nomeadamente a conclusão e publicação do Plano Nacional Marítimo Portuário, e de concertação alargada aos parceiros estratégicos no setor, como também procurar o enquadramento de mais infraestruturas marítimo portuárias na Rede Transeuropeia de Transportes, de forma a possibilitar o acesso a mecanismos de financiamento para um conjunto mais alargado de portos com dimensão e escala internacional que promovam a multimodalidade do sistema de transporte nacional.

Nível de maturidade da rede atual (continuação)

Qualidade do serviço

De acordo com os elementos das Administrações Portuárias, a qualidade dos serviços é satisfatória, apontando contudo os carregadores dos portos um potencial de melhoramento da qualidade e eficiência dos serviços portuários.

A qualidade e o nível de serviço prestado na Via Navegável do Douro encontra-se abaixo do padrão exigido pelos clientes.

A capacidade instalada nos portos comerciais do continente satisfaz, na generalidade dos casos, o nível de procura atual e será suficiente até ao horizonte 2020, desde que efetuados pequenos ajustamentos, melhoramentos e otimização dos terminais portuários.

Contudo, o segmento dos contentores apresenta-se como exceção a esta análise: estima-se que a carga duplique até 2020 mesmo num cenário de crescimento económico baixo, o que, a manterem-se as instalações atuais, provocaria situações de rotura de capacidade global do sistema portuário comercial do continente e particularmente nos portos de Leixões, Lisboa e Sines, situações essas a acautelar e já em estudo pelas respetivas Administrações Portuárias. De destacar, no caso de Sines, que atingirá em 2014 o limite da capacidade no segmento de carga contentorizada.

Intermodalidade

É apontado como grande constrangimento o desenvolvimento histórico dos diversos modos de transporte de forma independente. Esta falta de concertação tem prejudicado a integração intermodal e interoperabilidade entre diferentes modos de transporte.

Assim sendo, é essencial uma nova abordagem integrada centrada no conjunto da cadeia de valor dos transportes, assegurando um marco institucional adequado para resolver a complexidade da intermodalidade e promover a competitividade, contribuindo para o desenvolvimento de soluções intermodais competitivas, estabelecimento do marco normativo técnico-operacional e bom funcionamento do mercado.

Em termos específicos, apontam-se os seguintes constrangimentos ao nível da intermodalidade:

- Limitações de navegabilidade em algumas vias fluviais, o que dificulta acessos eficientes a plataformas logísticas ibéricas (ex. navegabilidade no rio Tejo, até ao Carregado);
- Estrangulamentos em termos de acessibilidades terrestres pelos modos rodoviário e ferroviário e, conseqüentemente, a plataformas logísticas e pólos industriais;
- Acessos fluviais e marítimos insuficientes em alguns portos;
- Desinvestimento na Região do Douro, aumentando as dificuldades de operacionalidade dos operadores marítimo-turísticos e limitando a sua oferta de serviços, pondo em causa a sustentabilidade da VND.

Investimento

Não se perspetiva qualquer potencial de desinvestimento no setor marítimo portuário, tratando-se de um setor indispensável para a competitividade de Portugal, desempenhando um papel importante para ultrapassar a atual situação económico-financeira do país, impulsionando a economia e emprego. É referido na generalidade dos contributos recebidos das entidades participantes no GT IEVA, que a implementação de uma estratégia de coesão Europeia deverá preconizar a inclusão de outras infraestruturas marítimo-portuárias nacionais nas RTE-T de forma a potenciar o acesso a fundos comunitários.

Por outro lado, no diagnóstico do setor foram identificados constrangimentos relacionados com a obsolescência técnica dos equipamentos, necessidade de criar condições de acesso para navios de maior dimensão na maioria dos portos, taxas de utilização próximas do limite em vários terminais, ligações ineficientes a plataformas logísticas, entre outros.

Esta análise permitiu definir um conjunto de eixos de intervenção de forma a ultrapassar estes constrangimentos, nomeadamente:

- Intervenções para melhoria de condições e protecção no acesso a portos, incluindo molhes de protecção, bacias de rotação, fundos, etc.;
- Reabilitação de equipamentos de forma a melhorar condições de operação nos portos;
- Melhorar as ligações ferro e rodoviárias dos portos às plataformas logísticas e parques industriais;
- Criação de infraestruturas logísticas de apoio à atividade marítimo-portuária de mercadorias;
- Ampliação de terminais existentes e/ou criação de novos terminais para ajustamento da oferta de infraestruturas à procura atual e evolução perspetivada, relevando-se que presentemente algumas instalações já se encontram em operação perto do seu limite operacional;
- Melhoria das condições de navegação na VND;
- Implementação da Janela Única Harmonizada.

De forma mais específica, é ainda referido a necessidade de alargamento do *hinterland* de Sines, através da ligação por ferrovia à Europa e por rodovia a Espanha, bem como o potencial de otimização na região de Lisboa e Vale do Tejo no que concerne ao tráfego de mercadorias entre os portos de Lisboa e Setúbal.

Tal como sucede no setor rodoviário, é apontada a necessidade de fazer acompanhar as propostas de investimento de análises e estudos de natureza técnica, socioeconómica e financeira devidamente fundamentados e tendo em consideração as opiniões dos diversos *stakeholders* do setor.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade

Modelo de gestão

Em termos genéricos, é referida a necessidade de concretizar a coordenação de âmbito nacional, nomeadamente em termos de planeamento estratégico do setor, bem como a falta de estabilidade associada a ciclos políticos e legislação inapropriada, especialmente quanto à regulação das concessões nos portos.

Está em implementação a constituição de um organismo regulador, independente e com capacidade de atuação/decisão visando assegurar uma verdadeira concorrência intra / inter portos em todos os serviços portuários e uma otimização e coordenação dos investimentos a realizar, cuja importância e urgência é reiterada pelos carregadores dos portos.

A centralização das funções das diferentes autoridades públicas que intervêm nos portos, sem prejuízo da autonomização de algumas funções nomeadamente de controlo aduaneiro e de fronteiras, permitiria uma maior racionalidade e eficiência dos processos administrativos portuários que se refletiria na competitividade dos portos.

É identificada a importância da revisão do regime de concessões e a criação de um regime alternativo de licenças nos cais públicos que permita a entrada de novos operadores, a troca de rendas competitivas, aumentando a oferta de meios operacionais e permitindo a existência de mais concorrência.

O reforço da concorrência no setor portuário deverá igualmente estender-se aos serviços, em particular nas áreas da pilotagem, reboques e estiva.

É apontado o elevado valor das rendas das concessões, importando a criação de mecanismos para a sua redução, de forma clara e transparente, para assegurar que o benefício se traduz na carga/carregadores e conseqüente na economia em geral. Desta forma identifica-se a necessidade de revisão do modelo de concessões como uma das necessidades a colmatar, a qual deverá ter como linha orientadora a maximização do desempenho do serviço prestado e do valor para os clientes do porto, numa ótica de crescimento económico e não de maximização de receitas por parte dos gestores/exploradores das infraestruturas portuárias.

Importa criar mecanismos para não permitir a criação de monopólios na operação portuária, como existe atualmente.

A recente alteração legislativa relativa ao trabalho portuário, que pretende tornar mais eficaz a utilização de mão-de-obra e melhorar a operação portuária, apenas produzirá efeitos significativos a partir de Fevereiro de 2014.

É identificada a necessidade da gestão/planeamento/ordenamento dos portos ser consertada/o com os respetivos municípios, designadamente no que se relacione com acessibilidades, zonas industriais e logísticas complementares/relacionadas e com as áreas territoriais dos portos que não estão, nem se preveja que venham a estar diretamente envolvidas no movimento de mercadorias.

As sucessivas reorganizações do setor que tutela a Via Navegável do Douro (VND) - fusões, extinções/reestruturações, etc. - afetam diretamente a tomada de decisões relativamente a modelos de gestão e a investimentos a realizar, com impacto direto na operacionalidade e produtividade do setor.

Identifica-se ainda a necessidade de melhorar a comunicação institucional no que se refere a projetos de investimento com impacto direto na VND, nomeadamente nas componentes turística e de aproveitamento dos potenciais energéticos da bacia do Douro.

É mencionada a vantagem da harmonização em matéria de sistemas integrados de gestão portuária e em alinhamento com os requisitos da Diretiva 2010/65/EU.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade (continuação)

Modelo de financiamento

A componente do financiamento deve integrar uma perspetiva múltipla de redução do endividamento, de assegurar a sustentabilidade dos modelos de gestão de forma a garantir a realização dos investimentos considerados necessários e prioritários, bem como a gestão eficaz do sistema nacional de infraestruturas, de valorização das infraestruturas e dos ativos como meio de atrair capital e investidores privados e de exploração das oportunidades de financiamento das infraestruturas no horizonte 2014-2020.

Tem-se verificado uma crescente dificuldade ao acesso de fontes de financiamento externas para implementação dos investimentos, quer pela retração económica provocada pela crise internacional e situação financeira do país, quer pela menor disponibilidade de fundos comunitários. Não obstante esta dificuldade, é identificado o potencial de desenvolvimento de uma modalidade de financiamento privado de infraestruturas – Contrato de Investimento Privado – baseado na assunção por privados da componente da comparticipação nacional nos projetos cofinanciados, tendo como contrapartida a concessão da exploração da infraestrutura por um período compatível com a recuperação e amortização do investimento realizado, com os riscos de construção e de exploração alocados aos investidores privados.

De uma forma generalizada, nenhum investimento nos portos deve ser encetado sem estar assegurada a sua viabilidade socioeconómica e financeira, incluindo a cobertura dos gastos de exploração pelos rendimentos de exploração que implique a não dependência do Orçamento Geral do Estado para o funcionamento das empresas.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade (continuação)

Sustentabilidade e matriz tarifária

É identificada a falta de competitividade da atual matriz tarifária global do setor portuário, envolvendo todos os intervenientes, sendo fundamental reduzir o custo da fatura portuária entre 25% a 30% em conformidade com o objetivo do Plano de Redução de Custos Portuários (5+1). A competitividade de preços deve também incluir os efeitos que se repercutem em benefícios da cadeia logística decorrentes da entrada de novos ativos ou competências de mercado.

A competitividade e eficiência portuária dependem diretamente de todos os agentes destas comunidades trabalharem articuladamente e com objetivos de desenvolvimento a médio e longo prazo. Reduzir a análise ao papel das Administrações Portuárias pode levar à assunção de novos custos e a situações de desequilíbrio económico, pelo que qualquer medida a adotar deve considerar a identificação do peso de cada agente na cadeia de valor dos portos.

No contexto da reforma portuária em curso, contemplam-se medidas visando a racionalização dos custos das Administrações Portuárias e introdução de melhorias no regime tarifário dos portos, visando assegurar o financiamento de longo prazo do sistema portuário nacional e a redução da fatura portuária. No âmbito da concretização do objetivo de redução do custo portuário total, importa referir a relevância de se proceder à análise da componente de cada prestador de serviços portuários na fatura e definição de medidas transversais em função das conclusões obtidas, tendo em vista o efetivo estímulo da competitividade dos portos e da economia nacional, em especial as exportações, bem como da atratividade dos portos para os investidores.

Não existe atualmente incentivo à redução das taxas portuárias aplicadas pelas Administrações Portuárias.

É apontada a falta de uma política tarifária com discriminação positiva para os carregadores estratégicos dos portos (apenas existente em Setúbal e Sines) e serviços de cabotagem entre portos nacionais.

A atual matriz tarifária da Via Navegável do Douro encontra-se completamente desajustada da realidade, datando de 1999 e não cobrindo os custos de operação e exploração.

A. Setor Marítimo - Portuário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

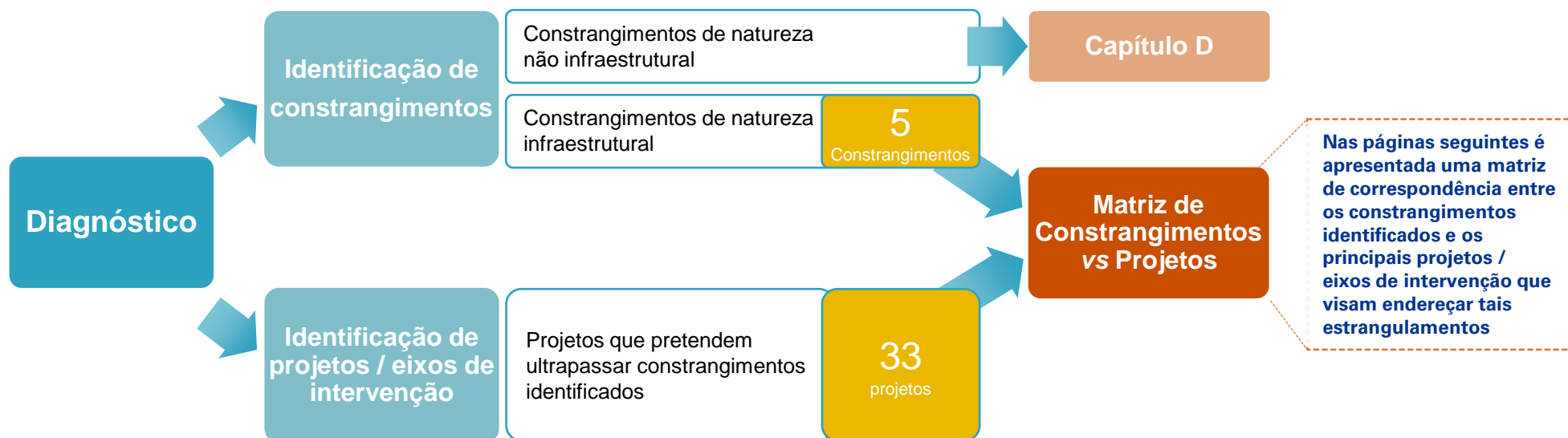
Constrangimentos e projetos

Enquadramento

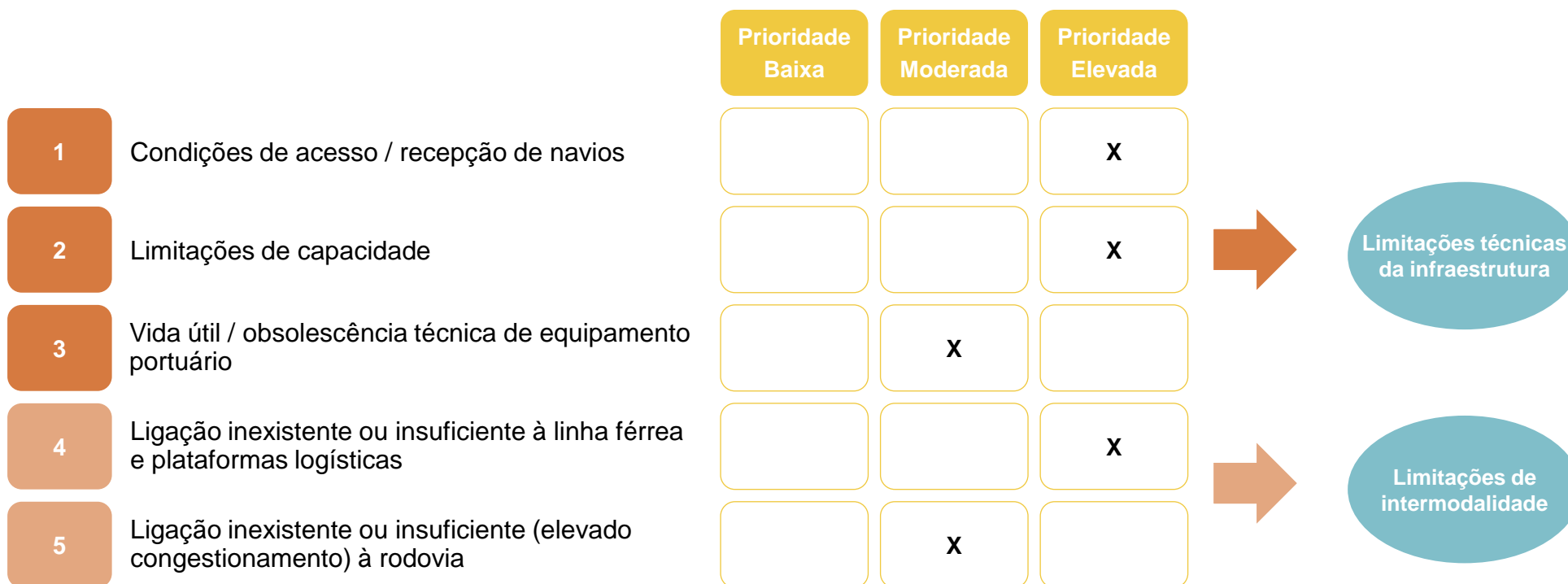
Tal como referido na secção de diagnóstico e constrangimentos, é possível identificar múltiplos constrangimentos relacionados com aspetos técnicos das infraestruturas marítimo – portuárias e aspetos relacionados com limitações ao nível de intermodalidade com outros modos de transporte.

Desta forma, foram identificados projetos / eixos de intervenção para ultrapassar os estrangulamentos apontados ao setor. As áreas de intervenção dos projetos identificados são, tal como referido anteriormente, as seguintes:






- **Acesso marítimos a portos;**
- **Acessos rodó e ferroviários a portos e infraestruturas marítimo – portuárias, em geral;**
- **Melhorias de condições de operação e necessidades de aumento de capacidade;**
- **Necessidade relativas à oferta de plataformas logísticas e industriais nas áreas de influência de infraestruturas marítimo – portuárias;**
- **Necessidades relativas à implementação de terminais *greenfield* de forma a satisfazer a procura existente.**









Síntese dos principais constrangimentos identificados: *identificação e priorização*





Matriz de Constrangimentos vs Projetos

		CONSTRANGIMENTOS				
		1	2	3	4	5
PORTO	PROJECTO					
Viana do Castelo	Melhoria das condições de acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima	✓				
	Construção do acesso rodoviário ao porto comercial					✓
	Construção do ramal ferroviário				✓	
	Ampliação do porto comercial		✓			
Leixões	Reabilitação de equipamentos existentes e aquisição de outros		✓	✓		
	Plataforma Logística				✓	
	Novo Terminal de Cruzeiros		✓			
	Ampliação do Terminal de Contentores Sul		✓			
Aveiro	Criação de um novo terminal de contentores		✓			
	Melhoria das condições operacionais e reforço interf. ferroviários - term. de granéis e roro/content.		✓			
	ZALI (Infraestruturação, terminal intermodal e infraest. marítimas) e plataf. Cacia				✓	
	Upgrade de sistemas de informação do porto (JUP, VTS, SIG, ERP)			✓		
	Criação de condições (acesso marítimo) de receção navios maiores, incluindo período noturno	✓	✓			
	Avaliar a possibilidade de desenvolvimento de terminais cobertos		✓			

- Legenda:
-  Constrangimento com grau de prioridade elevado
 -  Constrangimento com grau de prioridade moderado
 -  Constrangimento com grau de prioridade baixo

-  1 Condições de acesso / recepção de navios
-  2 Limitações de capacidade
-  3 Obsolescência do equipamento / infraestrutura

-  4 Ligação insuficiente à linha férrea e plataformas logísticas
-  5 Ligação inexistente ou insuficiente à rodovia

Matriz de Constrangimentos vs Projetos

		CONSTRANGIMENTOS				
		1	2	3	4	5
PORTO	PROJECTO					
Figueira da Foz	Aprofundamento da barra e canal de acesso e alargamento da bacia de manobra do porto	✓	✓			
	Dinamização logística e das acessibilidades marítimas da margem Sul				✓	
Lisboa	Novo Terminal de Contentores Deep Sea		✓			
	Nova Gare de Passageiros de Cruzeiro		✓			
	Reconversão da área de Pedrouços (Marina do Tejo)		✓			
	Reativação do cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)			✓		
	Aumento da eficiência dos atuais terminais portuários - TC Alcântara		✓			
	Aumento da eficiência dos atuais terminais portuários - TC Sta Apolónia		✓			
	Estudo do assoreamento e reabilitação de Terminal de 2ª linhas , no cais de Alhandra (CIMPOR)			✓		
Setúbal	Melhoria da navegabilidade e descontaminação do estuário do Tejo	✓		✓		
	Melhoria da acessibilidade marítima (barra e canais Norte e Sul) e otimização de fundos junto aos cais	✓	✓			
	Extensão do Terminal Ro-Ro para jusante		✓			
Sines	Construção da Ligação Ferroviária aos Terminais da Mitrena - REFER/APSS				✓	
	Expansão do terminal de contentores XXI e ampliação das infraestruturas de proteção marítima	✓	✓			
	Novo Terminal Vasco da Gama		✓			

- Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
 - Constrangimento com grau de prioridade moderado
 - Constrangimento com grau de prioridade baixo

- 1 Condições de acesso / recepção de navios
- 2 Limitações de capacidade
- 3 Obsolescência do equipamento / infraestrutura

- 4 Ligação insuficiente à linha férrea e plataformas logísticas
- 5 Ligação inexistente ou insuficiente à rodovia

Matriz de Constrangimentos vs Projetos

		CONSTRANGIMENTOS				
		1	2	3	4	5
PORTO	PROJECTO					
Algarve	Melhoria das condições de acesso marítimo e das instalações (carga/passageiros)	✓	✓	✓		
Via Navegável do Douro	Obras de correção do traçado geométrico do canal e segurança da navegação	✓	✓			
	Intervenções nas eclusas		✓	✓		
	Recuperação, reabilitação e construção de infraestruturas portuárias		✓	✓		

Sumário de resultados

Total de projetos / eixos de intervenção que incidem sobre cada um dos constrangimentos detetados



- Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
 - Constrangimento com grau de prioridade moderado
 - Constrangimento com grau de prioridade baixo

- 1 Condições de acesso / recepção de navios
- 2 Limitações de capacidade
- 3 Obsolescência do equipamento / infraestrutura
- 4 Ligação insuficiente à linha férrea e plataformas logísticas
- 5 Ligação inexistente ou insuficiente à rodovia

A. Setor Aeroportuário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

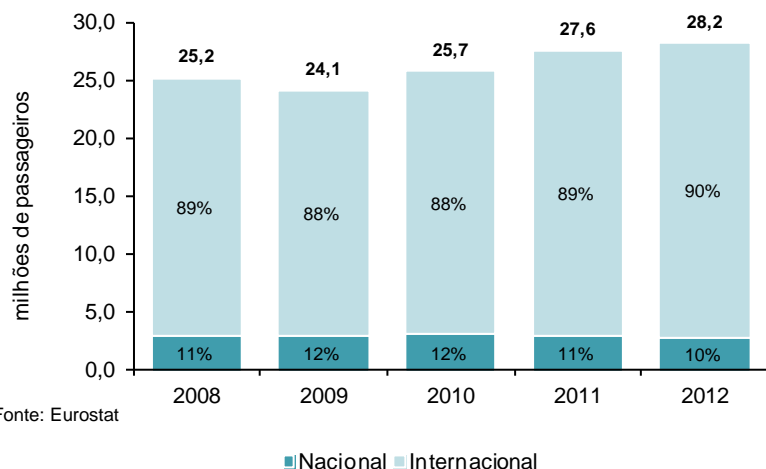
Constrangimentos e projetos

Rede Nacional de Aeroportos

A infraestrutura nacional aeroportuária conta com:

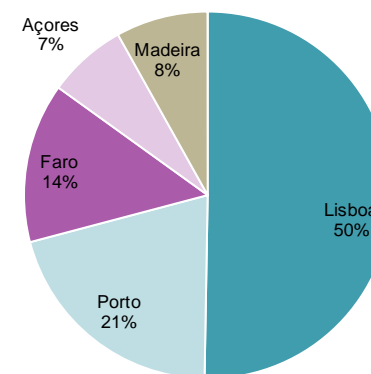
- 5 aeroportos principais (3 em Portugal Continental, 1 na RAM e 1 na RAA)
- 5 aeroportos complementares (1 em Portugal Continental, 1 na RAM e 3 na RAA);
- Diversas bases militares, incluindo a Base Militar das Lajes e de Beja (ambas também servindo como Aeroportos Internacionais);
- 46 Aeródromos (incluindo aeroportos e bases militares) e 53 heliportos (ver detalhe, Anexo III, Fonte: NAV).

Tráfego de Passageiros em Portugal



- O tráfego Internacional tem sido o grande impulsionador do crescimento do tráfego de passageiros em Portugal, chegando a um total de 25,4 milhões em 2012.
- Já o tráfego interno tem-se mantido em níveis relativamente estáveis desde 2008, possivelmente explicado pelo facto de o abrandamento económico ter vindo a cancelar o efeito do desenvolvimento do setor aeroportuário em Portugal.

Movimentos de aeronaves

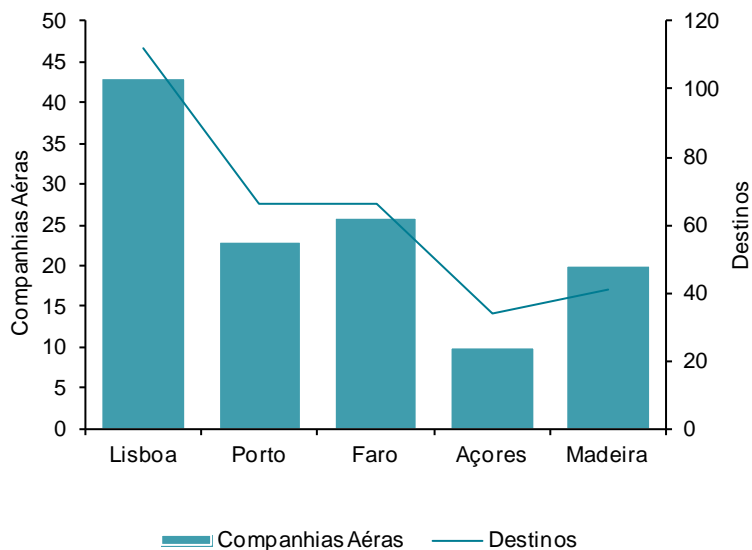


- O total de movimento de aeronaves nos 10 principais aeroportos nacionais em 2012 foi de 484,6 milhares de movimentos.
- O Aeroporto da Portela em Lisboa representa 50% deste valor, afirmando-se como o grande Hub Nacional em termos de tráfego aeroportuário.
- As regiões autónomas representam apenas 15% do total de movimentos, revelando um volume residual em relação ao registado no território continental.

ANA

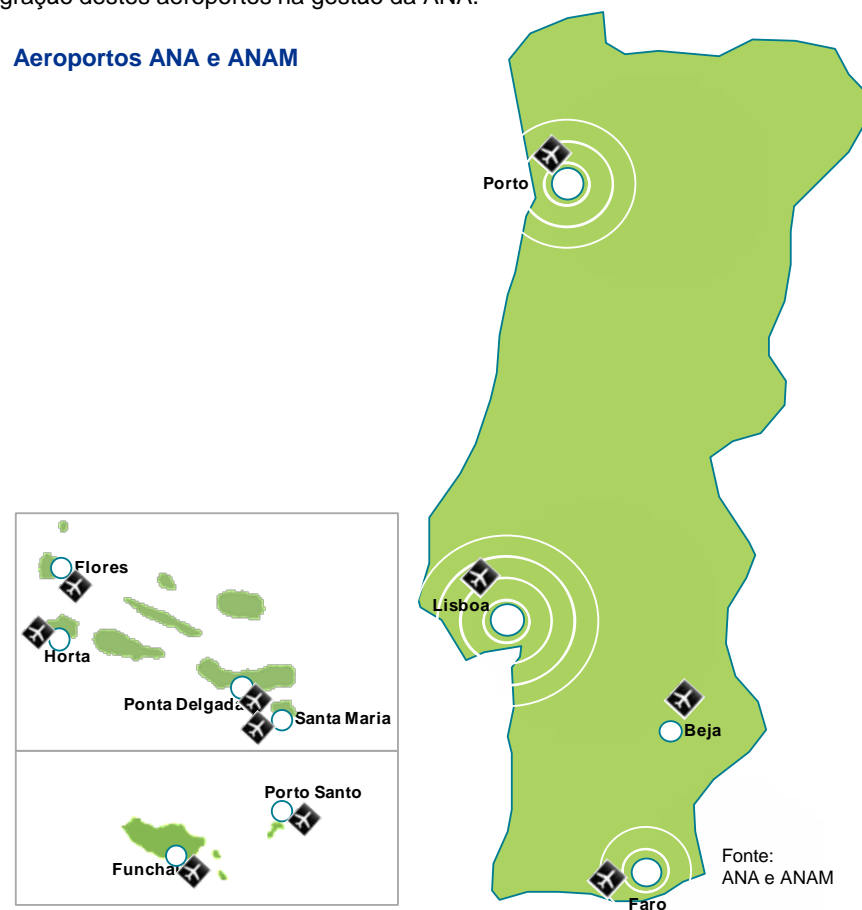
O Estado Português celebrou em Dezembro de 2012 um novo contrato de concessão com a ANA para a exploração e manutenção dos Aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores e Beja por um prazo de 50 anos. Já os Aeroportos da Madeira e Porto Santo são concessionados à ANAM. Está no entanto previsto a alienação da posição minoritária da RAM (20%) ao Estado Português ou à ANA (80% de participação) para total integração destes aeroportos na gestão da ANA.

Oferta dos Aeroportos



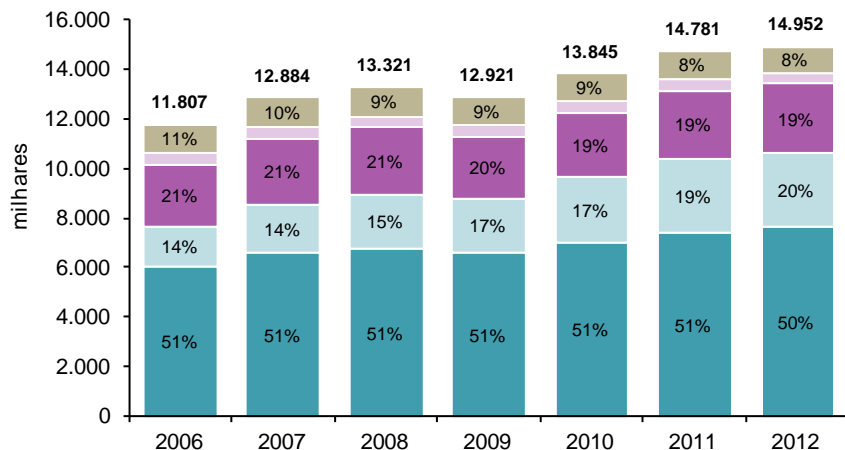
- A maior variedade de oferta em termos de companhias aéreas verifica-se em Lisboa. Os anos recentes verificaram adições importantes a este rol, nomeadamente da companhia *Fly Emirates* em Julho de 2012 e da companhia *Ryanair*, agendada para Novembro de 2013.
- Neste campo, o aeroporto de Faro apresenta-se como segunda infraestrutura em termos de oferta, muito por força do tráfego internacional associado ao Turismo da região.

Aeroportos ANA e ANAM



Tráfegos nos 5 principais aeroportos portugueses

Passageiros desembarcados em Portugal

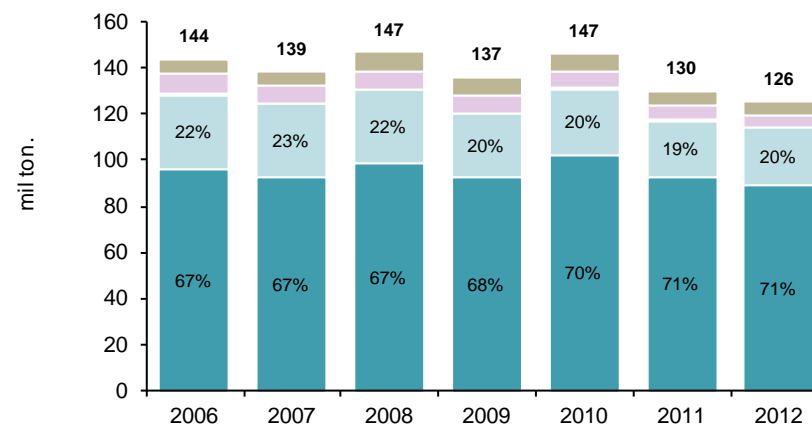


Fonte: INE

■ Lisboa ■ Porto ■ Faro ■ Ponta Delgada ■ Madeira

- Em termos globais, o número de passageiros desembarcados em Portugal registou um CAGR de 4,0% desde 2006, chegando aos 15,0 milhões em 2012.
- Tal como acontece no movimento de aeronaves, o Aeroporto de Lisboa conta com metade do volume dos passageiros desembarcados no país em 2012, tendência já verificada desde 2005.
- No que diz respeito ao tráfego de transferência, o aeroporto de Lisboa continua a reforçar a sua posição de *Hub*.
- O Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Porto, apresenta a maior subida relativa ao longo do período (CAGR de 10,4%), assumindo um relevo mais significativo no panorama nacional (20% do volume em 2012)

Tráfego de mercadorias em Portugal



Fonte: Eurostat

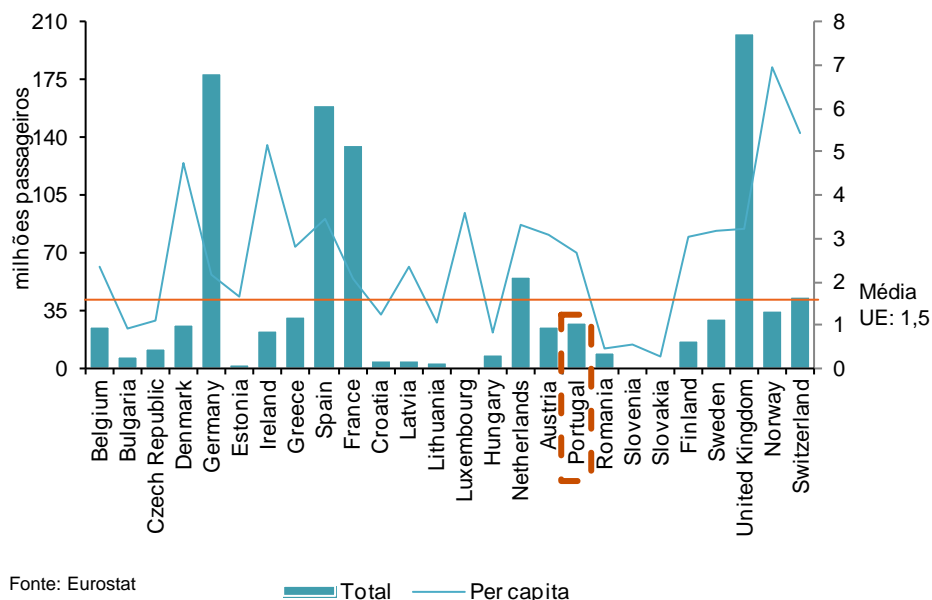
■ Lisboa ■ Porto ■ Faro ■ Ponta Delgada ■ Madeira

- No tráfego de mercadorias, a importância da Portela é ainda mais significativa, afirmando-se como grande *Hub* de logística aérea
- Por seu lado, o Algarve perde muita força neste segmento, devido à sua posição periférica em termos de terminais logísticos mais importantes do país (recorde-se que o grande impulsionador de tráfego de passageiros é o Turismo da região)
- O peso do transporte aéreo no volume total de carga aérea transportada, relacionada com o comércio internacional, foi de 0,1% nas importações e 0,3% nas exportações. O transporte aéreo correspondeu a 3,5% do valor das mercadorias à entrada e a 2,9% do valor das mercadorias à saída.
- O fenómeno de retração económica, em conjunto com a utilização das *Full Service Carriers* tem contribuído para a redução do volume de cargas verificada ao longo do ano de 2012 (cerca de 6%).

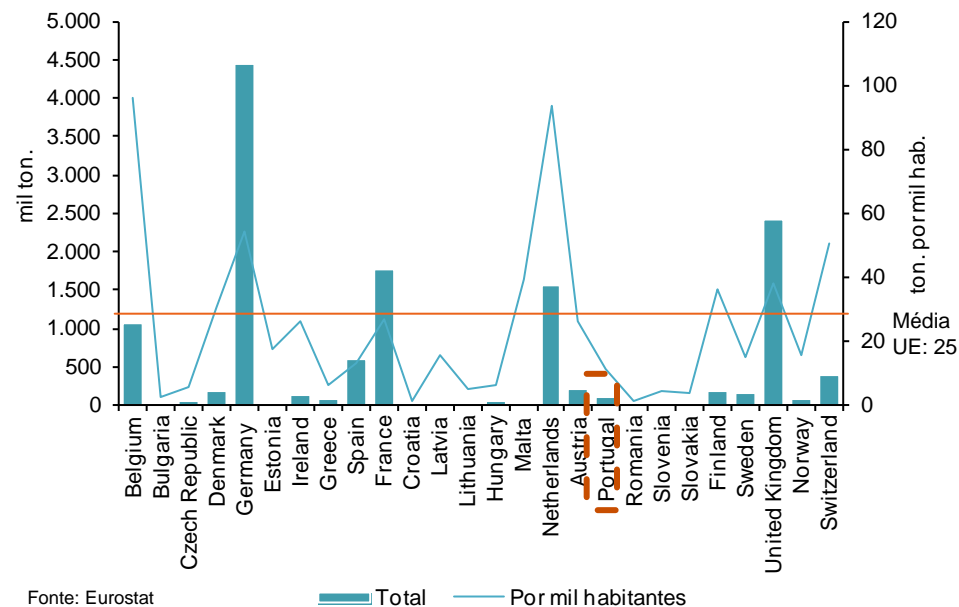
Tráfegos na Europa

No ano de 2012, o tráfego de passageiros e mercadorias na Europa foi o seguinte:

Tráfego de passageiros na Europa



Tráfego de mercadorias na Europa



- Portugal está acima da média da UE em termos de tráfego de passageiros per capita, com 2,7 mas ainda longe da Noruega e Suíça que apresentam valores de 6,9 e 5,4, respetivamente, e quando comparado com o tráfego da UE27, posiciona Portugal no 9º lugar, acima de países como a Áustria, Polónia ou Dinamarca.
- No que toca ao tráfego de mercadorias, Portugal encontra-se consideravelmente abaixo da média UE (25 ton./per capita), com apenas 11 ton./per capita. Ainda assim, o volume de tráfego de carga aérea processada nos aeroportos ANA e ANAM, quando comparado com o tráfego UE27, posiciona Portugal no 13º lugar.
- Uma possível causa para as diferenças da posição de Portugal em relação à média da UE é o facto de o turismo internacional ter um impacto positivo no tráfego de passageiros que mitiga os efeitos negativos da situação económica do país

RTE-T



No que concerne ao setor aeroportuário em Portugal, são identificados os seguintes objetivos:

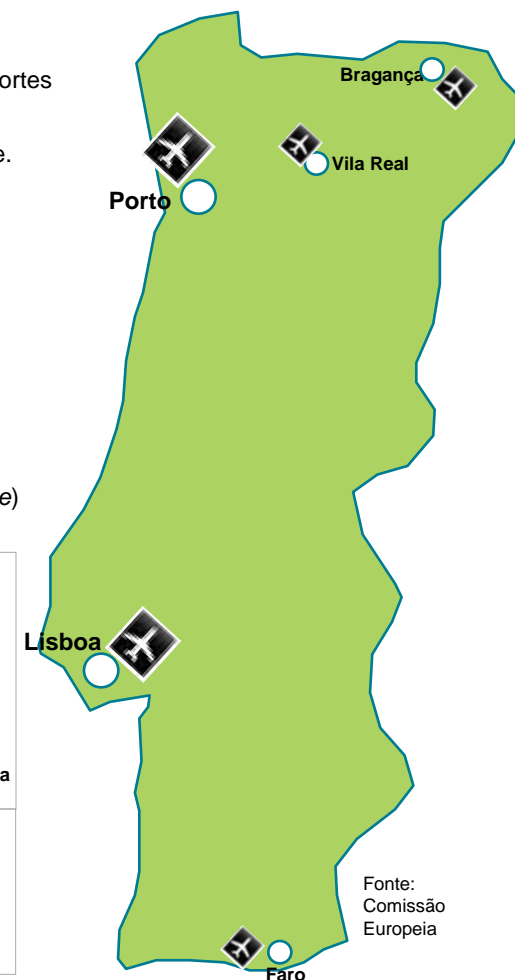
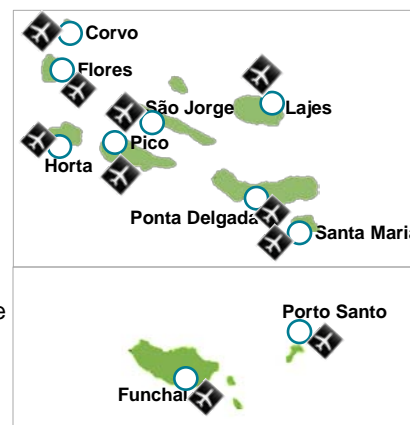
- Os aeroportos principais, devem estar interligados às infraestruturas de transporte ferroviário e rodoviário da rede transeuropeia de transportes até 31 de Dezembro de 2050, salvo se limitações físicas o impedirem;
- Tendo em conta a procura potencial de tráfego, esses aeroportos devem ser integrados, se possível, na rede ferroviária de alta velocidade.

Componentes da Infraestrutura:

- A infraestrutura de transporte aéreo deverá compreender:
 - O espaço aéreo, as rotas e as linhas áreas
 - Os aeroportos
 - As ligações dos aeroportos aos outros modos na rede transeuropeia de transportes
 - Os equipamentos associados
 - Os sistemas de navegação aérea, incluindo o novo sistema europeu de gestão de tráfego aéreo ("sistema SESAR")
- Os aeroportos da rede deverão preencher, no mínimo, um dos seguintes requisitos:
 - No caso dos aeroportos de passageiros, registar um volume de tráfego total anual de passageiros equivalente, no mínimo, a 0,1 % do volume total anual de passageiros de todos os aeroportos da União, salvo se o aeroporto estiver situado fora de um raio de 100 km do aeroporto da rede global mais próximo, ou fora de um raio de 200 km se a região na qual está localizado for servida por uma linha ferroviária de alta velocidade
 - No caso dos aeroportos de carga, registar um volume total anual de carga equivalente a, no mínimo, 0,2 % do volume total anual da carga movimentada em todos os aeroportos da União
- Neste sentido, há dois aeroportos que integram a rede principal (Lisboa e Porto) e treze que integram a rede global

Legenda:

-  Rede Principal (*Core*)
-  Rede Global (*Comprehensive*)



Fonte:
Comissão
Europeia

Nota: O volume total anual de passageiros e o volume anual de carga baseia-se na média disponível dos últimos três anos publicada pelo Eurostat.

A. Setor Aeroportuário

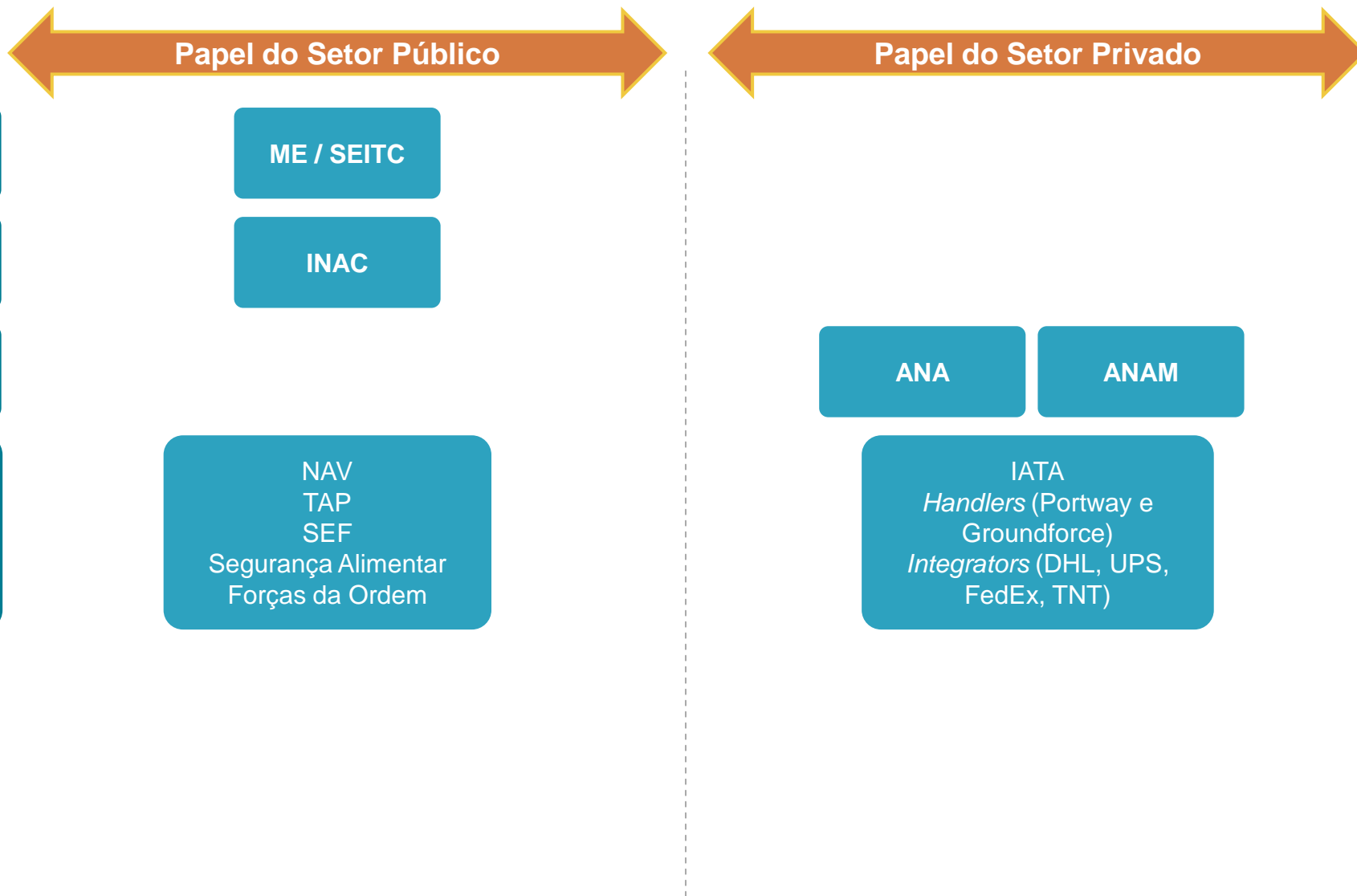
Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

A. Setor Aeroportuário - Principais agentes do setor



Passageiros

As principais companhias aéreas de passageiros que operam a nível nacional incluem a TAP, Ryanair, Easyjet, Sata, Lufthansa, Monarch, Transavia, Iberia, Air France e British Airways. Do top 10 (83% dos passageiros transportados) as companhias aéreas tradicionais são responsáveis por 53% do volume de passageiros transportados, sendo os restantes 30% transportados por companhias *low cost*. A TAP, a Ryanair e a Easyjet são responsáveis por 65% do total de passageiros transportados.

O crescimento do nº de passageiros transportados ao longo dos últimos anos tem sido mais significativo nas companhias *low cost* ainda que essa tendência de crescimento se tenha vindo a reduzir ao longo dos últimos meses.

Tráfego comercial por companhias - Passageiros, Top 10

	2011	%	2010	^%
Tradicionais	14.510.412	53%	13.854.113	4,7%
LCC	8.254.410	30%	7.237.038	14,1%
Total	22.764.822	82%	21.091.151	7,9%

Fonte: ANA

Tráfego comercial por companhias - Passageiros

	2011	^%	2010	^%
TAP Transportes Aéreos Portugueses, S.A.	10.557.328	38,2%	9.911.519	6,5%
Ryanair Ltd.	3.791.406	13,7%	2.991.574	26,7%
Easyjet Airlines Co Ltd	2.815.672	10,2%	2.650.194	6,2%
Sata International-Serv Transp Aéreos SA	1.189.253	4,3%	1.322.968	-10,1%
Deutsche Lufthansa, A.G.	969.150	3,5%	893.285	8,5%
Easyjet Sw itzerland S.A.	647.872	2,3%	572.445	13,2%
Monarch Airlines Ltd.	540.298	2,0%	484.268	11,6%
Sata Air Açores-Soc.Açoreana Transportes	494.889	1,8%	486.553	1,7%
Transavia Airlines	459.162	1,7%	373.079	23,1%
Iberia, Lineas Aereas de Espana SA	443.702	1,6%	432.196	2,7%
Air France	432.164	1,6%	406.929	6,2%
British Airways PLC	423.926	1,5%	400.663	5,8%
Aer Lingus Plc	321.507	1,2%	327.953	-2,0%
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs Kg	307.495	1,1%	369.607	-16,8%
Jet2.com Limited	305.120	1,1%	210.576	44,9%
Aigle Azur	263.890	1,0%	264.174	-0,1%
Brussels Airlines NV/SA	249.245	0,9%	250.159	-0,4%
Transavia France	241.470	0,9%	218.177	10,7%
KLM - Royal Dutch Airlines	220.984	0,8%	245.671	-10,0%
Vueling Airlines S.A.	210.760	0,8%	236.897	-11,0%
Air Europa	190.439	0,7%	161.358	18,0%
Thomsonfly Limited	184.497	0,7%	194.140	-5,0%
TAAG Linhas Aéreas de Angola	166.013	0,6%	146.393	13,4%
Germanwings GmbH	145.065	0,5%	147.423	-1,6%
Air Nostrum Linhas Aereas Del Mediterra	143.238	0,5%	170.849	-16,2%
Sub-Total	25.714.545	92,9%	23.869.050	7,7%
Restantes	1.956.188	7,1%	2.069.266	-5,5%
TOTAL	27.670.733	100,0%	25.938.316	6,7%

Mercadorias

Ao nível da carga aérea é possível verificar um nível superior de concentração de volume nos principais operadores, comparado com o transporte de passageiros, com 93% do volume concentrado no top 10 e 68% no top 3 (TAP, DHL e Maersk). No top 10, as companhias tradicionais representam 67% do volume e os Integradores os restantes 26%.

A TAAG é a única companhia aérea tradicional que não consta no top 10 do volume de passageiros transportados e que assume uma posição de destaque no volume de carga movimentada.

Ao contrário do verificado no volume de passageiros, a carga aérea tem registado uma tendência ligeiramente negativa.

Tráfego comercial por companhias - Carga, Top 10 ton.				
	2011	%	2010	Δ%
Tradicionais	93.019	67%	93.211	-0,2%
Integrators	35.791	26%	35.949	-0,4%
Total	128.810	93%	129.160	-0,3%

Fonte: ANA

Tráfego comercial por companhias - Carga ton.				
	2011	Δ%	2010	Δ%
TAP Transportes Aéreos Portugueses, S.A.	64.644	46,8%	64.967	-0,5%
European Air Transport Leipzig GmbH	15.876	11,5%	15.887	-0,1%
Star Air I/S	12.712	9,2%	14.102	-9,9%
Sata International-Serv Transp Aéreos SA	9.269	6,7%	9.240	0,3%
TNT Airways S.A.	5.762	4,2%	5.960	-3,3%
Air France	5.730	4,1%	5.007	14,4%
TAAG Linhas Aéreas de Angola	4.517	3,3%	3.568	26,6%
Sw iftair S.A.	3.712	2,7%	4.901	-24,3%
Deutsche Lufthansa, A.G.	3.478	2,5%	4.100	-15,2%
Sata Air Açores-Soc.Açoreana Transportes	1.669	1,2%	1.427	16,9%
Agroar - Trabalhos Aéreos, Lda	1.441	1,0%	0	-
CONNIE KALITTA SERVICE	1.364	1,0%	412	231,4%
British Airways PLC	1.117	0,8%	737	51,5%
Iberia, Lineas Aereas de Espana SA	673	0,5%	856	-21,4%
Turkish Airlines	539	0,4%	527	2,3%
Safair	525	0,4%		
Brussels Airlines NV/SA	445	0,3%	296	50,4%
Sw iss International Airlines AG	422	0,3%	376	12,1%
Atlas Air Inc.	411	0,3%	159	158,0%
TACV Transportes de Cabo Verde	388	0,3%	349	11,2%
LAM - Linhas Aéreas Moçambicanas	369	0,3%		
Volga-Dnepr Airlines	363	0,3%	347	4,6%
Continental Airlines Inc.	235	0,2%	299	-21,4%
KLM - Royal Dutch Airlines	228	0,2%	295	-22,8%
Antonov Airlines	217	0,2%	82	166,5%
SubTotal	136.104	98,5%	133.892	1,7%
Restantes	2.023	1,5%	4.736	-57,3%
TOTAL	138.127	100,0%	138.628	-0,4%

A. Setor Aeroportuário

Breve caracterização da rede atual

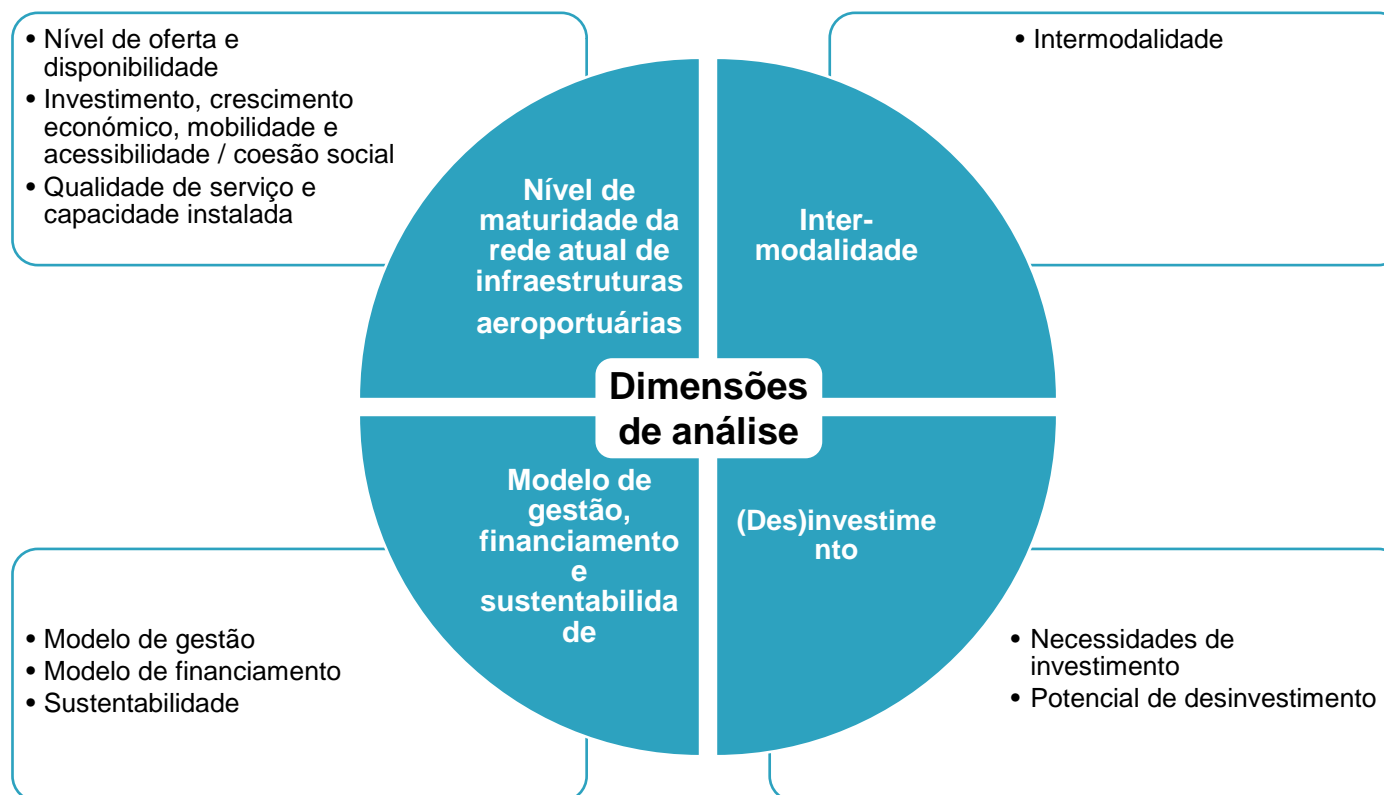
Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Nas páginas seguintes é efetuada uma síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor aeroportuário, com base nos contributos recebidos dos diversos participantes que integram o Grupo IV – Infraestruturas aeroportuárias.

A síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor é efetuada para as seguintes dimensões e aspetos críticos, tal como introduzido anteriormente:



Nível de maturidade da rede atual

Oferta e disponibilidade

A qualidade das infraestruturas aeroportuárias disponíveis em Portugal é, de uma forma geral, considerada boa pelos participantes do GT IEVA. Adicionalmente, os recentes investimentos em Lisboa e Faro, no segmento passageiros, e Porto e Lisboa, na carga aérea, resolveram alguns dos constrangimentos identificados num passado recente e permitem até assegurar capacidade disponível para crescimento futuro.

Verifica-se a existência de um elevado número e diversidade de infraestruturas (aeródromos) na sua maioria pouco ou nada operacionais, dependentes de autarquias ou particulares, nos quais não se prevêem investimentos de manutenção / desenvolvimento.

Outro aspeto identificado consistiu na possibilidade de partilhar atividade civil nos aeródromos militares (Monte Real e Sintra).

Foi ainda referido, fundamentalmente em Lisboa e no Porto, pela sua relevância nos volumes movimentados, a procura de formas de aumentar a fluidez nos processos de movimentação e libertação de cargas e garantir capacidade das infraestruturas da cadeia de frio.

Atualmente existem limitações por falta de espaço aéreo e de capacidade de estacionamento de aeronaves para suportar o aumento do nº de movimentos por hora no aeroporto de Lisboa. O objetivo será, num futuro próximo, efetuar entre 40 a 43 movimentos hora.

Qualidade do serviço

Apesar da qualidade do serviço ter sido considerado boa, existem ainda alguns constrangimentos que importa referir:

- Operações de *handling* pouco competitivas e com limitações de horário;
- Algum espaço de melhoria na qualidade dos serviços prestados aos passageiros dentro e nas ligações aos aeroportos;
- Necessidade de agilizar o cumprimento de todas as disposições legais ao nível da segurança (sistema de raios X, controlo de explosivos, ...) no aeroporto de Lisboa.

Intermodalidade

Foi referido pelos intervenientes nesta fase diagnóstico a falta de ligação de algumas infraestruturas aeroportuárias nacionais aos demais modos de transporte. Foram ainda referidos outros constrangimentos relacionados com a operação dentro dos próprios aeroportos, no que concerne a movimento de passageiros e manuseamento de carga. Entre eles destacam-se:

- Necessidade de construção de um centro de carga, com melhoria das acessibilidades e ligação à rede rodoviária principal no aeroporto de Lisboa;
- Condições limitadas para ligação eficiente entre avião, operadores de *handling*, alfândega e centros de distribuição no aeroporto de Lisboa;
- Falta de integração das infraestruturas aeroportuárias do Porto ao pólo intermodal de Leixões;
- Limitações no acesso rodoviário ao aeroporto de Faro.

Investimento

Apesar do estado de maturidade das infraestruturas aeroportuárias, foi possível identificar uma série de constrangimentos na rede. Estes constrangimentos estão maioritariamente relacionados com infraestruturas pouco ativas (ou inativas) e que carecem de planeamento para seu aproveitamento ou desativação, receção e manuseamento de carga e a implementação da janela única aeroportuária (à imagem do setor marítimo-portuário). De seguida apresentam-se algumas das necessidades identificadas:

- Avaliar viabilidade e potencial retorno de alargamento da utilização da base aérea de Monte Real (Base Aérea nº5) à aviação civil.
- Necessidade de identificar formas de rentabilizar as infraestruturas, do aeroporto de Beja;
- Melhoria dos aspetos relacionados com a qualidade e cadeia de frio, nas expedições e receções de mercadoria alimentar ou perecível – este tema é referenciado quer para o *in / out* fora de Portugal, mas também para e de Madeira / Açores;
- Necessidade de criação de um Terminal de carga da DHL em Lisboa, à semelhança do que já sucede no aeroporto do Porto;
- Definir o quadro temporal para revisão dos pressupostos e necessidades de investimento num Novo aeroporto de Lisboa.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade

Na fase diagnóstico não foram identificados constrangimentos significativos no que concerne ao financiamento e sustentabilidade do setor.

Ao contrário do que acontece nos restantes três grupos abordados, o setor aeroportuário tem um gestor de infraestruturas privado, em, regime de concessão.

No âmbito do processo de privatização da ANA ficou previsto a apresentação do primeiro plano estratégico à Tutela até Dezembro de 2013. Este plano, não é ainda do domínio público, mas já foi entregue e está em análise pela Secretaria de Estado.

No entanto, e em termos de gestão do setor, verificou-se a existência de um elevado número de infraestruturas que carece de planeamento apropriado tendo em vista o seu aproveitamento e racionalização, nomeadamente a o nível de aeródromos.

A. Setor Aeroportuário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

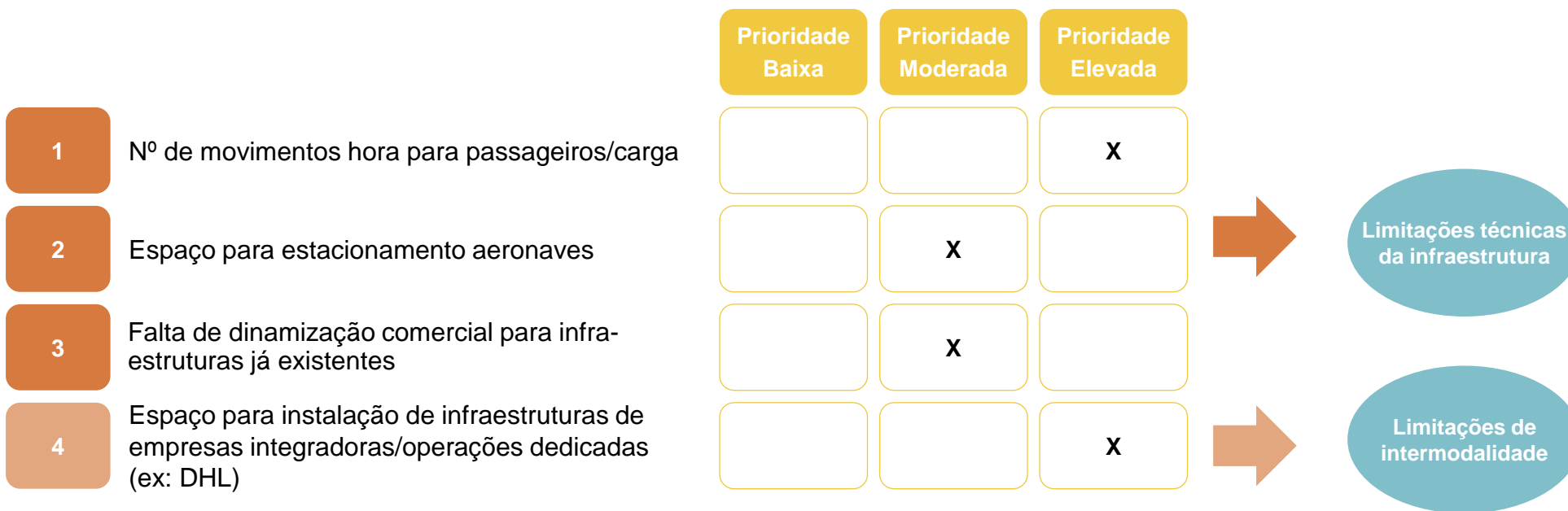
Enquadramento

No caso do setor aeroportuário, apesar do avançado nível de maturidade da rede, é apresentado um conjunto de constrangimentos relacionados com limitações de natureza técnicas e de intermodalidade.

Nas páginas seguintes apresenta-se a síntese dos principais constrangimentos identificados no setor aeroportuário, bem como a matriz de correspondência entre tais estrangulamentos e os projetos / eixos de intervenção identificados.



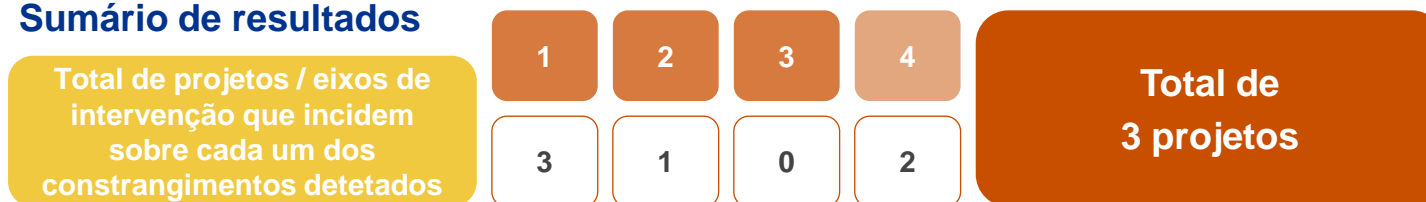
Síntese dos principais constrangimentos identificados: *identificação e priorização*



Matriz de Constrangimentos vs Projetos

PROJECTO	CONSTRANGIMENTOS			
	1	2	3	4
Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL)	✓			✓
Base aérea Monte Real	✓	✓		
Integrators - Fedex	✓			✓

Sumário de resultados



- Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
 - Constrangimento com grau de prioridade moderado
 - Constrangimento com grau de prioridade baixo

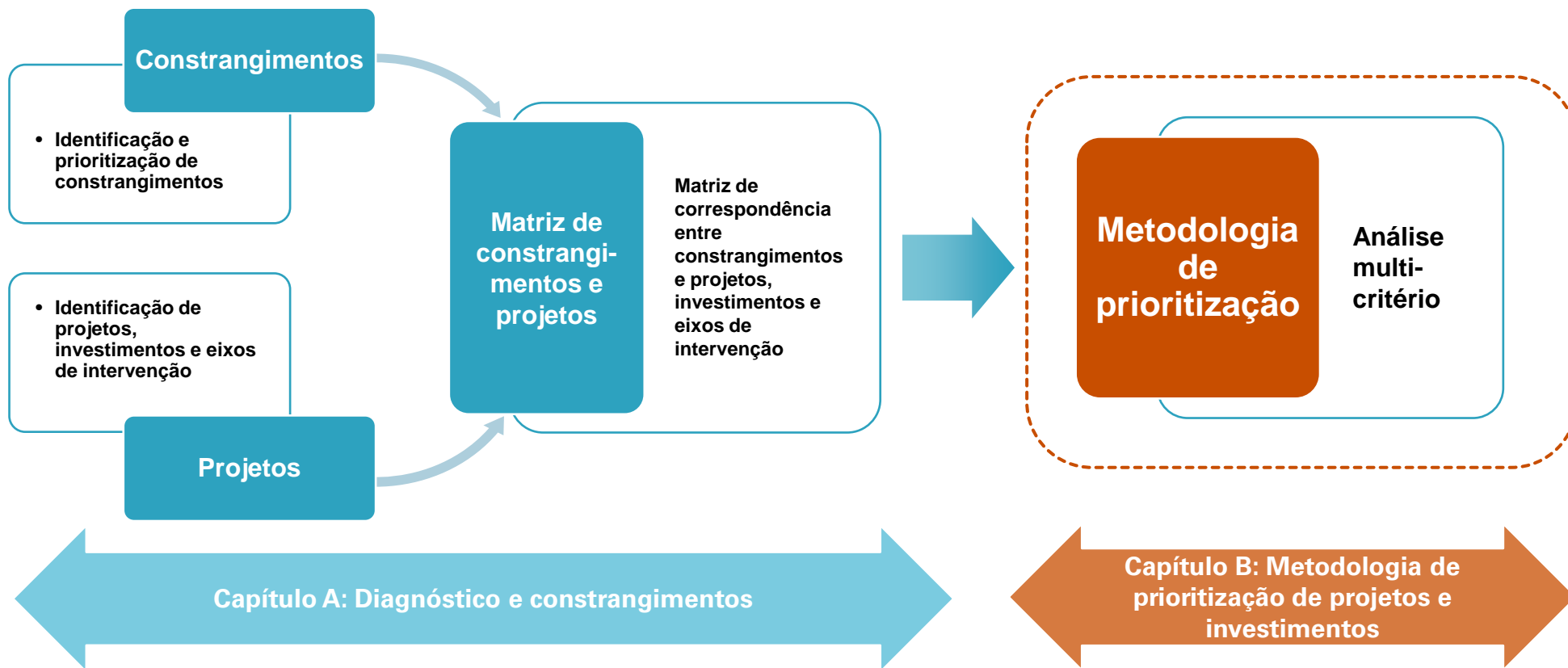
- Nº de movimentos hora para passageiros/carga
- Espaço para estacionamento aeronaves
- Falta de dinamização comercial para infraestruturas existentes

- Espaço para infraestruturas de empresas integradoras

B. Metodologia de prioritização de projetos e investimentos

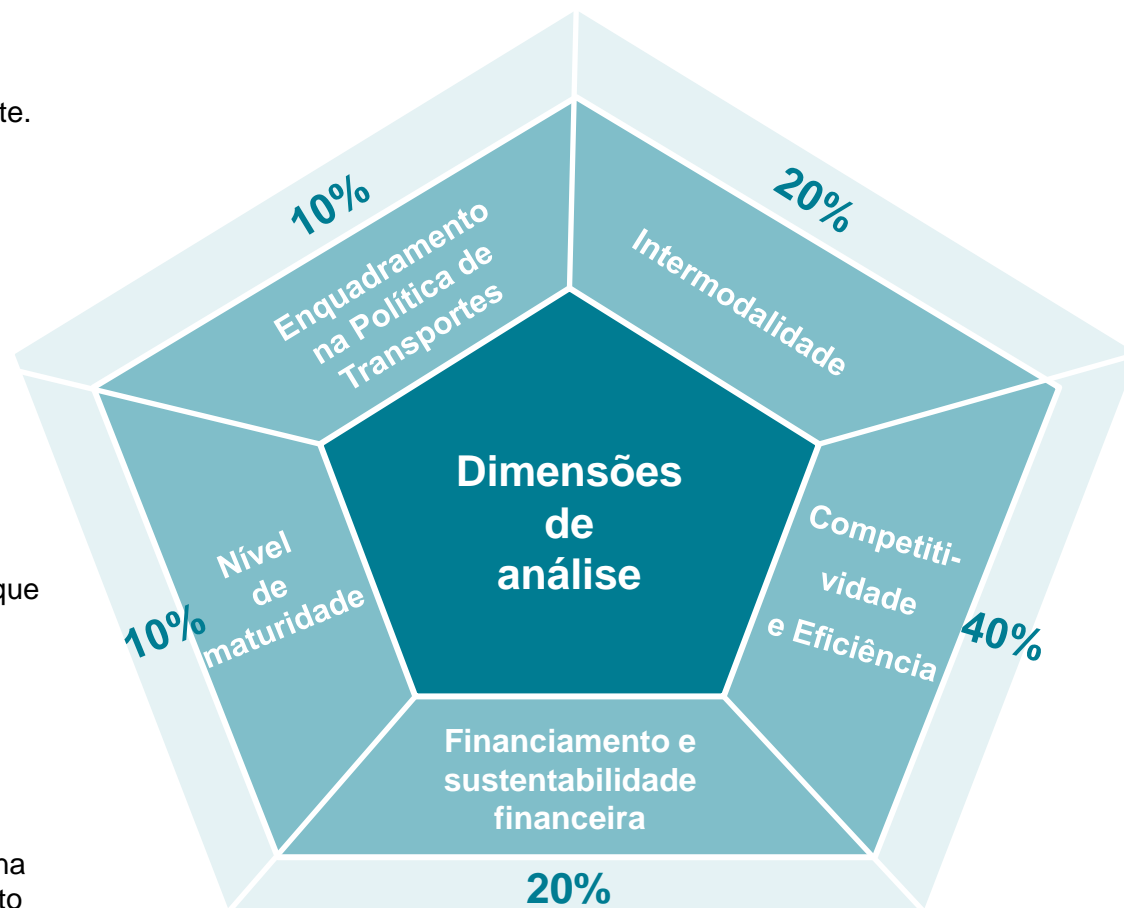
Enquadramento

- O objetivo do presente capítulo consiste na apresentação da metodologia de priorização dos projetos e investimentos identificados anteriormente.
- No diagrama seguinte explicitam-se as diversas fases que antecederam a definição e aplicação da metodologia de priorização aos projetos e investimentos entretanto já identificados.



Metodologia de análise multi-critério

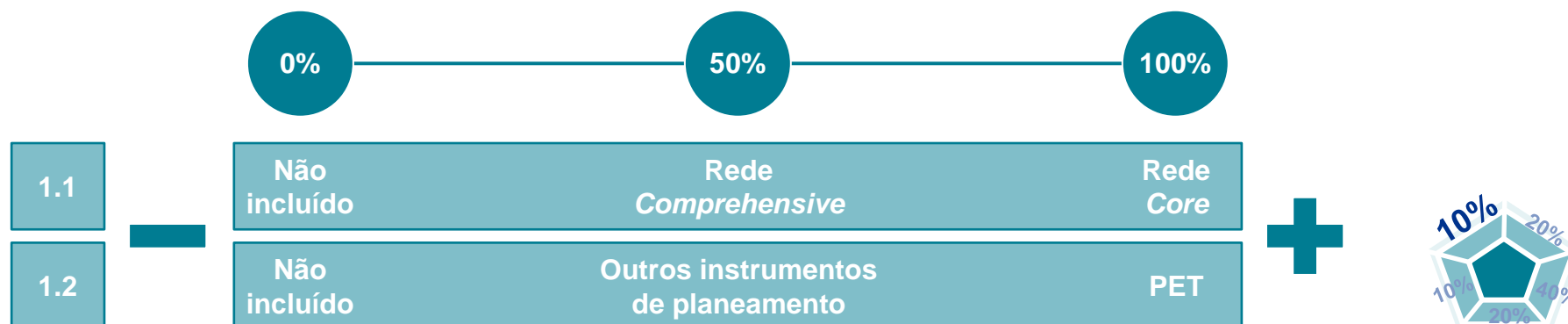
- Foi definida uma metodologia multi-critério de forma a permitir priorizar os projetos e investimentos identificados anteriormente.
- A metodologia definida assenta nas seguintes dimensões de análise:
 - Enquadramento na política de transportes;
 - Intermodalidade;
 - Competitividade e eficiência;
 - Financiamento e sustentabilidade financeira;
 - Nível de maturidade.
- Em função das dimensões definidas e respetivos ponderações atribuídas, é possível sintetizar os seguintes principais *drivers* que presidiram à metodologia de priorização de projetos e investimentos:
 - Valorização dos aspetos relacionados com competitividade, eficiência, financiamento, sustentabilidade financeira e intermodalidade na análise dos projetos;
 - Valorização dos projetos que potenciem impactos positivos na economia por via do segmento de mercadorias em detrimento do segmento de passageiros;
 - Valorização de projetos que potenciem infraestruturas já existentes em detrimento de projetos *greenfield*.



Enquadramento na política de transportes:

Área	Critério		Descrição	Peso %	#
1 ENQUADRAMENTO NA POLÍTICA DE TRANSPORTES	Europeia	Core	Projetos cuja área de intervenção integra a Rede Core da RTE-T	65%	1.1
		Comprehensive	Projetos cuja área de intervenção integra a Rede Comprehensive da RTE-T		
	Nacional	Plano Estratégico de Transportes	Projetos contemplados no PET - Plano Estratégico de Transportes	35%	1.2
		Outros instrumentos de planeamento	Projetos contemplados em outros instrumentos de planeamento do Estado (ex. Plano Nacional Rodoviário, entre outros a identificar)		

Escala de classificação:



B. Metodologia de priorização de projetos e investimentos

Intermodalidade:

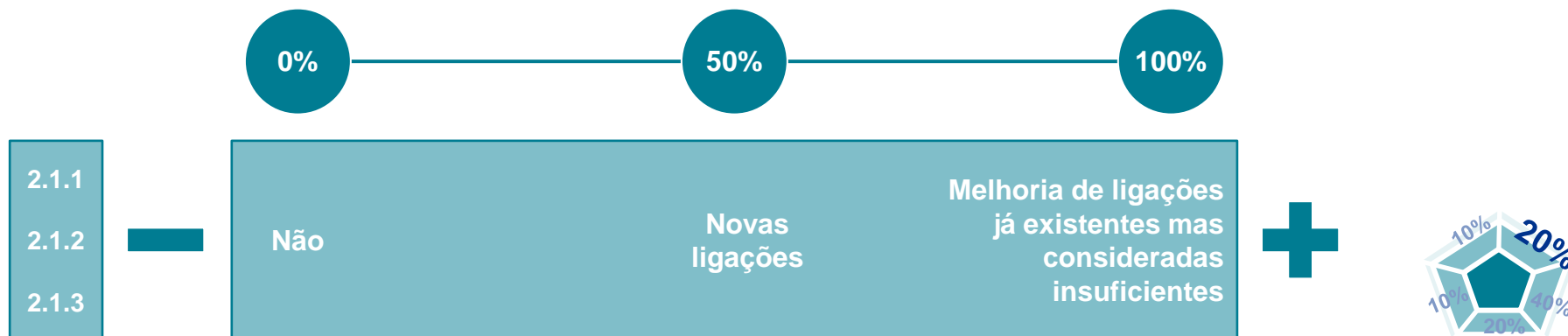
Área	Critério		Descrição	Peso %	#
2 INTERMODALIDADE	Ligações a Pólos Geradores / Atratores	Mercadorias	Portos	70%	2.1
			Plataformas Logísticas / Terminais Multimodais		
			Parques/Unidades Industriais		
	Passageiros	Ligações a Pólos Geradores / Atratores	Aeroportos e Portos	30%	2.2
			Núcleos Urbanos Densos		
			Interfaces		
			Equipamentos Públicos/Serviços/Indústria		



Intermodalidade (continuação):

Critério		Descrição	Peso %	#	
2.1 Ligações a Pólos Geradores / Atratores	Mercadorias	Portos	Projetos que potenciam intermodalidade do transporte de mercadorias com transporte marítimo-portuário	50%	2.1.1
		Plataformas Logísticas / Terminais Multimodais	Projetos que potenciam ligação do transporte de mercadorias plataformas logísticas e/ou terminais multimodais	30%	2.1.2
		Parques/Unidades Industriais	Projetos que potenciam ligação do transporte de mercadorias a parques ou unidades industriais	20%	2.1.3

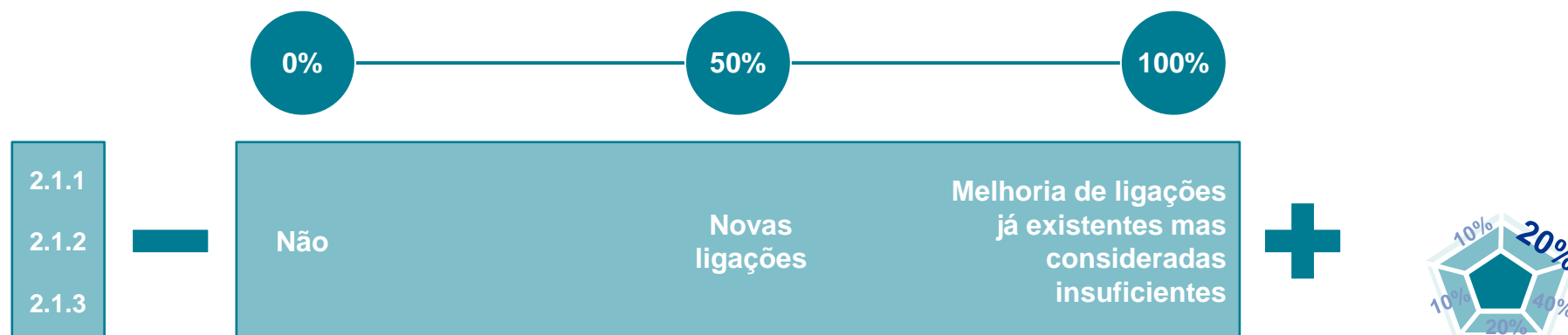
Escala de classificação:



Intermodalidade (continuação):

Critério		Descrição	Peso %	#	
2.2 Ligações a Pólos Geradores / Atratores	Passageiros	Aeroportos e Portos	Projetos que potenciam intermodalidade de passageiros com aeroportos e portos (terminais de cruzeiros)	15%	2.2.1
		Núcleos Urbanos Densos	Projetos que potenciam ligação de passageiros a grandes aglomerados populacionais	25%	2.2.2
		Interfaces	Projetos que potenciam intermodalidade de passageiros com diversos modos de transporte	30%	2.2.3
		Equipamentos Públicos/Serviços/Indústria	Projetos que potenciam ligação de passageiros a equipamentos públicos, serviços e indústria	30%	2.2.4

Escala de classificação:



Competitividade e eficiência:

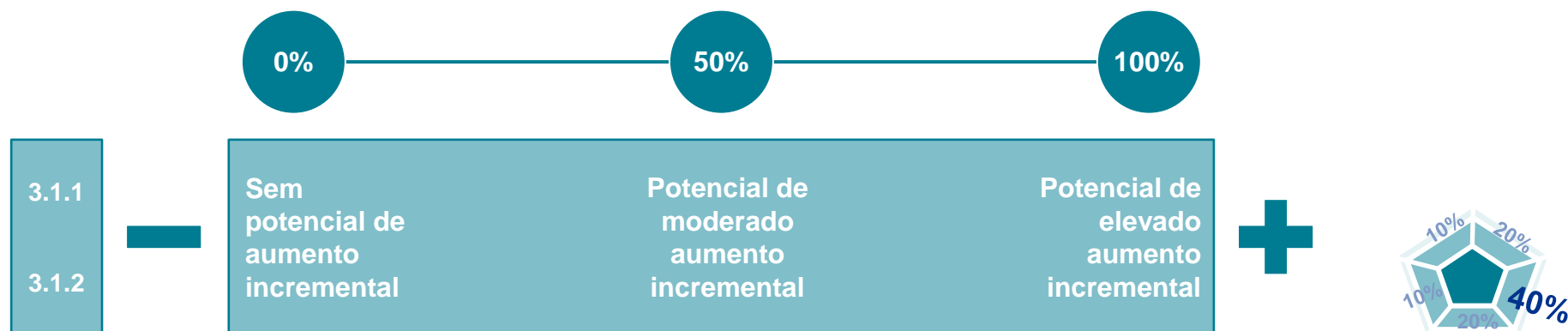
Área	Critério		Descrição	Peso %	#	
3 COMPETITIVIDADE E EFICIÊNCIA	Competitividade	Captação de Tráfego	Mercadorias	25%	3.1	
			Passageiros			
	Eficiência	Eliminação de Estrangulamentos		Projetos que eliminem estrangulamentos identificados na fase de diagnóstico	75%	3.2
		Sustentabilidade Operacional (redução de custos operacionais)		Projetos que potenciem a redução de custos de O&M e/ou maximizem o grau de cobertura dos custos de O&M		



Competitividade e eficiência (continuação):

Critério		Descrição	Peso %	#	
3.1 COMPE- TIVIDADE	Captação de Tráfego	Mercadorias	Aumento potencial de carga movimentada atribuível ao projeto	60%	3.1.1
		Passageiros	Aumento potencial de passageiros transportados atribuível ao projeto	40%	3.1.2

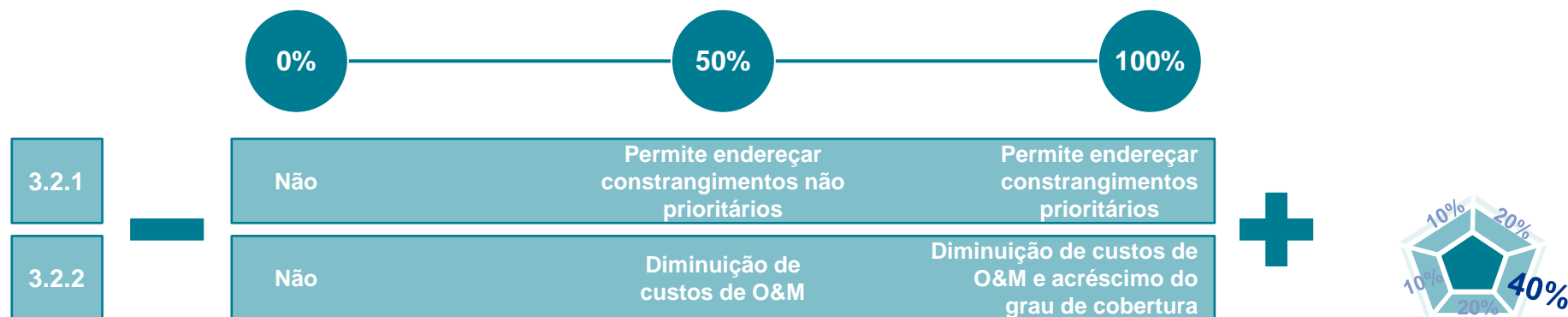
Escala de classificação:



Competitividade e eficiência (continuação):

	Critério	Descrição	Peso %	#
3.2 EFICIÊNCIA	Eliminação de Estrangulamentos	Projetos que eliminem estrangulamentos identificados na fase de diagnóstico	50%	3.2.1
	Sustentabilidade Operacional (redução de custos operacionais)	Projetos que potenciem a redução de custos de O&M e/ou maximizem o grau de cobertura dos custos de O&M	50%	3.2.2

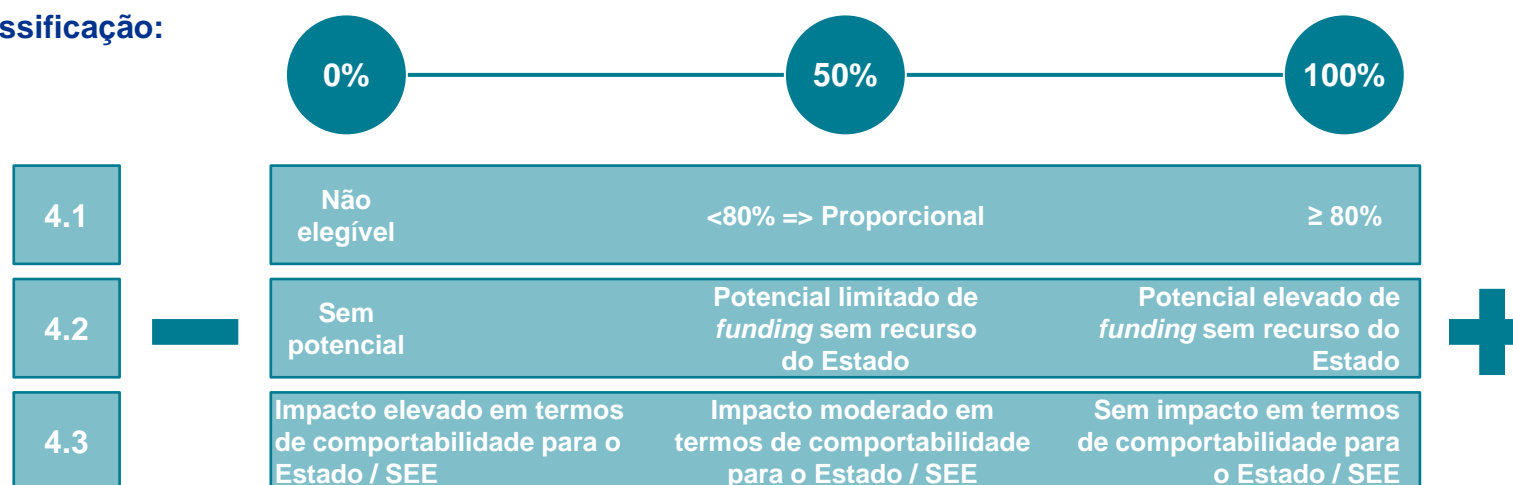
Escala de classificação:



Financiamento e sustentabilidade financeira:

Área	Critério	Descrição	Peso %	#
4 FINANCIAMENTO E SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA	Elegibilidade para incentivos comunitários	Projetos elegíveis para co-financiamento de investimento no âmbito do QCA 2014/20 (participação máxima potencial de fundos comunitários)	40%	4.1
	Potencial de captação de fontes externas de <i>funding</i>	Projetos que tenham potencial para captar fontes externas de financiamento ao investimento (incluindo investimento privado) sem recurso do Estado	40%	4.2
	Comportabilidade	Projetos que, ao longo da sua vida útil, minimizem o esforço financeiro do Estado / SEE - Setor Empresarial do Estado	20%	4.3

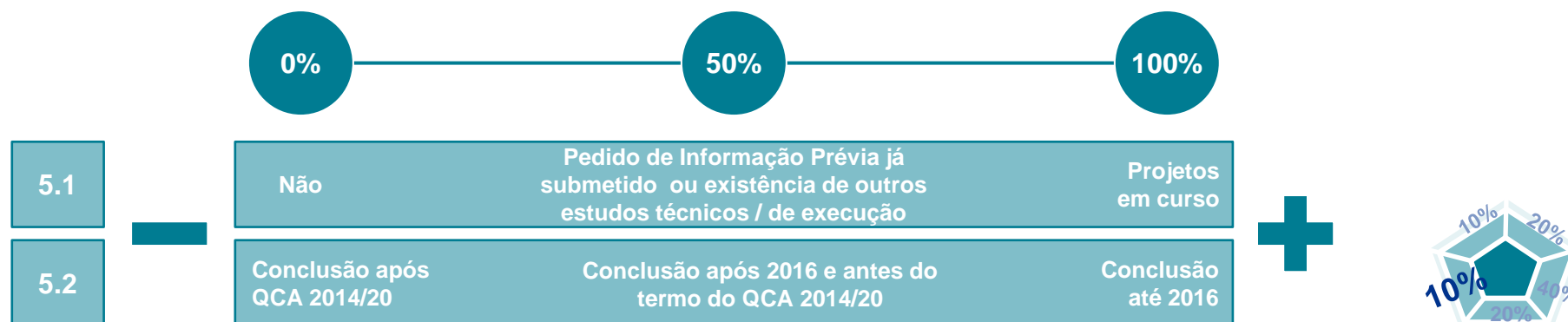
Escala de classificação:



Financiamento e sustentabilidade financeira:

Área	Critério	Descrição	Peso %	#
5 NÍVEL DE MATUREZADE	Projetos em curso ou com existência de Pedido de Informação Prévia	Projetos já iniciados ou projetos para os quais já exista Pedido de Informação Prévia solicitado junto dos Municípios localizados na respectiva área de influência, quando aplicável, ou outros estudos técnicos / de execução que revelem a maturidade dos respectivos projetos	30%	5.1
	<i>Timing</i> de execução	Projetos cujo <i>timing</i> de execução (conclusão da fase de investimento) não exceda o QCA 2014/20	70%	5.2

Escala de classificação:



C. Prioritização de projetos e investimentos

Enquadramento

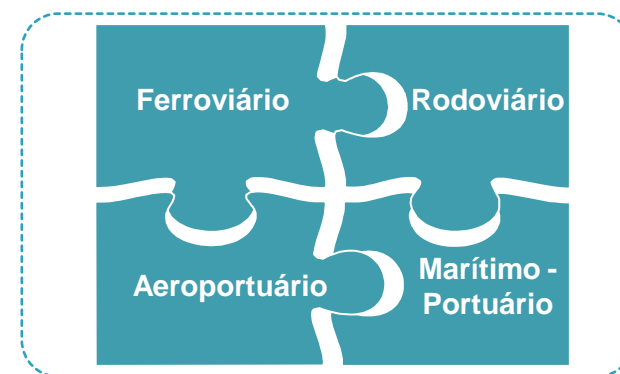
- O objetivo do presente capítulo consiste na apresentação da prioritização dos projetos e investimentos identificados anteriormente, por setor, em função da metodologia apresentada.
- Este capítulo encontra-se estruturado da seguinte forma:

C.1. Análise setorial:

- **Introdução:** descrição dos eixos de intervenção e listagem dos projetos identificados por setor
- **Análise Multi-Critério:** análise dos projetos de acordo com a metodologia multi-critério
- **Prioritização:** prioritização dos projetos de acordo com a metodologia multi-critério

C.2. Análise consolidada:

- **Projetos mutuamente exclusivos:** identificação de projetos mutuamente exclusivos
- **Prioritização consolidada:** identificação dos projetos de infraestruturas de transportes prioritários a nível nacional (*tier 1 e tier 2*)
- **Corredores prioritários / estratégicos:** identificação dos corredores inter/multimodais prioritários / estratégicos
- **Análise de *funding*:** análise das fontes potenciais de *funding* dos projetos e investimentos identificados e priorizados



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

Introdução

Tal como referido no capítulo de diagnóstico e constrangimentos, foram identificadas 5 dimensões críticas de intervenção no setor ferroviário, consubstanciadas em **30 projetos**, cujo detalhe e análise (de acordo com a metodologia multi-critério explicitada no capítulo anterior) se apresenta nesta e nas próximas páginas. Em anexo encontra-se o informação detalhada de cada projeto, incluindo informação sobre os eixos de intervenção e montante total de investimento (Anexo IV).

	Conclusão do Plano de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linha do Norte ▪ Corredor Aveiro – V. Formoso 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização da linha de Cascais 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linha do Algarve ▪ Linha do Douro (4) ▪ Linha do Minho ▪ Linha de Leixões ▪ Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos ▪ Linha do Oeste (2) ▪ Linha do Alentejo ▪ Linha do Sul (4) ▪ Linha da Beira Baixa (2) ▪ Linha do Vouga ▪ Metro do Mondego 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão/ Vendas Novas + Bombel/Casa Branca + Ramal Petrogal Sines ▪ Aveiro/ F. Foz/ V. Formoso ▪ Porto/ Valença 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linha do Norte (2) ▪ Linha do Minho ▪ Linha de Cintura (2)
#	2	1	19	3	5
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos relacionados com a conclusão de planos de modernização de linhas ferroviárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos relativo à modernização da linha suburbana de passageiros de Cascais 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos diversos de modernização e eletrificação 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos relacionados com ligações internacionais 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos relativos a aumento de capacidade

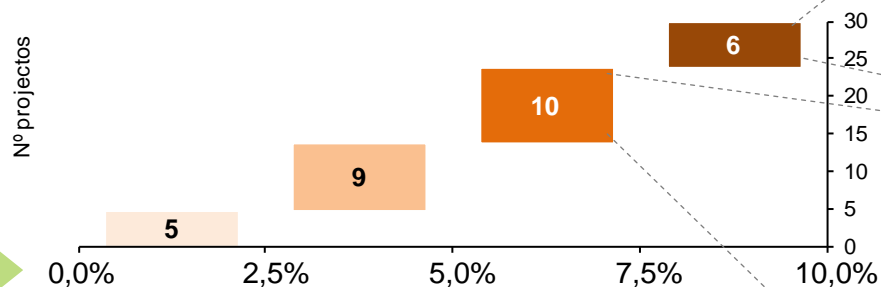
Análise Multi-Critério: 1.1. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Europeia

	Core (100%)	Comprehensive (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte - Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Leixões - Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Lisboa / Caia + Poceirão / ... - Aveiro / F. Foz / V. Formoso ▪ Aumento de Capacidade <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte: Gaia / Ovar - Linha do Norte: Alfarelos / Pampilhosa - Linha de Cintura: Roma Areeiro / Braço de Prata - Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Algarve - Linha do Minho - Linha do Oeste: Porto F. Foz - Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda - Linha da Beira Baixa: Abrantes ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Porto / Valença ▪ Aumento de Capacidade <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Minho 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	10 projetos	7 projetos	13 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Corredor Atlântico entre Porto e Lisboa ▪ Ligações Internacionais por Caia e Vilar Formoso 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eixo Porto - Vigo ▪ Eixo Lisboa - Faro (corredor atlântico) ▪ Eixo Évora - Faro ▪ Troços ferroviários localizados entre os corredores Aveiro - Vilar Formoso e Lisboa - Caia (troços do interior centro) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que não se enquadram na rede transeuropeia

Análise Multi-Critério: 1.2. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Nacional

	PET (100%)	Outros instr. de planeamento (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte - Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Lisboa / Caia + Poceirão / ... - Aveiro / F. Foz / V. Formoso - Porto / Valença ▪ Todos os projetos de modernização / eletrificação, à excepção: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Vouga - Linha do Oeste: Ramais - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos - Linha do Douro: Régua / Pocinho e - Linha do Douro: terminal do Irivo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	20 projetos	Ø projetos	10 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que enquadrem ligações internacionais ▪ Projetos de conclusão de planos de modernização em eixos <i>Core</i> ▪ Linha de Cascais ▪ Alguns projetos de modernização/eletrificação 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável ao setor ferroviário 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não se enquadram no PET

Análise Multi-Critério: Enquadramento no Política de Transportes > Resumo



<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte - Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização/ Eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Leixões - Linha do Sul (Porto de Setúbal + Praias Sado) ▪ Ligações Internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Lisboa / Caia + Poceirão / ... - Aveiro/ F. Foz/ V. Formoso) 	10%
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização/ Eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Algarve - Linha do Minho - Linha do Oeste: Porto F. Foz - Linha da Beira Baixa: Covilhã – Guarda - Linha da Beira Baixa: Abrantes ▪ Ligações Internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte: Gaia / Ovar - Linha do Norte: Alfarelos - Pampilhosa - Linha de Cintura: Roma Areeiro/ Braço de Prata - Linha de Cintura: Ligação Cascais/ Cintura 	7,5%
	5,0%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, relacionada com o enquadramento dos projetos na política de transportes, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 2.1.1. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Portos

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte - Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Minho - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos - Linha do Oeste: Porto F. Foz - Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado - Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Lisboa / Caia + Poceirão / ... ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de cintura: Roma Areeiro / Braço de Prata 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Leixões - Linha do Sul: terminal de Termitrena ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Aveiro / F. Foz / V. Formoso - Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Cintura: ligação Cascais / Cintura 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	9 projetos	5 projetos	16 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas portuárias

Análise Multi-Critério: 2.1.2. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Plataformas Logísticas

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte - Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Douro: terminal do Irivo - Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Lisboa / Caia + Poceirão / ... 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Leixões ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Aveiro / F. Foz / V. Formoso - Porto / Valença 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	5 projetos	3 projetos	22 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a plataformas logísticas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a plataformas logísticas

Análise Multi-Critério: 2.1.3. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Parques Industriais

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte - Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Minho - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos - Linha do Oeste: Ramais - Linha do Sul: ramal da Siderurgia Nacional - Linha do Sul: ramal de Neves Corvo ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Lisboa / Caia + Poceirão / ... 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Sul: terminal de Termitrena ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Aveiro / F. Foz / V. Formoso - Porto / Valença 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	8 projetos	3 projetos	19 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a parques industriais 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a parques industriais 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a parques industriais

Análise Multi-Critério: 2.2.1. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Aeroportos e Portos

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Lisboa / Caia + Poceirão / ... 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Algarve ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Porto / Valença 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	1 projeto	2 projetos	11 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias

Análise Multi-Critério: 2.2.2. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Núcleos Urbano Densos

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Algarve - Linha do Douro: Marco / Régua - Linha do Douro: Caíde / Marco - Linha do Minho - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos - Linha do Alentejo - Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda - Linha do Vouga - Metro do Mondego ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Lisboa / Caia + Poceirão / ... ▪ Todos os projetos de aumento de capacidade, exceto (4): <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Aveiro / F. Foz / V. Formoso - Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	16 projetos	3 projetos	11 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a núcleos urbano densos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a núcleos urbano densos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a núcleos urbano densos

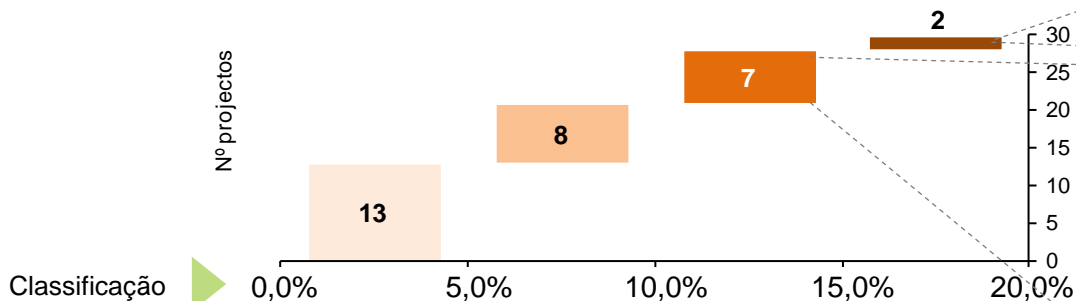
Análise Multi-Critério: 2.2.3. Intermodalidade > Passageiros > Interfaces

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> – Linha do Norte ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> – Linha do Algarve – Linha do Douro: Caíde / Marco – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda – Metro do Mondego ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> – Lisboa / Caia + Poceirão / ... ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> – Linha de Cintura: Roma Areeiro / Braço Prata 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> – Aveiro / F. Foz / V. Formoso – Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> – Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	9 projetos	3 projetos	18 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a interfaces 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a interfaces 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a interfaces

Análise Multi-Critério: 2.2.4. Intermodalidade > Passageiros > Equipamentos Públicos, Serviços e Indústria

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Algarve - Linha do Douro: Caíde / Marco - Linha do Douro: Marco / Régua - Linha do Douro: Régua / Pocinho - Linha do Minho - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos - Linha do Alentejo - Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda - Linha do Vouga - Metro do Mondego ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Lisboa / Caia + Poceirão / ... ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de cintura: Roma Areeiro / Braço Prata 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Aveiro / F. Foz / V. Formoso - Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	14 projetos	3 projetos	13 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos, serviços e indústria 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a equipamentos públicos, serviços e indústria 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a equipamentos públicos, serviços e indústria

Análise Multi-Critério: Intermodalidade > Resumo



<ul style="list-style-type: none"> Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> – Linha do Norte Ligações Internacionais: <ul style="list-style-type: none"> – Lisboa / Caia + Poceirão / ... 	20%
<ul style="list-style-type: none"> Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> – Corredor Aveiro – V. Formoso Modernização/ Eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> – Linha do Minho – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado – Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda Ligações Internacionais: <ul style="list-style-type: none"> – Porto / Valença Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> – Linha de Cintura: Roma Areeiro / Braço de Prata 	15%
	10%

■ De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o potencial de intermodalidade (ligação a pólos geradores / atratores), foi atribuída uma ponderação de 20%.

■ No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 3.1.1. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Mercador.

	Potencial Elevado (100%)	Potencial Moderado (50%)	Sem aumento incremental (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Lisboa / Caia + Poceirão / ... 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte - Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Minho - Linha de Leixões - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos - Linha do Oeste: Ramais - Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado - Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda - Linha da Beira Baixa: Abrantes ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Aveiro / F. Foz / V. Formoso - Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	1 projeto	12 projetos	17 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

Análise Multi-Critério: 3.1.2. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Passag.

	Potencial Elevado (100%)	Potencial Moderado (50%)	Sem aumento incremental (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Algarve - Metro do Mondego 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte - Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Douro: Caíde / Marco - Linha do Minho - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos - Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda - Linha do Vouga ▪ Ligações internacionais: todos os projetos (3) ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte: Gaia / Ovar - Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	3 projetos	12 projetos	15 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

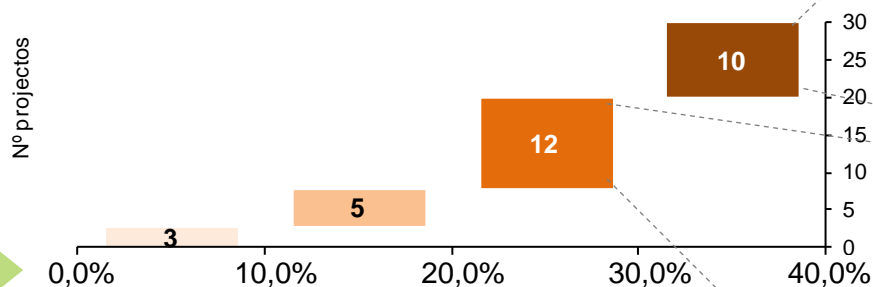
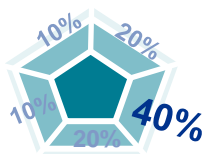
Análise Multi-Critério: 3.2.1. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Eliminação de estrangulamentos

	Prioritários (100%)	Não Prioritários (50%)	Não (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte - Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Ligações internacionais: todos os projetos (3) ▪ Modernização / eletrificação, todos os projetos exceto (17): <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Douro: Régua / Pocinho - Linha da Beira Baixa: Abrantes ▪ Aumento de Capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Cintura: Roma Areeiro / Braço de Prata - Linha de Cintura: Ligação Cascais/ Cintura 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Douro: Régua / Pocinho - Linha da Beira Baixa: Abrantes ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte: Alfarelos/ Pampilhosa - Linha do Norte: Gaia / Ovar - Linha do Minho 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável
#	25 projetos	5 projetos	Ø projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que endereçam constrangimentos de prioridade elevada: <ul style="list-style-type: none"> - Degradação da infraestrutura - Vida útil e obsolescência técnica - Ausência de eletrificação - Intermodalidade eficiente 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que endereçam constrangimento de prioridade moderada: <ul style="list-style-type: none"> - Bitola, sinalização, etc. - Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que não endereçam constrangimentos de prioridade elevada ou moderada

Análise Multi-Critério: 3.2.2. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Sustentabilidade Operacional

	Aumento Grau cobertura e Redução O&M (100%)	Redução O&M (50%)	Não (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte - Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Algarve - Linha do Douro: Caíde / Marco - Linha do Minho - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos - Linha do Oeste: Ramais - Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado - Linha da Beira Baixa: Abrantes - Linha do Vouga 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Douro: Marco/ Régua - Linha do Douro: Régua / Pocinho - Linha do Douro: Terminal do Irivo - Linha do Oeste: Porto F. Foz - Linha do Alentejo - Linha do Sul: ramal da Siderurgia Nacional - Linha do Sul: ramal de Neves Corvo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Leixões - Linha do Sul: Terminal de Termitrena - Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda - Metro do Mondego ▪ Ligações internacionais: todos os projetos (3) ▪ Aumento de capacidade: todos os projetos (5)
#	11 projetos	7 projetos	12 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de redução de custos de operação e manutenção 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos sem potencial de redução dos custos de operação e de manutenção; e/ou ▪ Projetos sem potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção

Análise Multi-Critério: Competitividade e eficiência > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com a competitividade e eficiência dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 40%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

<ul style="list-style-type: none"> ■ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte - Corredor Aveiro – V. Formoso ■ Modernização da Linha de Cascais ■ Modernização/ eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Algarve - Linha do Douro: Caíde / Marco - Linha do Minho - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos - Linha do Oeste: Ramais - Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado - Linha do Vouga 	40%
<ul style="list-style-type: none"> ■ Modernização/ Eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Douro: Marco/ Régua - Linha do Douro: Terminal do Irivo - Linha do Oeste: Porto F. Foz - Linha do Alentejo - Linha do Sul: ramal da Siderurgia Nacional - Linha do Sul: ramal de Neves Corvo - Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda - Linha da Beira Baixa: Abrantes ■ Todas as ligações internacionais (3) ■ Aumento de capacidade <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Cintura: Ligação Cascais/ Cintura 	30%
	20%

Análise Multi-Critério: 4.1. Financiamento e Sustentabilidade > Elegibilidade para fundos comunitários

		Igual ou superior a 80% (100%)	Inferior a 80% (1% a 99%)	Não elegíveis (0%)
Projetos		<ul style="list-style-type: none"> Todos os projetos 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável
	#	30 projetos	Ø projetos	Ø projetos
Racional		<ul style="list-style-type: none"> Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de participação maior ou igual a 80% 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de participação inferior a 80% 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos não elegíveis para incentivos comunitários

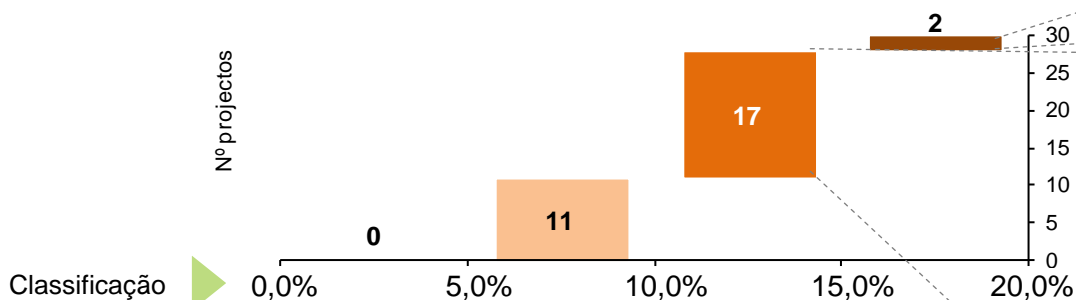
Análise Multi-Critério: 4.2. Financiamento e Sustentabilidade > Potencial captação fontes externas de *funding*

	Potencial Elevado (100%)	Potencial Limitado (50%)	Sem potencial (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Modernização da linha de Cascais 	<ul style="list-style-type: none"> Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> Linha do Algarve Linha do Oeste: Ramais Linha do Sul: ramal da Siderurgia Nacional Linha do Sul: ramal de Neves Corvo Metro do Mondego 	<ul style="list-style-type: none"> Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	1 projeto	5 projetos	24 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com elevado potencial de captação de fontes externas de <i>funding</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com potencial limitado de captação de fontes externas de <i>funding</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos sem potencial de captação de fontes externas de <i>funding</i>

Análise Multi-Critério: 4.3. Financiamento e Sustentabilidade > Comportabilidade

	Sem Impacto (100%)	Impacto Moderado (50%)	Impacto Elevado (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Modernização da linha de Cascais Modernização / eletrificação: Linha do Algarve 	<ul style="list-style-type: none"> Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> Linha de Leixões Linha do Sul: terminal da Termitrena Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda Ligações internacionais: todos os projetos (3) Aumento de capacidade: todos os projetos (5)
#	2 projetos	17 projetos	11 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos sem impacto em termos de comportabilidade para o Estado / SEE 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com impacto moderado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com impacto elevado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE

Análise Multi-Critério: Financiamento e Sustentabilidade > Resumo



<ul style="list-style-type: none"> Modernização da linha de Cascais Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> – Linha do Algarve 	20%
<ul style="list-style-type: none"> Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> – Linha do Norte – Corredor Aveiro – V. Formoso Modernização / eletrificação <ul style="list-style-type: none"> – Linha do Douro: todos os projetos (4) – Linha do Minho – Linha do Oeste: todos os projetos (3) – Linha do Alentejo – Linha do Sul: ramal da Siderurgia Nacional – Linha do Sul: ramal de Neves Corvo – Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado – Linha da Beira Baixa: Abrantes – Linha do Vouga – Metro do Mondego 	15%
	10%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o financiamento e sustentabilidade financeira dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 20%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

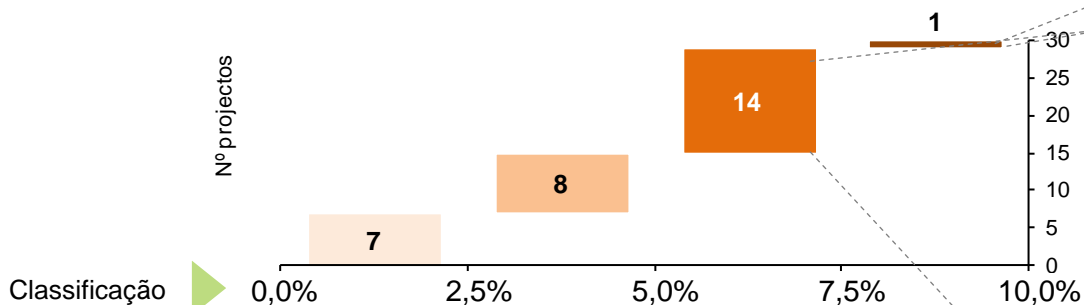
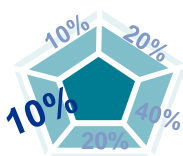
Análise Multi-Critério: 5.1. Nível de maturidade > Projetos em curso ou com existência de estudos/ projetos

	Projetos em curso (100%)	Existência de PIP (50%)	Não (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte - Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Douro: Caíde / Marco - Linha do Minho - Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda - Metro do Mondego ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Lisboa / Caia + Poceirão / ... ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Algarve - Linha do Douro: Marco / Régua - Linha de Leixões - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos - Linha do Sul: terminal da Termitrena - Linha do Vouga ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Aveiro/ F. Foz/ V. Formoso - Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha de Cintura: Roma Areeiro / Braço de Prata 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	9 projetos	9 projetos	12 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos cuja execução já se encontra em curso 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos para os quais já exista Pedido de Informação Prévia solicitado junto dos Municípios localizados na respetiva área de influência, quando aplicável, ou com estudos técnicos / de execução que revelem a maturidade dos respetivos projetos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos cuja execução ainda não foi iniciada, sem PIP ou sem quaisquer estudos técnicos / de execução que revelem a sua maturidade

Análise Multi-Critério: 5.2. Nível de maturidade > *Timing* de execução

	Conclusão até 2016 (100%)	Após 2016, antes QCA (50%)	Conclusão após QCA (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Douro: Caíde / Marco 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Douro: Régua / Pocinho - Linha do Alentejo ▪ Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Aveiro/ F. Foz/ V. Formoso - Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> - Linha do Norte: Gaia / Ovar - Linha do Norte: Alfarelos / Pampilhosa - Linha do Minho - Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura
#	1 projeto	21 projetos	8 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos cujo <i>timing</i> de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra até 2016 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos cujo <i>timing</i> de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra entre 2016 e 2020 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos cujo <i>timing</i> de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra após o QCA 2014/20

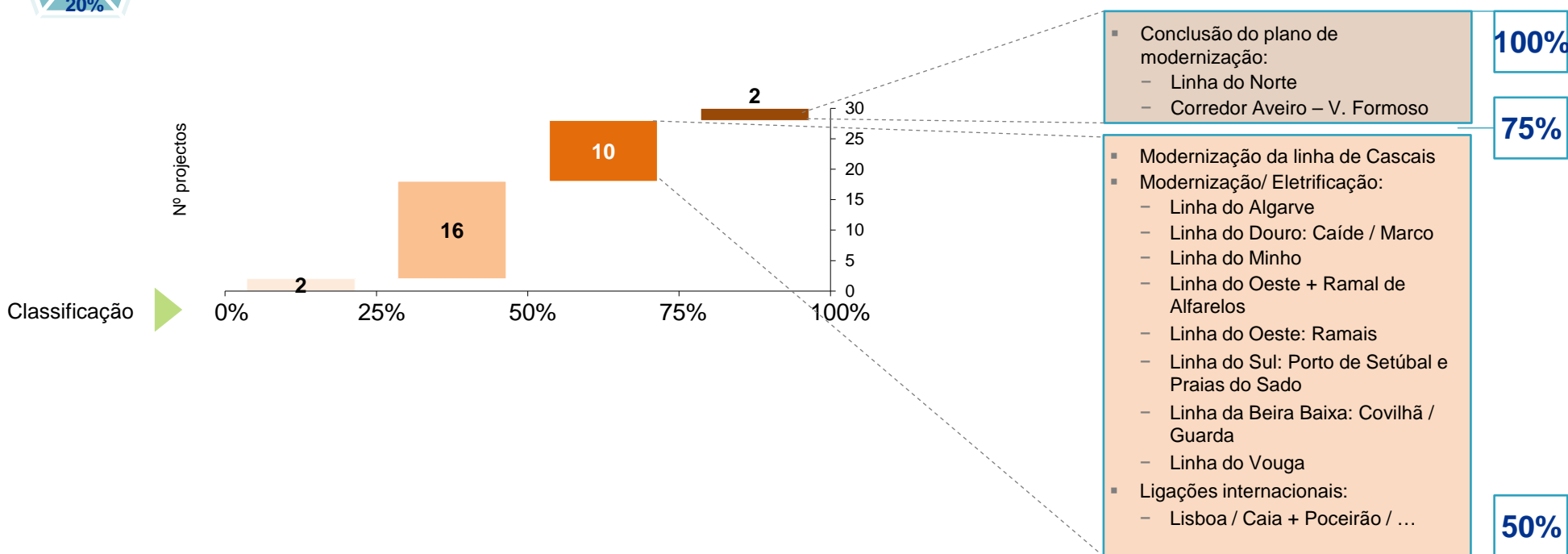
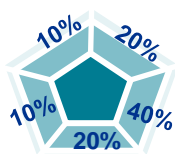
Análise Multi-Critério: Nível de Maturidade > Resumo



<ul style="list-style-type: none"> Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> – Linha do Douro: Caíde / Marco 	10%
<ul style="list-style-type: none"> Conclusão do plano de modernização: <ul style="list-style-type: none"> – Linha do Norte – Corredor Aveiro – V. Formoso Modernização da linha de Cascais Modernização / eletrificação: <ul style="list-style-type: none"> – Linha do Algarve – Linha do Douro: Caíde / Marco – Linha do Minho – Linha de Leixões – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha do Sul: Terminal de Termitrena – Linha da Beira Baixa: Covilhã/Guarda – Linha do Vouga – Metro do Mondego Ligações internacionais: <ul style="list-style-type: none"> – Lisboa / Caia + Poceirão / ... Aumento de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> – Linha de Cintura: Roma Areeiro / Braço de Prata 	7,5%
	5,0%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o nível de maturidade dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

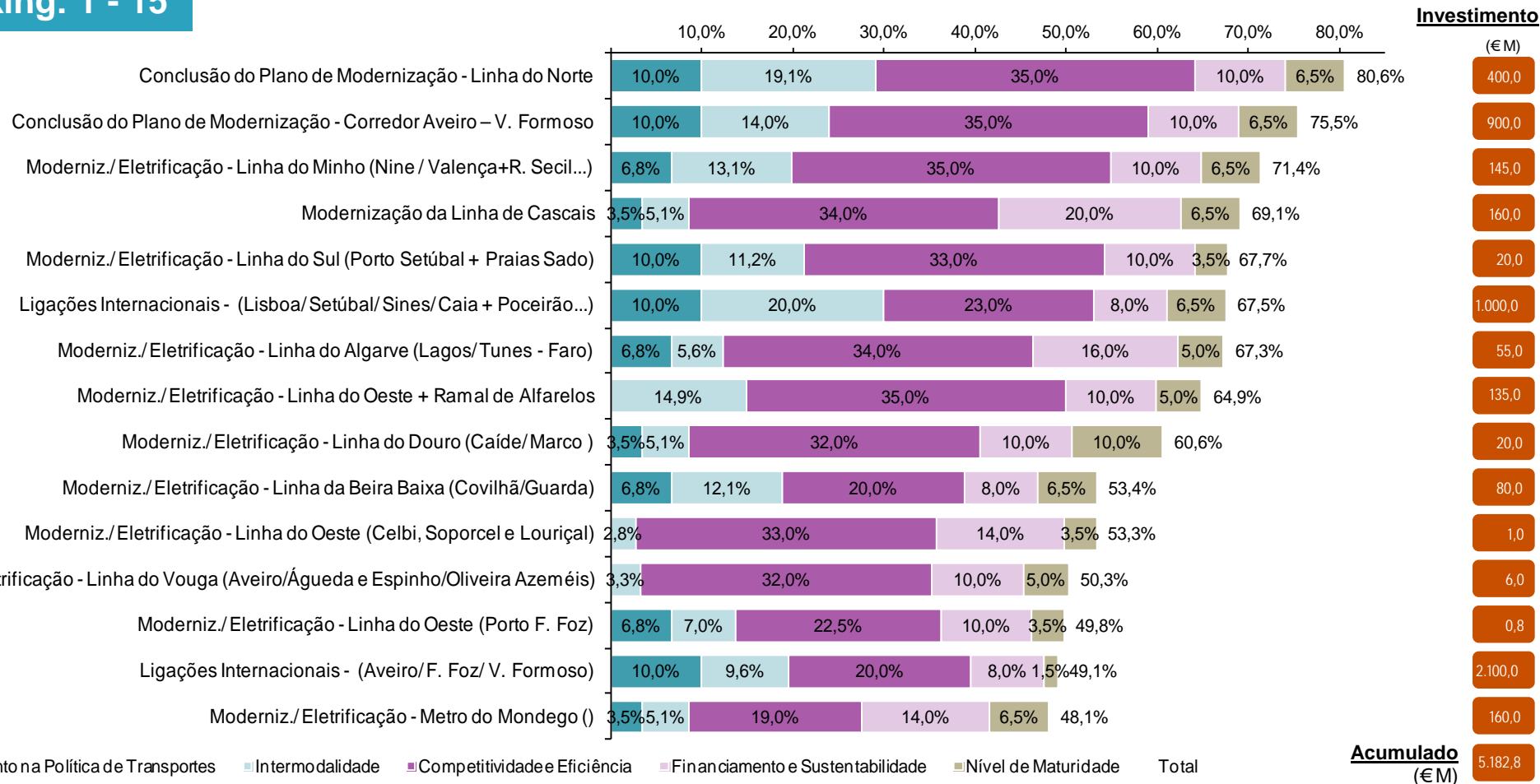
Análise Multicritério: Total > Resumo



■ No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação final do setor ferroviário.

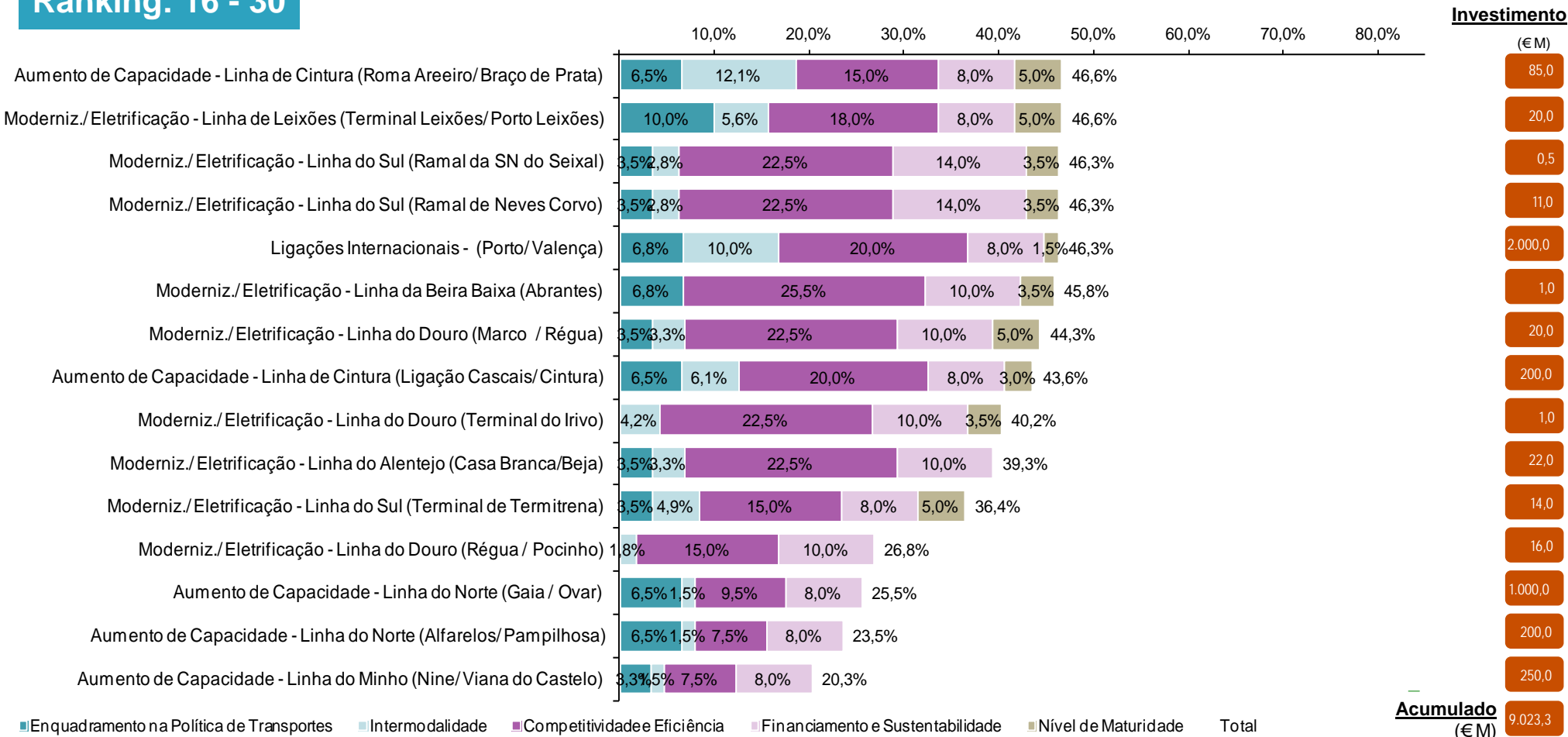
Seleção e prioritização: resultados preliminares da análise multi-critério

Ranking: 1 - 15



Seleção e prioritização: resultados preliminares da análise multi-critério

Ranking: 16 - 30



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

Introdução

Tal como referido no capítulo de diagnóstico e constrangimentos, foram identificadas 4 dimensões críticas de intervenção no setor rodoviário, consubstanciadas em **23 projetos**, cujo detalhe e análise (de acordo com a metodologia multi-critério explicitada no capítulo anterior) se apresenta nesta e nas próximas páginas. Em anexo encontra-se a informação detalhada de cada projeto, incluindo informação sobre os eixos de intervenção e montante total de investimento (Anexo IV).

	Projetos pré financiados	Projetos Prioritários	Missing Links / Last Mile	Outros Projetos
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> IP4. Túnel do Marão IC16. Radial da Pontinha 	<ul style="list-style-type: none"> IP3. Coimbra – Viseu IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) 	<ul style="list-style-type: none"> IP5. Vilar Formoso – Fronteira Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia Nó do IP1/A1 com o IC9 Variante de Atalaia Montijo Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira Var EN9 - Ligação A16 / A21 Variante de Riachos Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados 	<ul style="list-style-type: none"> IP8. St. Margarida do Sado – Beja IC2. Carregado/Venda das Raparigas Nó dos Caniços no IP1 – VF Xira Novo nó de saída da A41 - Parque Millenium + Lig. Maia IC35. Penafiel / Entre-os-Rios Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca IC11. Peniche/Torres Vedras Construção do lanço EN 101 - Felgueiras – Lixa EN 15 Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)
#	2	2	9	10
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que, tendo sido analisados no GT IEVA, já têm condições de financiamento pré-asseguradas 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos considerados prioritários 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos complementares à RTE existente, pelo que podem considerar-se <i>last mile</i> ou <i>missing link</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que não reúnem as características para poder ser caracterizados como complementares à RTE em serviço

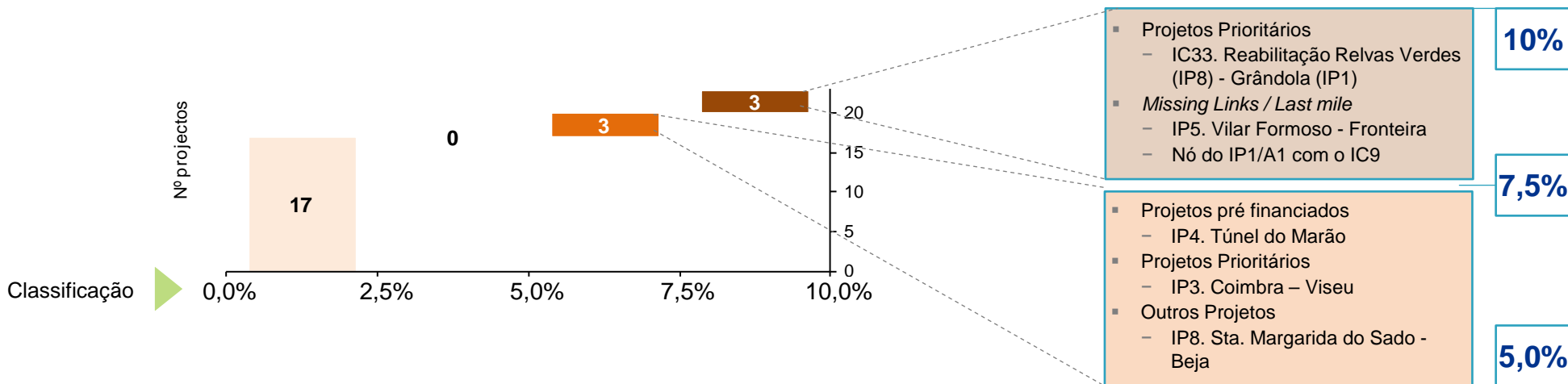
Análise Multi-Critério: 1.1. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Europeia

	Core (100%)	Comprehensive (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> - IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - IP5. Vilar Formoso - Fronteira - Nó do IP1/A1 com o IC9 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> - IP4. Túnel do Marão ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> - IP3. Coimbra - Viseu ▪ Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> - IP8. Sta. Margarida do Sado - Beja 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	3 projetos	3 projetos	17 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Corredor Atlântico entre Porto, Lisboa e Sines ▪ Ligações Internacionais: <ul style="list-style-type: none"> - Évora – Caia; e - Aveiro - Vilar Formoso 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eixo Porto – Bragança ▪ Eixo Coimbra – Viseu – Chaves ▪ Eixo Sines – Beja – Sevilha 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que não se enquadram na rede transeuropeia

Análise Multi-Critério: 1.2. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Nacional

	PET (100%)	Outros instr. de planeamento (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> - IP4. Túnel do Marão ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> - IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) - IP3. Coimbra - Viseu ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - IP5. Vilar Formoso - Fronteira - Nó do IP1/A1 com o IC9 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - Variante de Riachos
#	5 projetos	17 projetos	1 projeto
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que enquadrem ligações internacionais ▪ Projetos de conclusão de planos de modernização em eixos <i>Core</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos enquadrados no PRN2000 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não se enquadram nos instrumentos de planeamento existentes

Análise Multi-Critério: Enquadramento no Política de Transportes > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, relacionada com o enquadramento dos projetos na política de transportes, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 2.1.1. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Portos

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> - IP4. Túnel do Marão ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> - IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) - IP3. Coimbra - Viseu ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - IP5. Vilar Formoso - Fronteira - Nó do IP1/A1 com o IC9 ▪ Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> - IP8. Sta. Margarida do Sado - Beja 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	6 projetos	Ø projetos	17 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas portuárias

Análise Multi-Critério: 2.1.2. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Plataformas Logísticas

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> - IP4. Túnel do Marão ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> - IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) - IP3. Coimbra - Viseu ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - IP5. Vilar Formoso - Fronteira - Variante de Atalaia Montijo - Variante de Riachos - Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia ▪ Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> - IP8. Sta. Margarida do Sado – Beja - IC2. Carregado/Venda das Raparigas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	9 projetos	Ø projetos	14 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a plataformas logísticas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a plataformas logísticas

Análise Multi-Critério: 2.1.3. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Parques Industriais

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo IC35. Penafiel / Entre-os-Rios Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)
#	20 projetos	Ø projetos	3 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a parques industriais 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações novas a parques industriais 	<ul style="list-style-type: none"> Outros projetos que não potenciam ligações a parques industriais

Análise Multi-Critério: 2.2.1. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Aeroportos e Portos

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> - IP4. Túnel do Marão ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia ▪ Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> - IP8. Sta. Margarida do Sado – Beja 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	3 projetos	Ø projetos	20 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias

Análise Multi-Critério: 2.2.2. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Núcleos Urbano Densos

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Projetos Prioritários</i> <ul style="list-style-type: none"> IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> IP5. Vilar Formoso – Fronteira Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados Variante de Riachos Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> IP8. St. Margarida do Sado – Beja Variante rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo IC35. Penafiel / Entre-os-Rios Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra) Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca
#	14 projetos	Ø projetos	9 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a núcleos urbano densos 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações novas a núcleos urbano densos 	<ul style="list-style-type: none"> Outros projetos que não potenciam ligações a núcleos urbano densos

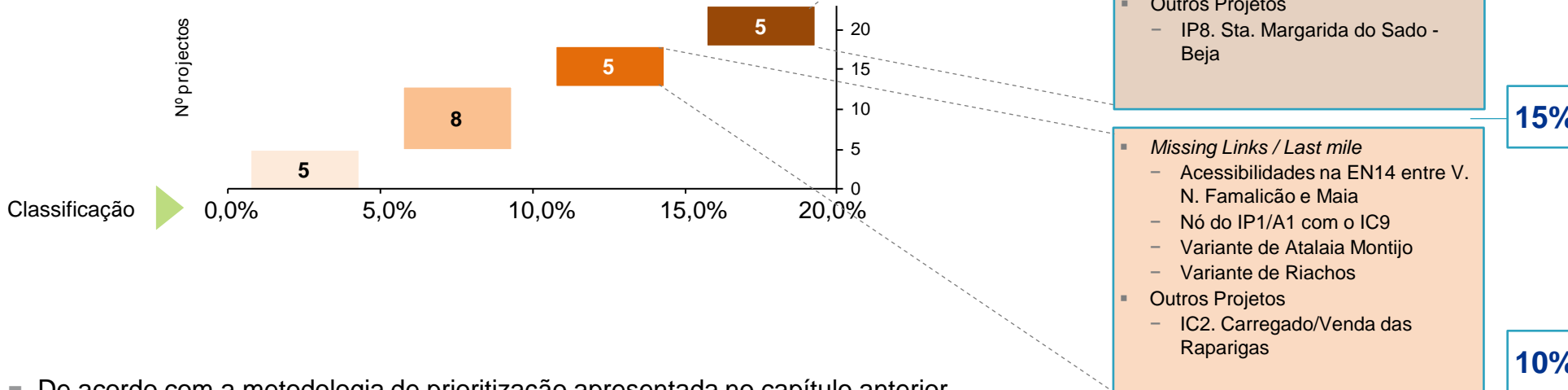
Análise Multi-Critério: 2.2.3. Intermodalidade > Passageiros > Interfaces

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> - IC16. Radial da Pontinha ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> - IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal - Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia - Var EN9 - Ligação A16 / A21 - Variante de Atalaia Montijo - Variante de Riachos ▪ Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> - IP8. Sta. Margarida do Sado – Beja - IC2. Carregado/Venda das Raparigas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	9 projetos	Ø projetos	14 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a interfaces 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a interfaces 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a interfaces

Análise Multi-Critério: 2.2.4. Intermodalidade > Passageiros > Equipamentos Públicos, Serviços e Indústria

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> IP4. Túnel do Marão <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo IC35. Penafiel / Entre-os-Rios Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)
#	18 projetos	Ø projetos	5 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos, serviços e indústria 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações novas a equipamentos públicos, serviços e indústria 	<ul style="list-style-type: none"> Outros projetos que não potenciam ligações a equipamentos públicos, serviços e indústria

Análise Multi-Critério: Intermodalidade > Resumo



■ De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o potencial de intermodalidade (ligação a pólos geradores / atratores), foi atribuída uma ponderação de 20%.

■ No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 3.1.1. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Mercador.

	Potencial Elevado (100%)	Potencial Moderado (50%)	Sem aumento incremental (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> - IC16. Radial da Pontinha ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> - IP3. Coimbra – Viseu ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - IP5. Vilar Formoso – Fronteira - Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados - Variante de Atalaia Montijo ▪ Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> - IC2. Carregado/Venda das Raparigas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> - IP8. St. Margarida do Sado – Beja - Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)
#	6 projetos	15 projetos	2 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

Análise Multi-Critério: 3.1.2. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Passag.

	Potencial Elevado (100%)	Potencial Moderado (50%)	Sem aumento incremental (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> – IC16. Radial da Pontinha ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> – IP3. Coimbra – Viseu ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> – IP5. Vilar Formoso – Fronteira 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> – IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> – Nó do IP1/A1 com o IC9 – Variante de Riachos ▪ Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> – IP8. St. Margarida do Sado – Beja – Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)
#	3 projetos	15 projetos	5 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

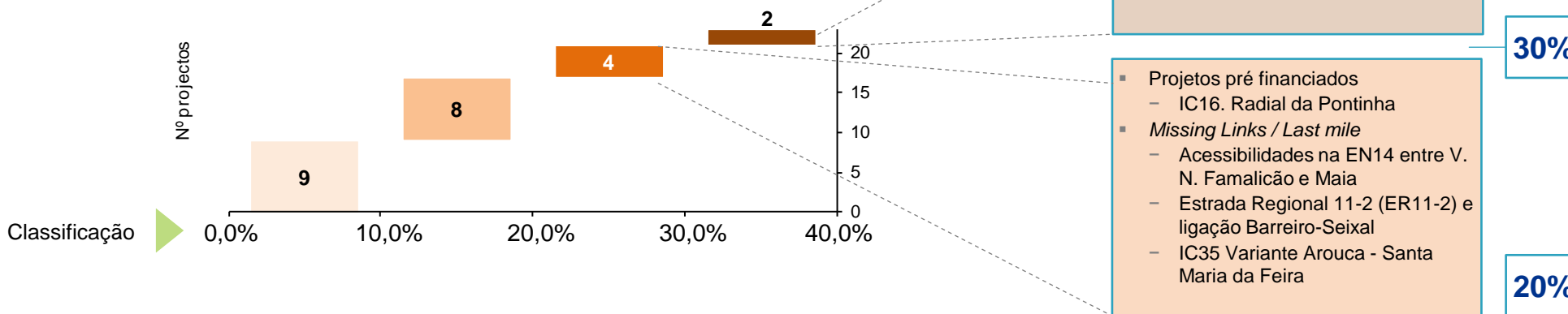
Análise Multi-Critério: 3.2.1. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Eliminação de estrangulamentos

	Prioritários (100%)	Não Prioritários (50%)	Não (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> - IP4. Túnel do Marão - IC16. Radial da Pontinha ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> - IP3. Coimbra – Viseu ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal - IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira - Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> - IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - IP5. Vilar Formoso – Fronteira - Var EN9 - Ligação A16 / A21 - Variante de Atalaia Montijo - Variante de Riachos ▪ Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> - IC35. Penafiel / Entre-os-Rios 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	6 projetos	6 projetos	11 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que endereçam constrangimentos de prioridade elevada: <ul style="list-style-type: none"> - Fecho da “malha” da rede rodoviária 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que endereçam constrangimento de prioridade moderada: <ul style="list-style-type: none"> - Nível de sinistralidade - Congestionamento de tráfego nos principais eixos de acesso às grandes cidades - Difícil acesso para os veículos de pesados 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que endereçam constrangimento de prioridade baixa: <ul style="list-style-type: none"> - Estado de conservação das infraestruturas ▪ Projetos que não endereçam constrangimentos

Análise Multi-Critério: 3.2.2. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Sustentabilidade Operacional

	Aumento Grau cobertura e Redução O&M (100%)	Redução O&M (50%)	Não (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> IP4. Túnel do Marão 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> IP3. Coimbra – Viseu Missing Links / Last mile <ul style="list-style-type: none"> Nó do IP1/A1 com o IC9 Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> Nó dos Caniços no IP1 – VF Xira 	<ul style="list-style-type: none"> Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	1 projeto	3 projetos	19 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com potencial de redução de custos de operação e manutenção 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos sem potencial de redução dos custos de operação e de manutenção; e/ou Projetos sem potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção

Análise Multi-Critério: Competitividade e eficiência > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com a competitividade e eficiência dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 40%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 4.1. Financiamento e Sustentabilidade > Elegibilidade para fundos comunitários

	Igual ou superior a 80% (100%)	Inferior a 80% (1% a 99%)	Não elegíveis (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> - IP4. Túnel do Marão - IC16. Radial da Pontinha ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> - IP3. Coimbra – Viseu - IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - IP5. Vilar Formoso – Fronteira ▪ Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> - IP8. St. Margarida do Sado – Beja 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal - IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira - Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia - Nó do IP1/A1 com o IC9 - Var EN9 - Ligação A16 / A21 - Variante de Atalaia Montijo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	6 projetos	6 projetos	11 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de participação maior ou igual a 80% 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de participação inferior a 80% 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos não elegíveis para incentivos comunitários

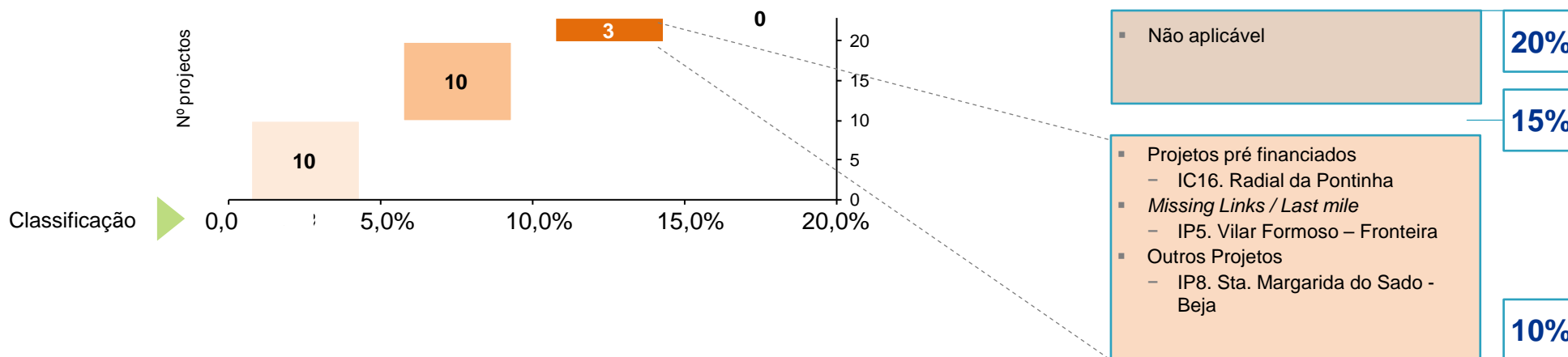
Análise Multi-Critério: 4.2. Financiamento e Sustentabilidade > Potencial captação fontes externas de *funding*

	Potencial Elevado (100%)	Potencial Limitado (50%)	Sem potencial (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal - Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia - Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados - Variante de Riachos ▪ Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> - Novo nó de saída da A41 - Parque Millenium + Lig. Maia 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	Ø projetos	5 projetos	18 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com elevado potencial de captação de fontes externas de <i>funding</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial limitado de captação de fontes externas de <i>funding</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos sem potencial de captação de fontes externas de <i>funding</i>

Análise Multi-Critério: 4.3. Financiamento e Sustentabilidade > Comportabilidade

	Sem Impacto (100%)	Impacto Moderado (50%)	Impacto Elevado (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> IC16. Radial da Pontinha <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> IP5. Vilar Formoso – Fronteira Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados Nó do IP1/A1 com o IC9 Variante de Atalaia Montijo Variante de Riachos Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> IP8. St. Margarida do Sado – Beja Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo Construção do lanço EN 101 - Felgueiras – Lixa EN 15 Nó dos Caniços no IP1 – VF Xira Novo nó de saída da A41 - Parque Millenium + Lig. Maia 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável
#	12 projetos	11 projetos	Ø projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos sem impacto em termos de comportabilidade para o Estado / SEE 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com impacto moderado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com impacto elevado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE

Análise Multi-Critério: Financiamento e Sustentabilidade > Resumo



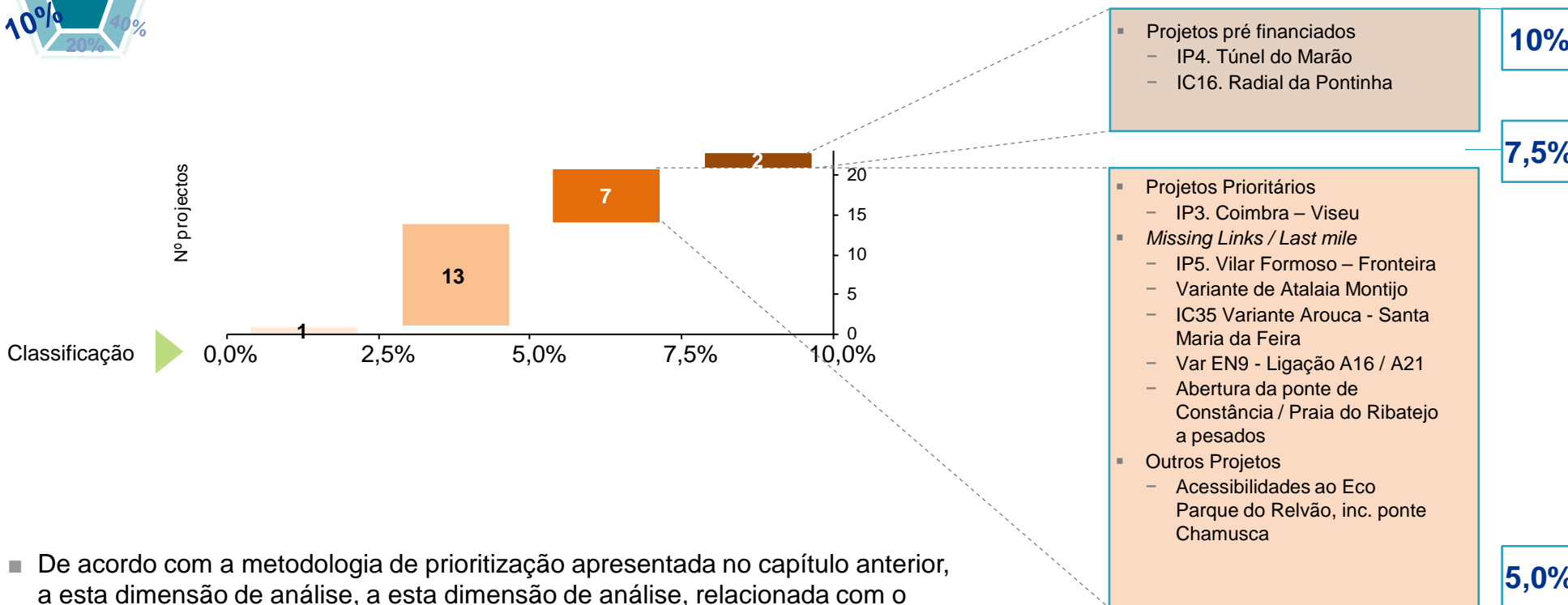
Análise Multi-Critério: 5.1. Nível de maturidade > Projetos em curso ou com existência de estudos/ projetos

	Projetos em curso (100%)	Existência de PIP / Estudos Técnicos / de Execução (50%)	Não (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> - IP4. Túnel do Marão - IC16. Radial da Pontinha ▪ <i>Missing Links / Last Mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - Variante de Atalaia Montijo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos Prioritários <ul style="list-style-type: none"> - IP3. Coimbra - Viseu ▪ <i>Missing Links / Last Mile</i> <ul style="list-style-type: none"> - IP5. Vilar Formoso – Fronteira - IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira - Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados - Var EN9 - Ligação A16 / A21 ▪ Outros Projetos <ul style="list-style-type: none"> - Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	3 projetos	6 projetos	14 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos cuja execução já se encontra em curso 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos para os quais já exista Pedido de Informação Prévia solicitado junto dos Municípios localizados na respetiva área de influência, quando aplicável, ou com estudos técnicos / de execução que revelem a maturidade dos respetivos projetos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos cuja execução ainda não foi iniciada, sem PIP ou sem quaisquer estudos técnicos / de execução que revelem a sua maturidade

Análise Multi-Critério: 5.2. Nível de maturidade > Timing de execução

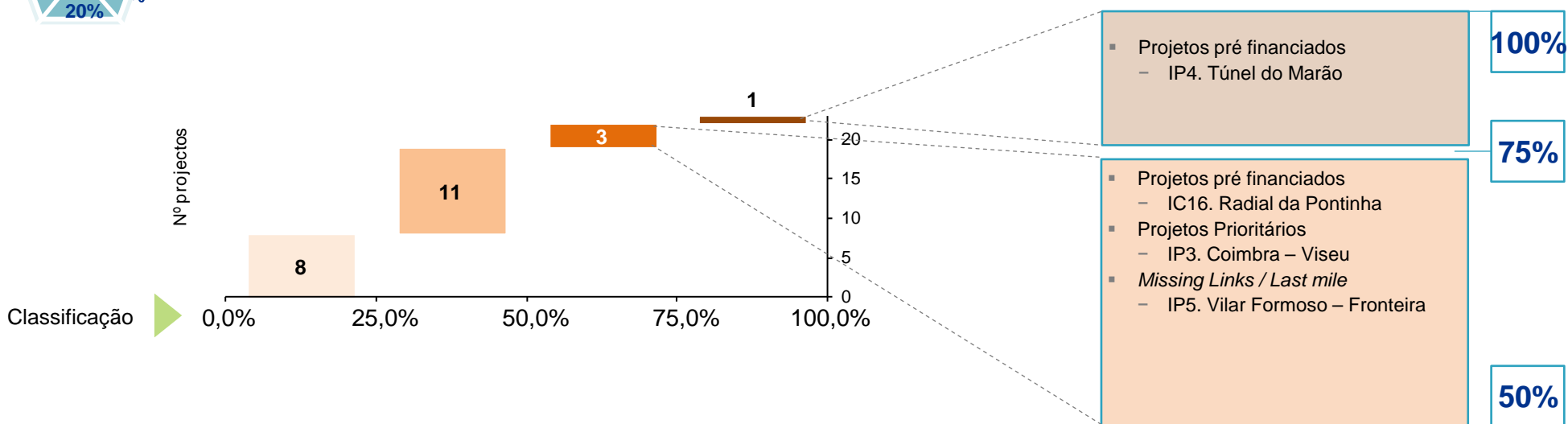
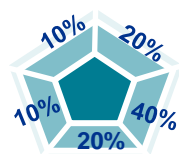
	Conclusão até 2016 (100%)	Após 2016, antes QCA (50%)	Conclusão após QCA (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Projetos pré financiados <ul style="list-style-type: none"> IP4. Túnel do Marão IC16. Radial da Pontinha 	<ul style="list-style-type: none"> Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Missing Links / Last mile</i> <ul style="list-style-type: none"> Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal
#	2 projetos	20 projetos	1 projeto
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos cujo <i>timing</i> de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra até 2016 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos cujo <i>timing</i> de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra entre 2016 e 2020 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos cujo <i>timing</i> de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra após o QCA 2014/20

Análise Multi-Critério: Nível de Maturidade > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o nível de maturidade dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

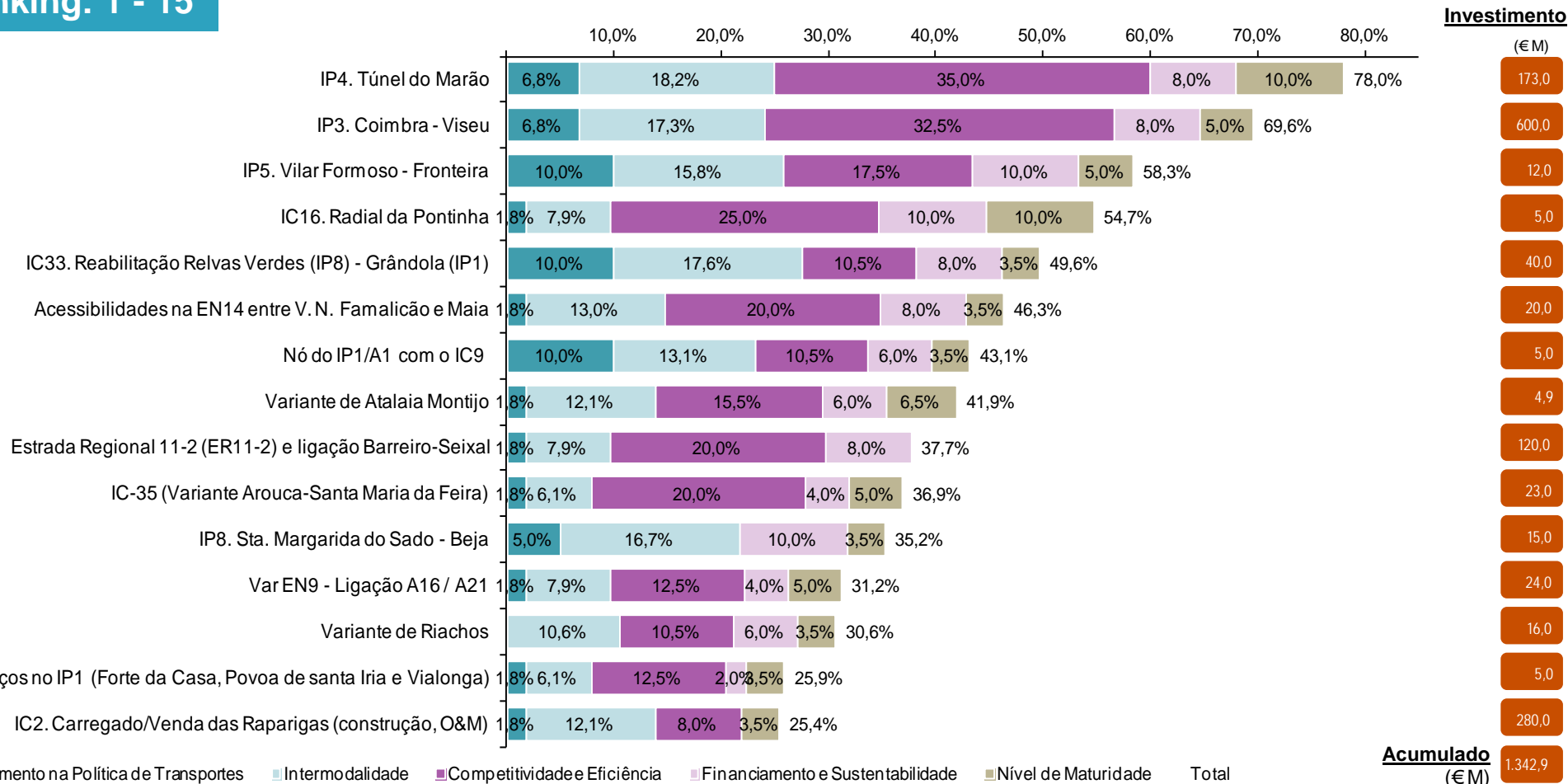
Análise Multi-Critério: Total > Resumo



- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação final do setor rodoviário.

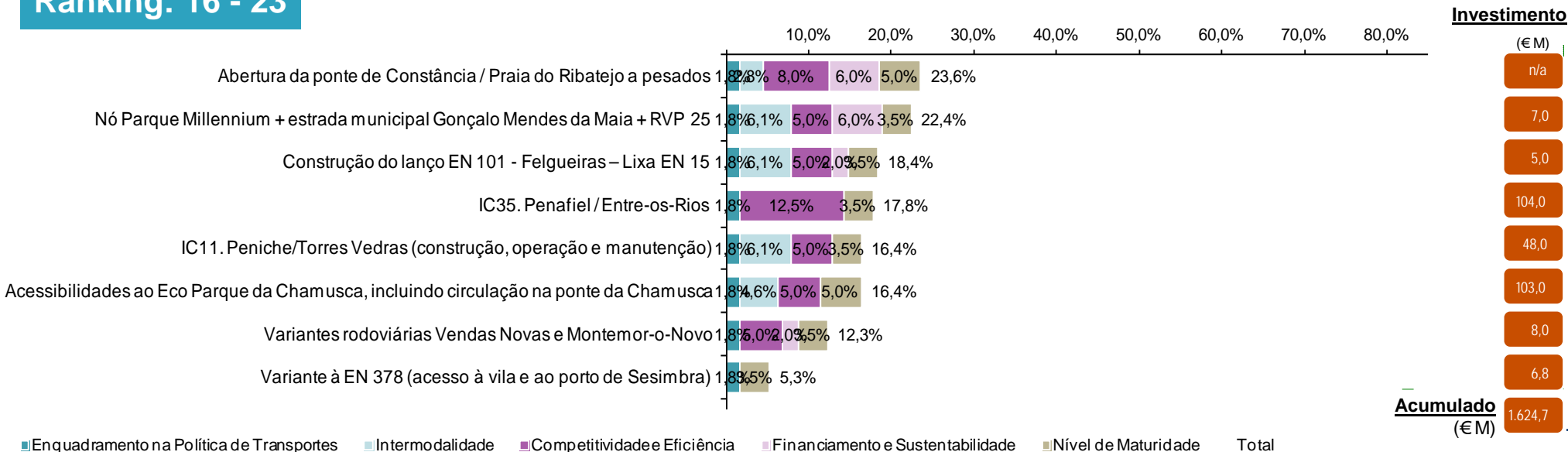
Seleção e prioritização: resultados preliminares da análise multi-critério

Ranking: 1 - 15



Seleção e prioritização: resultados preliminares da análise multi-critério

Ranking: 16 - 23



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

Introdução

Tal como referido no capítulo de diagnóstico e constrangimentos, foram identificadas 5 dimensões críticas de intervenção no setor marítimo - portuário, consubstanciadas em **33 projetos**, cujo detalhe e análise (de acordo com a metodologia multi-critério explicitada no capítulo anterior) se apresenta nesta e nas próximas páginas. Em anexo encontra-se o informação detalhada de cada projeto, incluindo informação sobre os eixos de intervenção e montante total de investimento (Anexo IV).

	Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	Aumento capacidade / condições operação	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas <i>greenfield</i>
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Viana do Castelo: melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima Aveiro: receção navios maior dimensão F. Foz: receção navios maior dimensão Lisboa: navegabilidade e descont. Setúbal: receção navios maior dimensão VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> Canal navegável, segurança e sinalização Eclusas 	<ul style="list-style-type: none"> Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> Acesso rodoviário Ramal ferroviário Setúbal: lig. ferroviária Mitrena 	<ul style="list-style-type: none"> Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> Ampliação porto comercial Equipamentos e grua 100t Leixões: ampliação terminal cont. Sul Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> Terminais <i>Ro-Ro</i>, contentores e granéis Sistemas de informação Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> Terminal Seixal (Cais SN) Terminal cont. Alcântara Terminal cont. St^a Apolónia Reabilitação cais Alhandra Setúbal: expansão <i>ro-ro</i> Sines: expansão terminal XXI Algarve: melhoria instalações VN Douro: melhoria infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> Leixões: plataforma logística Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> ZALI e expansão plataforma de Cacia F. Foz: dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul 	<ul style="list-style-type: none"> Leixões: <ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de cruzeiros Novo terminal de contentores Aveiro: desenvolvimento de terminais cobertos Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> Novo terminal <i>deep sea</i> Nova gare passageiros cruzeiros Marina do Tejo Sines: novo terminal Vasco da Gama
#	7	3	13	3	7
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos relacionados com a melhoria de acessos marítimos a portos 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos relacionados com construção ou melhoria de acessos ferro e rodoviários a portos, numa ótica de intermodalidade 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que consistem em aumentos de capacidade, eficiência e de condições de operação 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos associados à implementação ou melhoria de plataformas logísticas e/ou industriais adjacentes a infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos relativos à construção de terminais <i>greenfield</i>

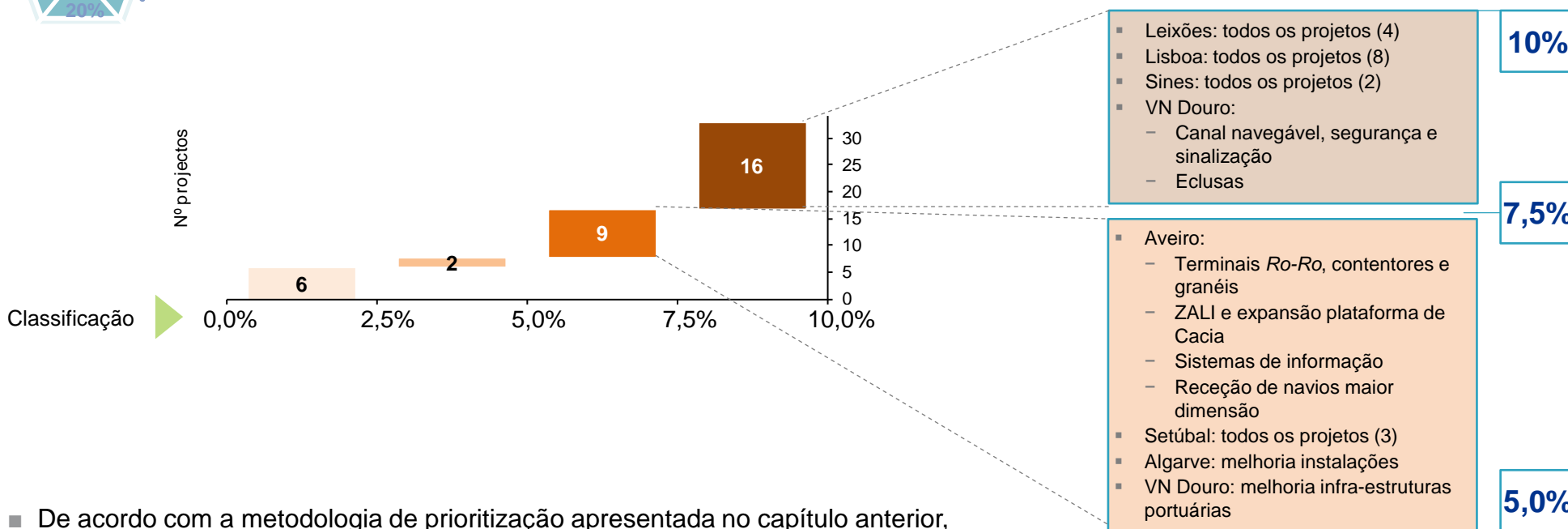
Análise Multi-Critério: 1.1. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Europeia

	Core (100%)	Comprehensive (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Ampliação terminal cont. Sul - Novo terminal de cruzeiros - Novo terminal de contentores - Plataforma logística ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Navegabilidade e descont. - Terminal Seixal (Cais SN) - Terminal cont. Alcântara - Terminal cont. Stª Apolónia - Reabilitação cais Alhandra - Novo terminal <i>deep sea</i> - Nova gare passageiros cruzeiros - Marina do Tejo ▪ Sines: <ul style="list-style-type: none"> - Expansão terminal XXI - Novo terminal Vasco da Gama ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Canal navegável, segurança e sinalização - Eclusas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - Desenvolvimento de terminais cobertos - Terminais <i>Ro-Ro</i>, contentores e granéis - Sistemas de informação - ZALI e expansão plataforma de Cacia ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - Lig. ferroviária Mitrena - Expansão <i>ro-ro</i> ▪ Algarve: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria instalações ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria acessibilidade, operacionalidade e protecção marítima - Acesso rodoviário - Ramal ferroviário - Ampliação porto comercial - Equipamentos e grua 100t ▪ F. Foz: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul
#	16 projetos	10 projetos	7 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos compreendidos nos portos de: <ul style="list-style-type: none"> - Leixões - Lisboa - Sines - VN Douro (via navegável) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos compreendidos nos portos de: <ul style="list-style-type: none"> - Aveiro - Setúbal - Algarve - VN Douro (infraestruturas portuárias) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que não se enquadram na rede transeuropeia, integrados nos portos de: <ul style="list-style-type: none"> - Viana do Castelo - F. Foz

Análise Multi-Critério: 1.2. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Nacional

	PET (100%)	Outros instr. de planeamento (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Ampliação terminal cont. Sul - Novo terminal de cruzeiros - Novo terminal de contentores - Plataforma logística ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - ZALI e expansão plataforma de Cacia ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Novo terminal <i>deep sea</i> - Nova gare passageiros cruzeiros ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Lig. ferroviária Mitrena - Expansão <i>ro-ro</i> ▪ Sines: <ul style="list-style-type: none"> - Expansão terminal XXI - Novo terminal Vasco da Gama ▪ Viana do Castelo: equipamentos e grua 100t 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Desenvolvimento de terminais cobertos
#	13 projetos	19 projetos	1 projeto
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de contribuir para o aumento da competitividade da economia Portuguesa e que reúnam condições de comportabilidade para o Estado, apresentem saldo custo-benefício positivo e permitam a participação do setor privado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos previstos em: <ul style="list-style-type: none"> - Planos estratégicos, de desenvolvimento e/ou acção dos portos - CRER 2020 Centro de Portugal - Portugal Logístico - Planos de desenvolvimento e ordenamento 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não se enquadram nos instrumentos de planeamento existentes

Análise Multi-Critério: Enquadramento no Política de Transportes > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, relacionada com o enquadramento dos projetos na política de transportes, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 2.1.1. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Portos

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> Leixões: <ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de contentores Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> Novo terminal <i>deep sea</i> Sines: <ul style="list-style-type: none"> Novo terminal Vasco da Gama Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> Lig. ferroviária Mitrena Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> Acesso rodoviário Ramal ferroviário Ampliação porto comercial F. Foz: <ul style="list-style-type: none"> Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul 	<ul style="list-style-type: none"> Leixões: <ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de cruzeiros Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> Nova gare passageiros cruzeiros Marina do Tejo
#	22 projetos	8 projetos	3 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações novas a infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas portuárias

Análise Multi-Critério: 2.1.2. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Plataformas Logísticas

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Todos os projetos (5) ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Ampliação terminal cont. Sul - Novo terminal de contentores ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Terminal Seixal (Cais SN) - Terminal cont. Alcântara - Terminal cont. St^a Apolónia - Novo terminal <i>deep sea</i> ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - Expansão <i>ro-ro</i> ▪ Sines: <ul style="list-style-type: none"> - Expansão terminal XXI - Novo terminal Vasco da Gama ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Canal navegável, segurança e sinalização - Eclusas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Lig. ferroviária Mitrena 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Algarve <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria instalações ▪ F. Foz: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Novo terminal de cruzeiros - Plataforma logística ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Navegabilidade e descont. - Reabilitação cais Alhandra - Nova gare passageiros cruzeiros - Marina do Tejo ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> - Todos os projetos (5) ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria infraestruturas portuárias
#	17 projetos	1 projeto	15 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a plataformas logísticas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros Projetos que não potenciam ligações a plataformas logísticas

Análise Multi-Critério: 2.1.3. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Parques industriais

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Todos os projetos, excepto o terminal de cruzeiros (3) ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Terminal Seixal (Cais SN) - Reabilitação cais Alhandra - Novo terminal <i>deep sea</i> ▪ Sines: todos os projetos (2) ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Canal navegável, segurança e sinalização - Eclusas ▪ Aveiro: todos os projetos (5) ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - Expansão <i>ro-ro</i> ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima - Equipamentos e grua 100t ▪ F. Foz: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ F. Foz: <ul style="list-style-type: none"> - Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Lig. ferroviária Mitrena 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Algarve: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria instalações ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Navegabilidade e descont. - Terminal cont. Alcântara - Terminal cont. Stª Apolónia - Nova gare passageiros cruzeiros - Marina do Tejo ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> - Acesso rodoviário - Ramal ferroviário - Ampliação porto comercial ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria infraestruturas portuárias
#	20 projetos	2 projetos	11 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a parques industriais 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a parques industriais 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a parques industriais

Análise Multi-Critério: 2.2.1. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Aeroportos e Portos

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Nova gare passageiros cruzeiros ▪ Algarve: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria instalações ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Canal navegável, segurança e sinalização - Eclusas - Melhoria infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Marina do Tejo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	6 projetos	1 projeto	26 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias

Análise Multi-Critério: 2.2.2. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Núcleos Urbano Densos

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Nova gare passageiros cruzeiros 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Marina do Tejo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	2 projetos	1 projeto	30 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a núcleos urbano densos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a núcleos urbano densos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a núcleos urbano densos

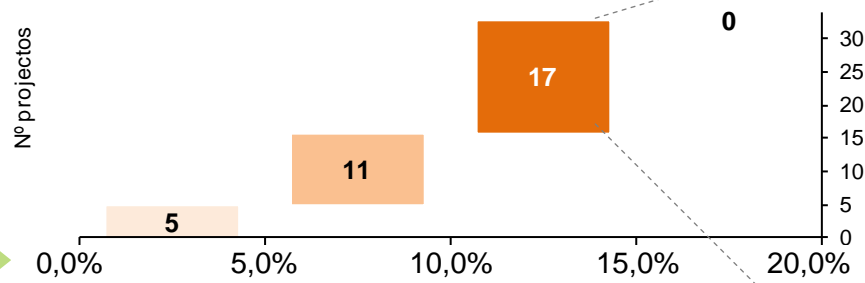
Análise Multi-Critério: 2.2.3. Intermodalidade > Passageiros > Interfaces

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Nova gare passageiros cruzeiros 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Marina do Tejo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	2 projetos	1 projeto	30 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a interfaces 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a interfaces 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a interfaces

Análise Multi-Critério: 2.2.4. Intermodalidade > Passageiros > Equipamentos Públicos, Serviços e Indústria

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Nova gare passageiros cruzeiros ▪ Algarve: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria instalações ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Marina do Tejo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	4 projetos	1 projeto	28 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos, serviços e indústria 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a equipamentos públicos, serviços e indústria 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a equipamentos públicos, serviços e indústria

Análise Multi-Critério: 2. Intermodalidade > Resumo



<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável 	20%
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Ampliação terminal cont. Sul - Novo terminal de contentores ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Terminais <i>Ro-Ro</i>, contentores e granéis - ZALI e expansão plataforma de Cacia - Sistemas de informação - Receção de navios maior dimensão - Desenvolvimento de terminais cobertos ▪ Lisboa <ul style="list-style-type: none"> - Novo terminal <i>deep sea</i> - Terminal Seixal (Cais SN) - Terminal cont. Alcântara - Terminal cont. Stª Apolónia ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - Expansão <i>ro-ro</i> ▪ Sines: todos os projetos (2) ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Canal navegável, segurança e sinalização - Eclusas 	15%
	10%

■ De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o potencial de intermodalidade (ligação a pólos geradores / atratores), foi atribuída uma ponderação de 20%.

■ No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 3.1.1. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Mercador.

	Potencial Elevado (100%)	Potencial Moderado (50%)	Sem aumento incremental (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Algarve <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria instalações ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - Terminais <i>Ro-Ro</i>, contentores e granéis - ZALI e expansão plataforma de Cacia ▪ F. Foz: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Ampliação terminal cont. Sul - Novo terminal de contentores - Plataforma logística ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Terminal cont. Alcântara - Novo terminal <i>deep sea</i> ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Todos os projetos (3) ▪ Sines: <ul style="list-style-type: none"> - Todos os projetos (2) ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Desenvolvimento de terminais cobertos - Sistemas de informação ▪ F. Foz: <ul style="list-style-type: none"> - Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Navegabilidade e descont. - Terminal Seixal (Cais SN) - Terminal cont. St^a Apolónia - Reabilitação cais Alhandra ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> - Todos os projetos (5) ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Eclusas - Melhoria infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Nova gare passageiros cruzeiros - Marina do Tejo
#	16 projetos	14 projetos	3 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

Análise Multi-Critério: 3.1.2. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Passag.

	Potencial Elevado (100%)	Potencial Moderado (50%)	Sem aumento incremental (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Algarve <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria instalações ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Nova gare passageiros cruzeiros 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Canal navegável, segurança e sinalização - Eclusas - Melhoria infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	3 projetos	3 projetos	27 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

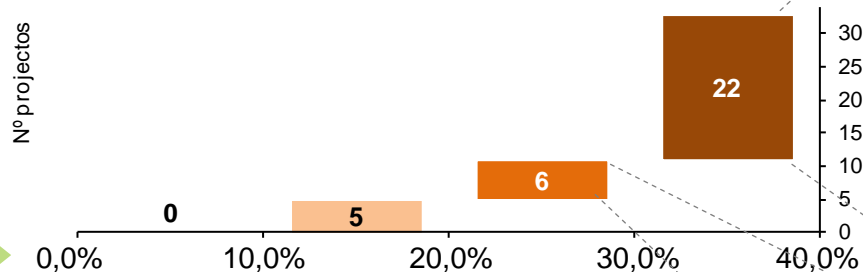
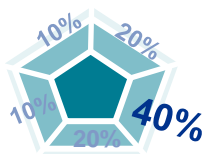
Análise Multi-Critério: 3.2.1. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Eliminação de estrangulamentos

	Prioritário (100%)	Não Prioritário (0%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leixões: todos os projetos (4) ▪ Lisboa: todos os projetos, exceto (6): <ul style="list-style-type: none"> – Terminal Seixal (Cais SN) – Reabilitação cais Alhandra ▪ Sines: todos os projetos (2) ▪ VN Douro: todos os projetos (3) ▪ Aveiro: todos os projetos, exceto (4): <ul style="list-style-type: none"> – Sistemas de informação ▪ Setúbal: todos os projetos (3) ▪ Algarve <ul style="list-style-type: none"> – melhoria instalações ▪ Viana do Castelo: todos os projetos (4) <ul style="list-style-type: none"> – Acesso rodoviário ▪ F. Foz: todos os projetos (2) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> – Sistemas de informação ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> – Terminal Seixal (Cais SN) – Reabilitação cais Alhandra ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> – Acesso rodoviário 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável
#	29 projetos	4 projetos	Ø projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que endereçam constrangimentos de prioridade elevada: <ul style="list-style-type: none"> – Condições de acesso / receção de navios – Limitações de capacidade – Ligação inexistente ou insuficiente à ferrovia e plataformas logísticas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que endereçam constrangimento de prioridade moderada: <ul style="list-style-type: none"> – Vida útil / obsolescência técnica – Ligação inexistente ou insuficiente à rodovia 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que não endereçam constrangimentos de prioridade elevada ou moderada

Análise Multi-Critério: 3.2.2. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Sustentabilidade Operacional

	Aumento Grau cobertura e Redução O&M (100%)	Redução O&M (50%)	Não (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leixões: todos os projetos (4) ▪ Lisboa: todos os projetos, exceto (6): <ul style="list-style-type: none"> - Reabilitação cais Alhandra - Navegabilidade e descont. ▪ Sines: todos os projetos (2) ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - Terminais <i>Ro-Ro</i>, contentores e granéis - ZALI e expansão plataforma de Cacia ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - Expansão <i>ro-ro</i> ▪ Algarve: melhoria instalações ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima - Ampliação porto comercial - Equipamentos e grua 100t ▪ F. Foz: receção navios maior dimensão 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lisboa <ul style="list-style-type: none"> - Reabilitação cais Alhandra - Navegabilidade e descont. ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Desenvolvimento de terminais cobertos - Sistemas de informação ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Canal navegável, segurança e sinalização - Eclusas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ F. Foz: <ul style="list-style-type: none"> - Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Lig. ferroviária Mitrena ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> - Acesso rodoviário - Ramal ferroviário ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria infraestruturas portuárias
#	22 projetos	6 projetos	5 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial de redução de custos de operação e manutenção 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos sem potencial de redução dos custos de operação e de manutenção; e/ou ▪ Projetos sem potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção

Análise Multi-Critério: Competitividade e eficiência > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, relacionada com a competitividade e eficiência dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 40%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> – Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima – Ampliação porto comercial – Equipamentos e grua 100t ▪ Leixões: todos os projetos (4) ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> – Terminais <i>Ro-Ro</i>, contentores e granéis – Receção navios maior dimensão – ZALI e expansão plataforma de Cacia ▪ F. Foz: receção navios maior dimensão ▪ Lisboa: todos os projetos, exceto (5): <ul style="list-style-type: none"> – Terminal Seixal (Cais SN) – Reabilitação cais Alhandra – Navegabilidade e descont. ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> – Receção navios maior dimensão – Expansão <i>ro-ro</i> ▪ Sines: todos os projetos (2) ▪ Algarve: melhoria instalações ▪ VN Douro: Canal navegável, segurança e sinalização 	40%
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aveiro: desenvolvimento de terminais cobertos ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> – Terminal Seixal (Cais SN) – Navegabilidade e descont ▪ Setúbal: lig. ferroviária Mitrena ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> – Eclusas – Melhoria infra-estruturas portuárias 	30%
	20%

Análise Multi-Critério: 4.1. Financiamento e Sustentabilidade > Elegibilidade para fundos comunitários

	Igual ou superior a 80% (100%)	Inferior a 80% (1% a 99%)	Não elegíveis (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima - Acesso rodoviário - Ramal ferroviário ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão ▪ F. Foz: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Navegabilidade e descont. ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - Lig. ferroviária Mitrena ▪ VN Douro: <ul style="list-style-type: none"> - Canal navegável, segurança e sinalização - Eclusas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> - Equipamentos e grua 100t ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Expansão ro-ro
#	10 projetos	21 projetos	2 projeto
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de participação maior ou igual a 80% 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de participação inferior a 80% 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos não elegíveis para incentivos comunitários

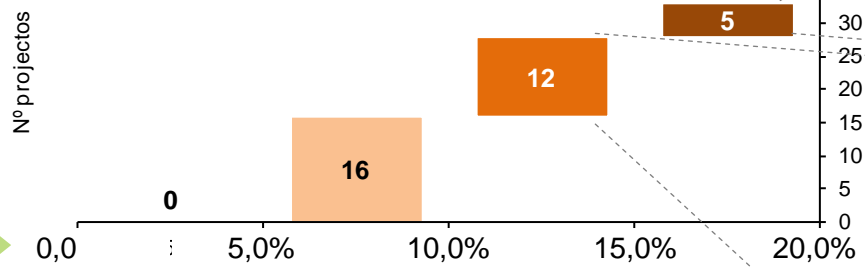
Análise Multi-Critério: 4.2. Financiamento e Sustentabilidade > Potencial de captação de fontes externas de *funding*

	Potencial Elevado (100%)	Potencial Limitado (50%)	Sem potencial (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Novo terminal de cruzeiros - Novo terminal de contentores ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Novo terminal <i>deep sea</i> - Nova gare passageiros cruzeiros ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima - Acesso rodoviário - Ramal ferroviário - Ampliação porto comercial ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Terminais <i>Ro-Ro</i>, contentores e granéis - Sistemas de informação - Receção navios maior dimensão ▪ F. Foz: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Terminal cont. St^a Apolónia - Navegabilidade e descont. ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Lig. ferroviária Mitrena ▪ Algarve: <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria instalações
#	5 projetos	16 projetos	12 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com elevado potencial de captação de fontes externas de <i>funding</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos com potencial limitado de captação de fontes externas de <i>funding</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos sem potencial de captação de fontes externas de <i>funding</i>

Análise Multi-Critério: 4.3. Financiamento e Sustentabilidade > Comportabilidade

	Sem Impacto (100%)	Impacto Moderado (50%)	Impacto Elevado (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima Acesso rodoviário Ramal ferroviário Ampliação porto comercial Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> Receção navios maior dimensão F. Foz: <ul style="list-style-type: none"> Receção navios maior dimensão Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> Navegabilidade e descont Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> Lig. ferroviária Mitrena Sines: <ul style="list-style-type: none"> Novo terminal Vasco da Gama
#	Ø projetos	23 projetos	10 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos sem impacto em termos de comportabilidade para o Estado / SEE 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com impacto moderado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com impacto elevado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE

Análise Multi-Critério: Financiamento e Sustentabilidade > Resumo



<ul style="list-style-type: none"> Leixões: <ul style="list-style-type: none"> – Novo terminal de cruzeiros – Novo terminal de contentores Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> – Novo terminal <i>deep sea</i> – Nova gare passageiros cruzeiros Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> – Receção navios maior dimensão 	20%
<ul style="list-style-type: none"> Leixões: <ul style="list-style-type: none"> – Plataforma logística – Ampliação terminal cont. Sul Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> – ZALI e expansão plataforma de Cacia – Desenvolvimento de terminais cobertos Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> – Marina do Tejo – Terminal Seixal (Cais SN) – Terminal cont. Alcântara – Reabilitação cais Alhandra Sines: expansão terminal XXI VN Douro: todos os projetos (3) 	15%
	10%

■ De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, relacionada com o financiamento e sustentabilidade financeira dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 20%.

■ No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

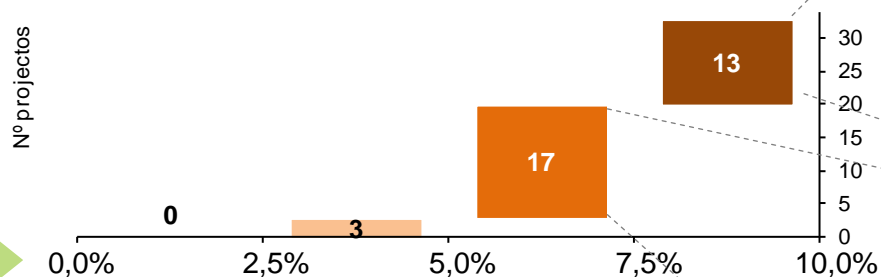
Análise Multi-Critério: 5.1. Nível de maturidade > Projetos em curso ou com existência de estudos/ projetos

	Projetos em curso (100%)	Existência de PIP (50%)	Não (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> - Equipamentos e grua 100t ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Ampliação terminal cont. Sul - Novo terminal de cruzeiros - Plataforma logística ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Nova gare passageiros cruzeiros 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Desenvolvimento de terminais cobertos ▪ F. Foz: <ul style="list-style-type: none"> - Receção navios maior dimensão - Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Navegabilidade e descont. - Terminal Seixal (Cais SN) ▪ Setúbal: <ul style="list-style-type: none"> - Lig. ferroviária Mitrena
#	6 projetos	21 projetos	6 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos cuja execução já se encontra em curso 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos para os quais já exista Pedido de Informação Prévia solicitado junto dos Municípios localizados na respetiva área de influência, quando aplicável, ou com estudos técnicos / de execução que revelem a maturidade dos respetivos projetos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos cuja execução ainda não foi iniciada, sem PIP ou sem quaisquer estudos técnicos / de execução que revelem a sua maturidade

Análise Multi-Critério: 5.2. Nível de maturidade > Timing de execução

	Conclusão até 2016 (100%)	Após 2016, antes QCA (50%)	Conclusão após QCA (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> - Equipamentos e grua 100t ▪ Leixões: <ul style="list-style-type: none"> - Ampliação terminal cont. Sul - Novo terminal de cruzeiros ▪ Aveiro: <ul style="list-style-type: none"> - Terminais <i>Ro-Ro</i>, contentores e granéis - Sistemas de informação - Receção navios maior dimensão ▪ Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> - Navegabilidade e descont. - Terminal Seixal (Cais SN) - Nova gare passageiros cruzeiros - Terminal cont. Alcântara - Terminal cont. St^a Apolónia - Reabilitação cais Alhandra ▪ Setúbal: expansão <i>ro-ro</i> ▪ Sines: expansão terminal XXI ▪ Algarve: melhoria instalações ▪ F. Foz: receção navios maior dimensão 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável
#	16 projetos	17 projetos	Ø projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos cujo <i>timing</i> de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra até 2016 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos cujo <i>timing</i> de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra entre 2016 e 2020 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos cujo <i>timing</i> de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra após o QCA 2014/20

Análise Multi-Critério: Nível de Maturidade > Resumo



- Leixões:
 - Novo terminal de cruzeiros
 - Ampliação terminal cont. Sul
- Aveiro:
 - Terminais *Ro-Ro*, contentores e granéis
 - Sistemas de informação
 - Receção navios maior dimensão
- Lisboa:
 - Nova gare passageiros cruzeiros
 - Terminal cont. Alcântara
 - Terminal cont. Stª Apolónia
 - Reabilitação cais Alhandra
- Setúbal: Expansão *ro-ro*
- Sines: expansão terminal XXI
- Algarve: melhoria instalações
- Viana do Castelo:
 - Equipamentos e grua 100t

10%

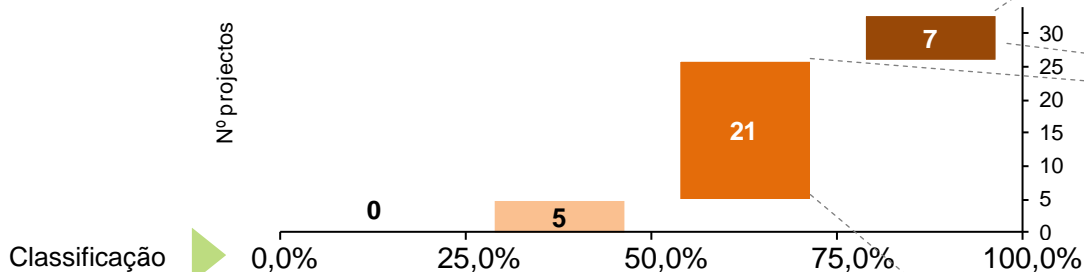
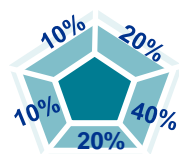
- Viana do Castelo: todos os projetos, excepto (4):
 - Equipamentos e grua 100t
- Leixões:
 - Plataforma logística
 - Novo terminal de contentores
- Aveiro: ZALI e expansão plataforma de Cacia
- F. Foz: Receção navios maior dimensão
- Lisboa: restantes projetos
- Setúbal: Receção navios maior dimensão
- Sines: novo terminal Vasco da Gama
- VN Douro: todos os projetos (3)

7,5%

5,0%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o nível de maturidade dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: Total > Resumo

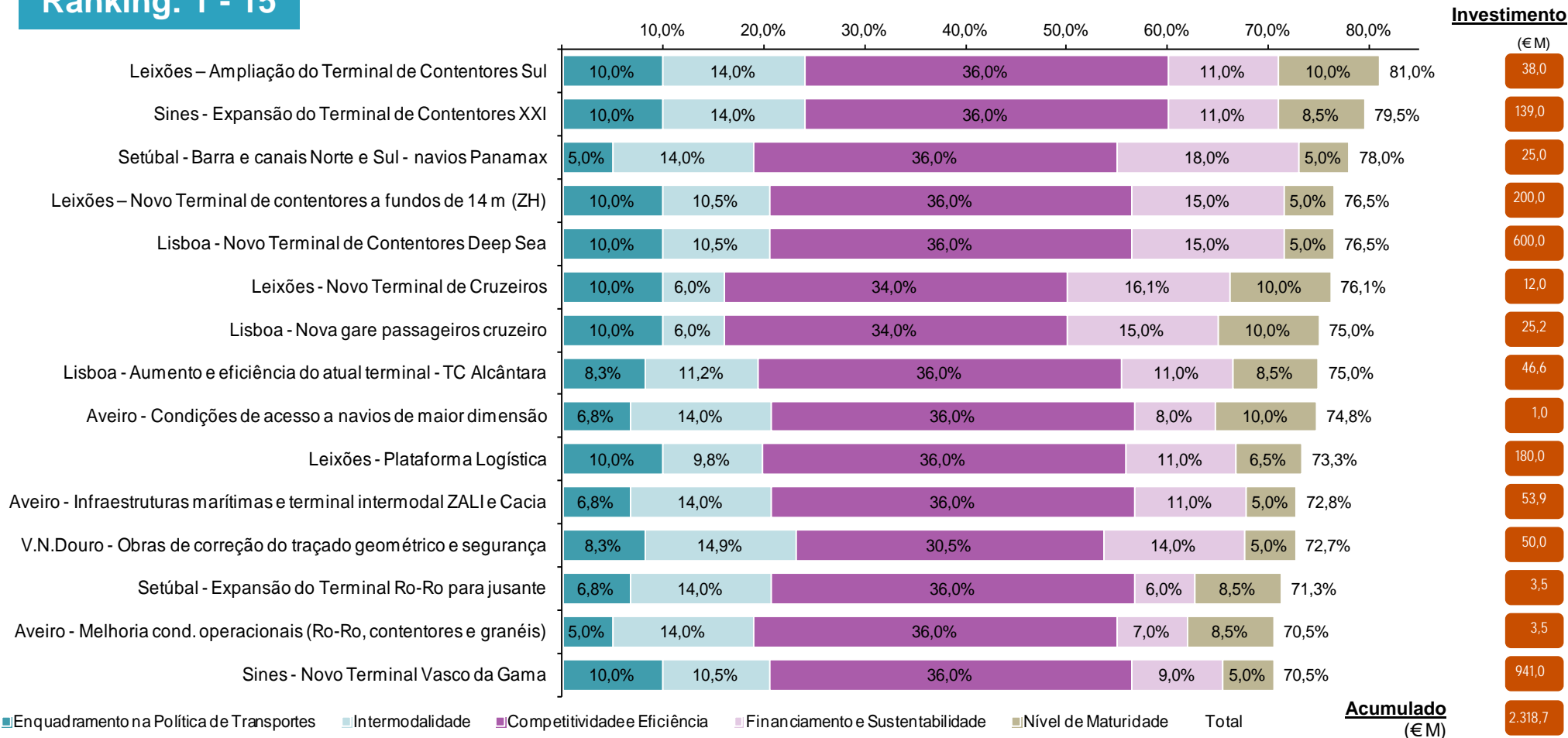


<ul style="list-style-type: none"> Leixões: <ul style="list-style-type: none"> – Novo terminal de cruzeiros – Ampliação terminal cont. Sul – Novo terminal de contentores Lisboa: <ul style="list-style-type: none"> – Novo terminal <i>deep sea</i> – Nova gare passageiros cruzeiros Setúbal: receção navios maior dimensão Sines: expansão terminal XXI 	100%
<ul style="list-style-type: none"> Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> – Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima – Equipamentos e grua 100t Leixões: plataforma Logística Aveiro: todos os projetos (5) F. Foz: receção navios maior dimensão Lisboa: todos os projetos, exceto (6): <ul style="list-style-type: none"> – Novo terminal <i>deep sea</i> – Nova gare passageiros cruzeiros Setúbal: Expansão <i>ro-ro</i> Sines: <ul style="list-style-type: none"> – Novo terminal Vasco da Gama Algarve: melhoria instalações VN Douro: todos os projetos (3) 	75%
	50%

■ No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação final do setor marítimo-portuário.

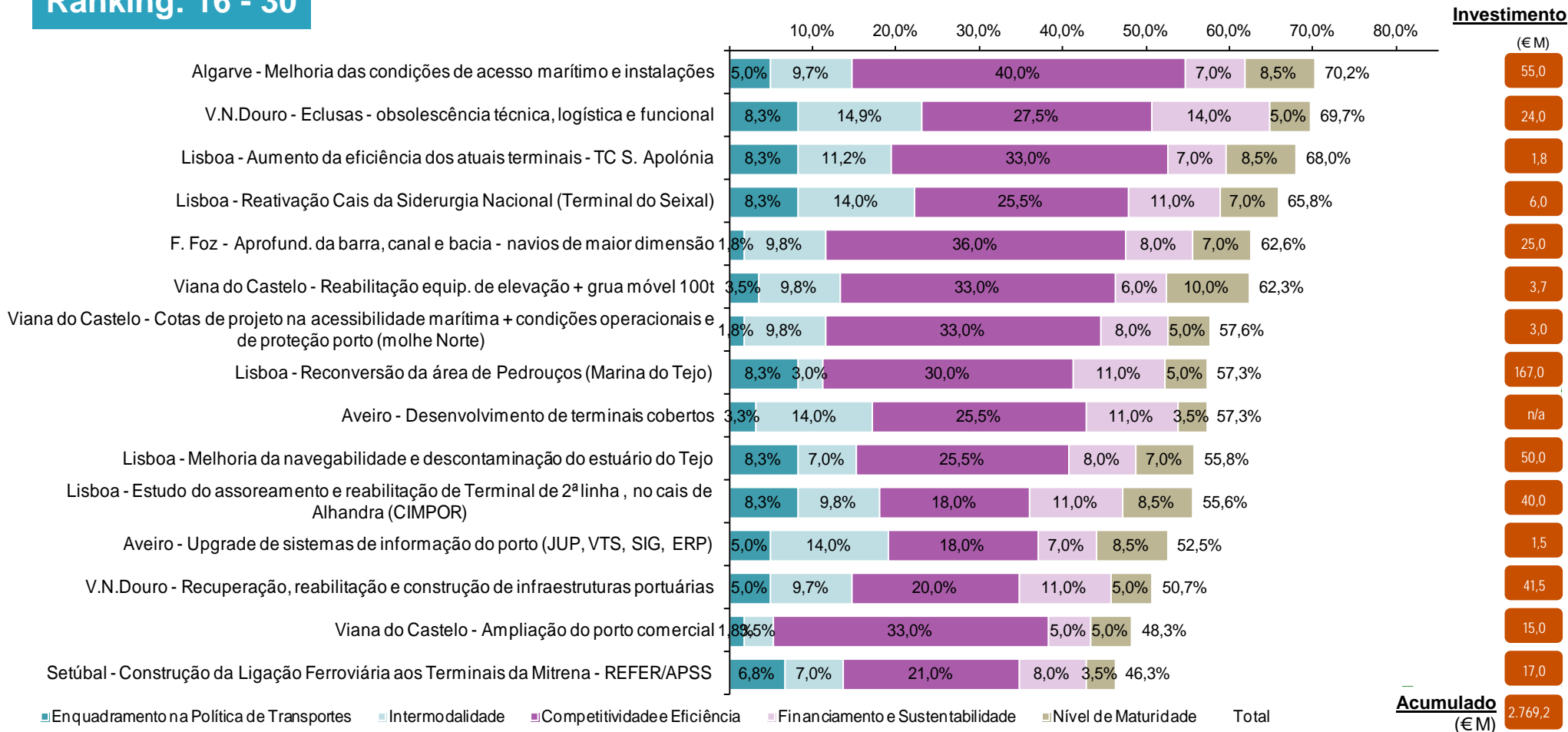
Seleção e prioritização: resultados preliminares da análise multi-critério

Ranking: 1 - 15



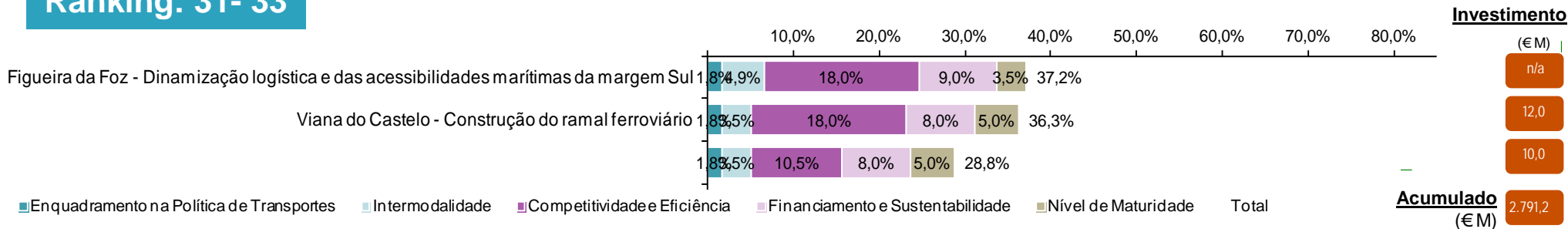
Seleção e prioritização: resultados preliminares da análise multi-critério

Ranking: 16 - 30



Seleção e prioritização: resultados preliminares da análise multi-critério

Ranking: 31- 33



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

Introdução

- Tal como referido no capítulo de diagnóstico e constrangimentos, foram identificados **3 projetos** no setor aeroportuário. Em anexo encontra-se o informação detalhada de cada projeto, incluindo informação sobre os eixos de intervenção e montante total de investimento (Anexo IV). Os projetos identificados são os seguintes:

Projetos	Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL)	<i>Integrators - Fedex</i>	Base aérea Monte Real
Breve descrição	<ul style="list-style-type: none"> Construção de um novo Terminal de Carga, situado no Aeroporto de Lisboa, que possibilitará a deslocalização do terminal de carga existente para o interior do aeroporto permitindo, assim, melhorar a operação atual da DHL Express. 	<ul style="list-style-type: none"> Este projeto envolve um conjunto de iniciativas de curto/médio prazo que poderão contribuir para uma melhorar a articulação entre todos os organismos envolvidos nas operações de carga expresso e infraestruturas aeroportuários, nomeadamente do aeroporto de Lisboa e Porto. 	<ul style="list-style-type: none"> Adaptação da base aérea Monte Real com o objetivo de proporcionar a utilização de voos comerciais.

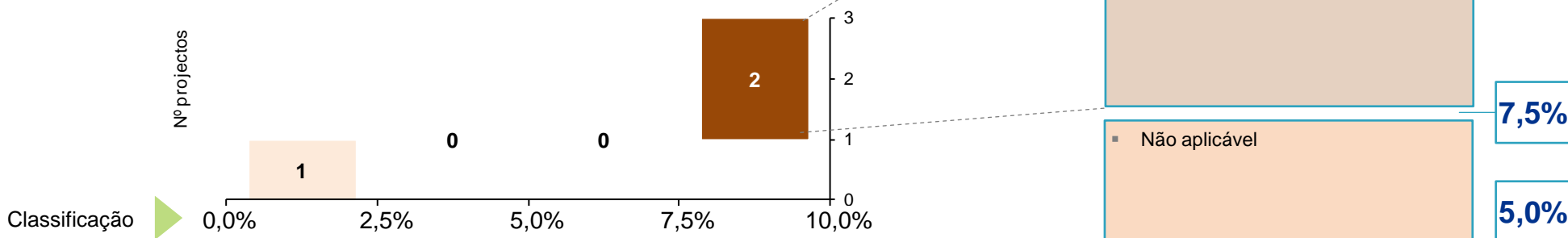
Análise Multi-Critério: 1.1. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Europeia

	Core (100%)	Comprehensive (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) Integrators – Fedex 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Base aérea Monte Real
#	2 projetos	Ø projetos	1 projeto
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos compreendidos no aeroporto de Lisboa 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que não se enquadram na rede transeuropeia

Análise Multi-Critério: 1.2. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Nacional

	PET (100%)	Outros instr. de planeamento (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) <i>Integrators</i> – Fedex 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Base aérea Monte Real
#	2 projetos	Ø projetos	1 projeto
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com potencial de contribuir para o aumento da competitividade da economia Portuguesa e que reúnam condições de comportabilidade para o Estado, apresentem saldo custo-benefício positivo e permitam a participação do setor privado 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável ao setor aeroportuário 	<ul style="list-style-type: none"> Outros projetos que não se enquadram no PET

Análise Multi-Critério: Enquadramento no Política de Transportes > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, relacionada com o enquadramento dos projetos na política de transportes, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 2.1.1. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Portos

		Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ <i>Integrators</i> – Fedex ▪ Base aérea Monte Real
	#	Ø projetos	Ø projetos	3 projetos
Racional		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projetos que potenciam ligações novas a infraestruturas portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas portuárias

Análise Multi-Critério: 2.1.2. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Plataformas Logísticas

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) <i>Integrators</i> – Fedex 	<ul style="list-style-type: none"> Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável
#	2 projetos	1 projeto	Ø projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações novas a plataformas logísticas 	<ul style="list-style-type: none"> Outros Projetos que não potenciam ligações a plataformas logísticas

Análise Multi-Critério: 2.1.3. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Parques industriais

		Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos		<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) <i>Integrators</i> – Fedex
	#	Ø projetos	1 projeto	2 projetos
Racional		<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a parques industriais 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações novas a parques industriais 	<ul style="list-style-type: none"> Outros projetos que não potenciam ligações a parques industriais

Análise Multi-Critério: 2.2.1. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Aeroportos e Portos

	Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) <i>Integrators</i> – Fedex Base aérea Monte Real
#	Ø projetos	Ø projeto	3 projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações novas a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias 	<ul style="list-style-type: none"> Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias

Análise Multi-Critério: 2.2.2. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Núcleos Urbano Densos

		Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos		<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) Integrators – Fedex
	#	Ø projetos	1 projeto	2 projetos
Racional		<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a núcleos urbano densos 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações novas a núcleos urbano densos 	<ul style="list-style-type: none"> Outros projetos que não potenciam ligações a núcleos urbano densos

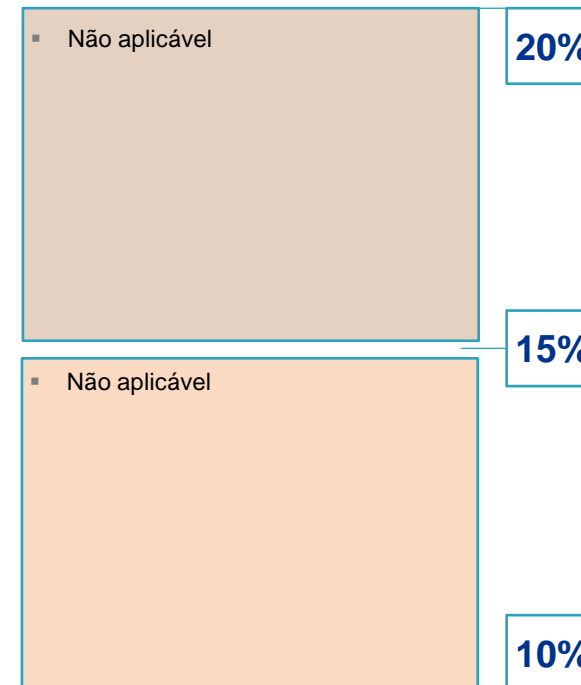
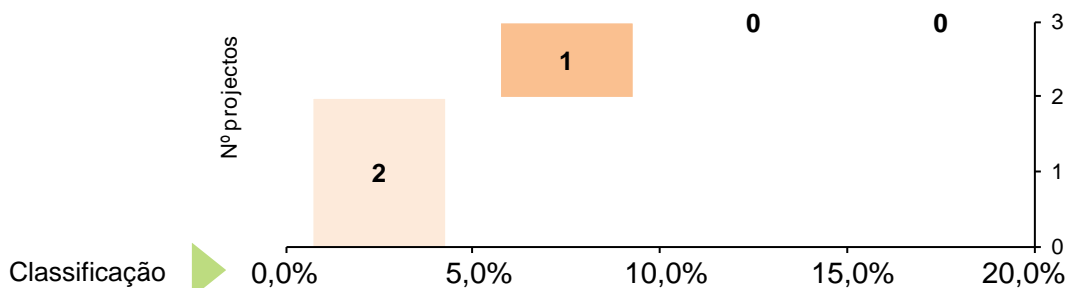
Análise Multi-Critério: 2.2.3. Intermodalidade > Passageiros > Interfaces

		Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	#			
	Racional	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) Integrators – Fedex
	#	∅ projetos	1 projeto	2 projetos
	Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a interfaces 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações novas a interfaces 	<ul style="list-style-type: none"> Outros projetos que não potenciam ligações a interfaces

Análise Multi-Critério: 2.2.4. Intermodalidade > Passageiros > Equipamentos Públicos, Serviços e Indústria

		Ligações Insuficientes (100%)	Ligações Novas (50%)	Outros (0%)
Projetos	#			
	Racional	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) Integrators – Fedex
		Ø projetos	1 projeto	2 projetos
		<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos, serviços e indústria 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que potenciam ligações novas a equipamentos públicos, serviços e indústria 	<ul style="list-style-type: none"> Outros projetos que não potenciam ligações a equipamentos públicos, serviços e indústria

Análise Multi-Critério: Intermodalidade > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o potencial de intermodalidade (ligação a pólos geradores / atratores), foi atribuída uma ponderação de 20%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 3.1.1. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Mercador.

		Potencial Elevado (100%)	Potencial Moderado (50%)	Sem aumento incremental (0%)
Projetos	#	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) 	<ul style="list-style-type: none"> Integrators – Fedex Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável
	Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com potencial de captação de tráfego elevado 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com potencial de captação de tráfego moderado 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

Análise Multi-Critério: 3.1.2. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Passag.

		Potencial Elevado (100%)	Potencial Moderado (50%)	Sem aumento incremental (0%)
Projetos	#	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) <i>Integrators</i> – Fedex
	Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com potencial de captação de tráfego elevado 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com potencial de captação de tráfego moderado 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental
		Ø projetos	1 projeto	2 projetos

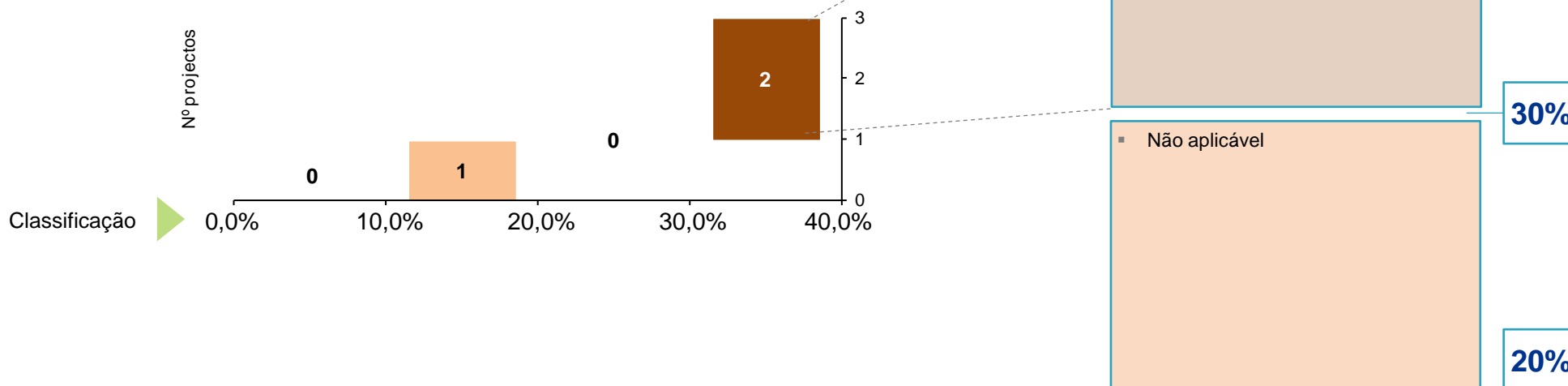
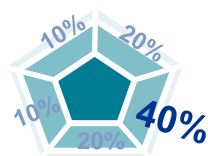
Análise Multi-Critério: 3.2.1. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Eliminação de estrangulamentos

	Prioritários (100%)	Não prioritários (50%)	Não (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) Integrators – Fedex 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Base aérea Monte Real
#	2 projetos	Ø projetos	1 projeto
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que endereçam constrangimentos de prioridade elevada: <ul style="list-style-type: none"> Nº de movimentos hora para passageiros/carga Espaço para instalação de infraestruturas de empresas integradoras/operações 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que endereçam constrangimento de prioridade moderada: <ul style="list-style-type: none"> Espaço para estacionamento aeronaves Falta de dinamização comercial para infraestruturas já existentes 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos que não endereçam constrangimentos de prioridade elevada ou moderada

Análise Multi-Critério: 3.2.2. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Sustentabilidade Operacional

	Aumento Grau cobertura e Redução O&M (100%)	Redução O&M (50%)	Não (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) <i>Integrators</i> – Fedex 	<ul style="list-style-type: none"> Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável
#	2 projetos	1 projeto	Ø projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com potencial de redução de custos de operação e manutenção 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos sem potencial de redução dos custos de operação e de manutenção; e/ou Projetos sem potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção

Análise Multi-Critério: Competitividade e eficiência > Resumo



- De acordo com a metodologia de priorização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com a competitividade e eficiência dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 40%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 4.1. Financiamento e Sustentabilidade > Elegibilidade para fundos comunitários

		Igual ou superior a 80% (100%)	Inferior a 80% (1% a 99%)	Não elegíveis (0%)
Projetos		<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) Integrators – Fedex Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável
	#	Ø projetos	3 projetos	Ø projetos
Racional		<ul style="list-style-type: none"> Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de participação maior ou igual a 80% 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de participação inferior a 80% 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos não elegíveis para incentivos comunitários

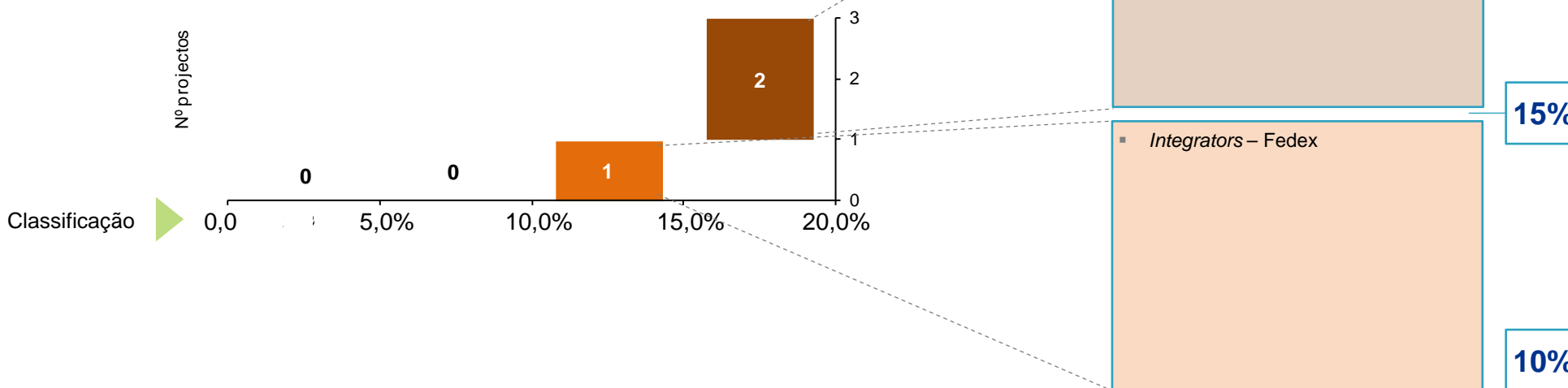
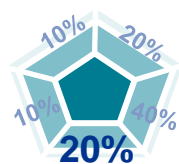
Análise Multi-Critério: 4.2. Financiamento e Sustentabilidade > Potencial captação fontes externas de *funding*

	Potencial Elevado (100%)	Potencial Limitado (50%)	Sem potencial (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Integrators</i> – Fedex 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável
#	2 projetos	1 projeto	Ø projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com elevado potencial de captação de fontes externas de <i>funding</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com potencial limitado de captação de fontes externas de <i>funding</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos sem potencial de captação de fontes externas de <i>funding</i>

Análise Multi-Critério: 4.3. Financiamento e Sustentabilidade > Comportabilidade

	Sem Impacto (100%)	Impacto Moderado (50%)	Impacto Elevado (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) Integrators – Fedex Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável
#	3 projetos	Ø projetos	Ø projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos sem impacto em termos de comportabilidade para o Estado / SEE 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com impacto moderado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos com impacto elevado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE

Análise Multi-Critério: Financiamento e Sustentabilidade > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o financiamento e sustentabilidade financeira dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 20%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

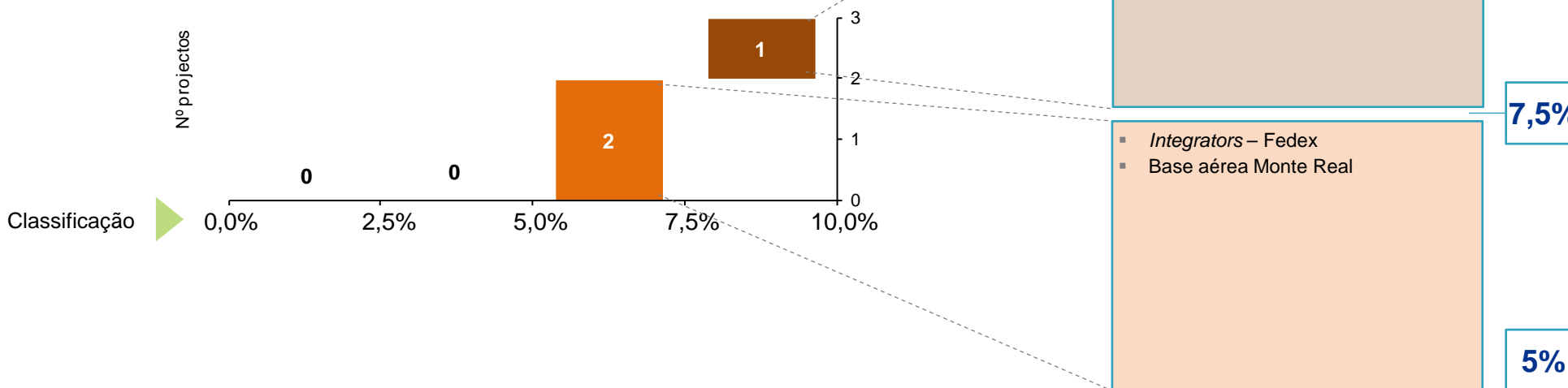
Análise Multi-Critério: 5.1. Nível de maturidade > Projetos em curso ou com existência de estudos/ projetos

		Projetos em curso (100%)	Existência de PIP / Estudos Técnicos / de Execução (50%)	Não (0%)
Projetos		<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável 	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Integrators – Fedex</i>
	#	Ø projetos	2 projetos	1 projeto
Racional		<ul style="list-style-type: none"> Projetos cuja execução já se encontra em curso 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos para os quais já exista Pedido de Informação Prévia solicitado junto dos Municípios localizados na respetiva área de influência, quando aplicável, ou com estudos técnicos / de execução que revelem a maturidade dos respetivos projetos 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos cuja execução ainda não foi iniciada, sem PIP ou sem quaisquer estudos técnicos / de execução que revelem a sua maturidade

Análise Multi-Critério: 5.2. Nível de maturidade > Timing de execução

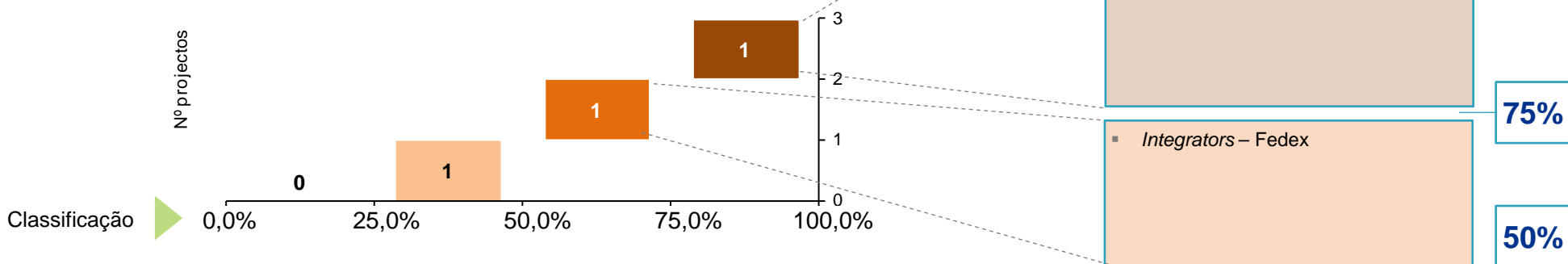
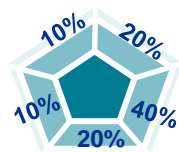
	Conclusão até 2016 (100%)	Após 2016, antes QCA (50%)	Conclusão após QCA (0%)
Projetos	<ul style="list-style-type: none"> Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) <i>Integrators</i> – Fedex 	<ul style="list-style-type: none"> Base aérea Monte Real 	<ul style="list-style-type: none"> Não aplicável
#	2 projetos	1 projetos	Ø projetos
Racional	<ul style="list-style-type: none"> Projetos cujo <i>timing</i> de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra até 2016 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos em que se estima que a respetiva conclusão ocorra após 2016, mas antes do fim do QCA, isto é, até 2020 	<ul style="list-style-type: none"> Projetos em que se estima que a respetiva conclusão ocorra após o QCA (2020)

Análise Multi-Critério: Nível de Maturidade > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o nível de maturidade dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

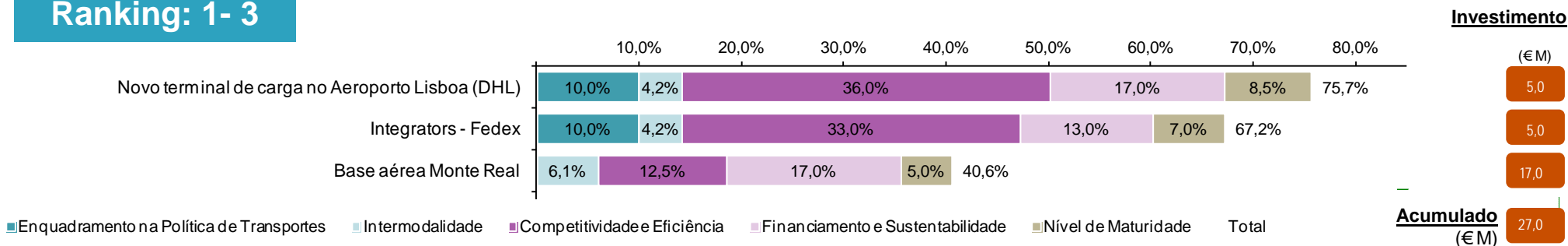
Análise Multicritério: Total > Resumo



- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação final do setor aeroportuário.

Seleção e prioritização: resultados preliminares da análise multicritério

Ranking: 1- 3



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

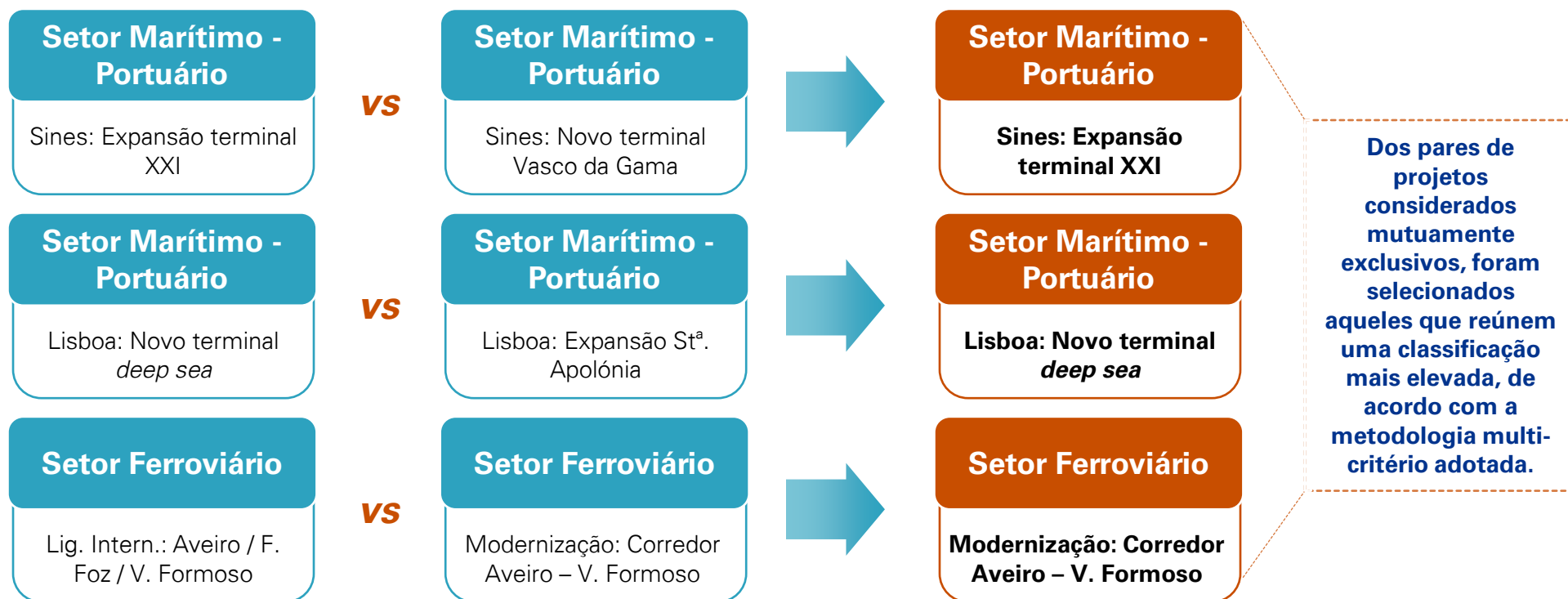
Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

C. Prioritização de projetos e investimentos - Projetos mutuamente exclusivos

Projetos mutuamente exclusivos

- A identificação de projetos mutuamente exclusivos é um aspeto fulcral a endereçar e que deve preceder a análise da prioritização de projetos numa lógica consolidada.
- Desta forma, nas páginas e subcapítulo seguinte é apresentada a análise de prioritização consolidada, que exclui os referidos projetos considerados mutuamente exclusivos.
- A identificação dos projetos considerados mutuamente exclusivos é como segue:



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

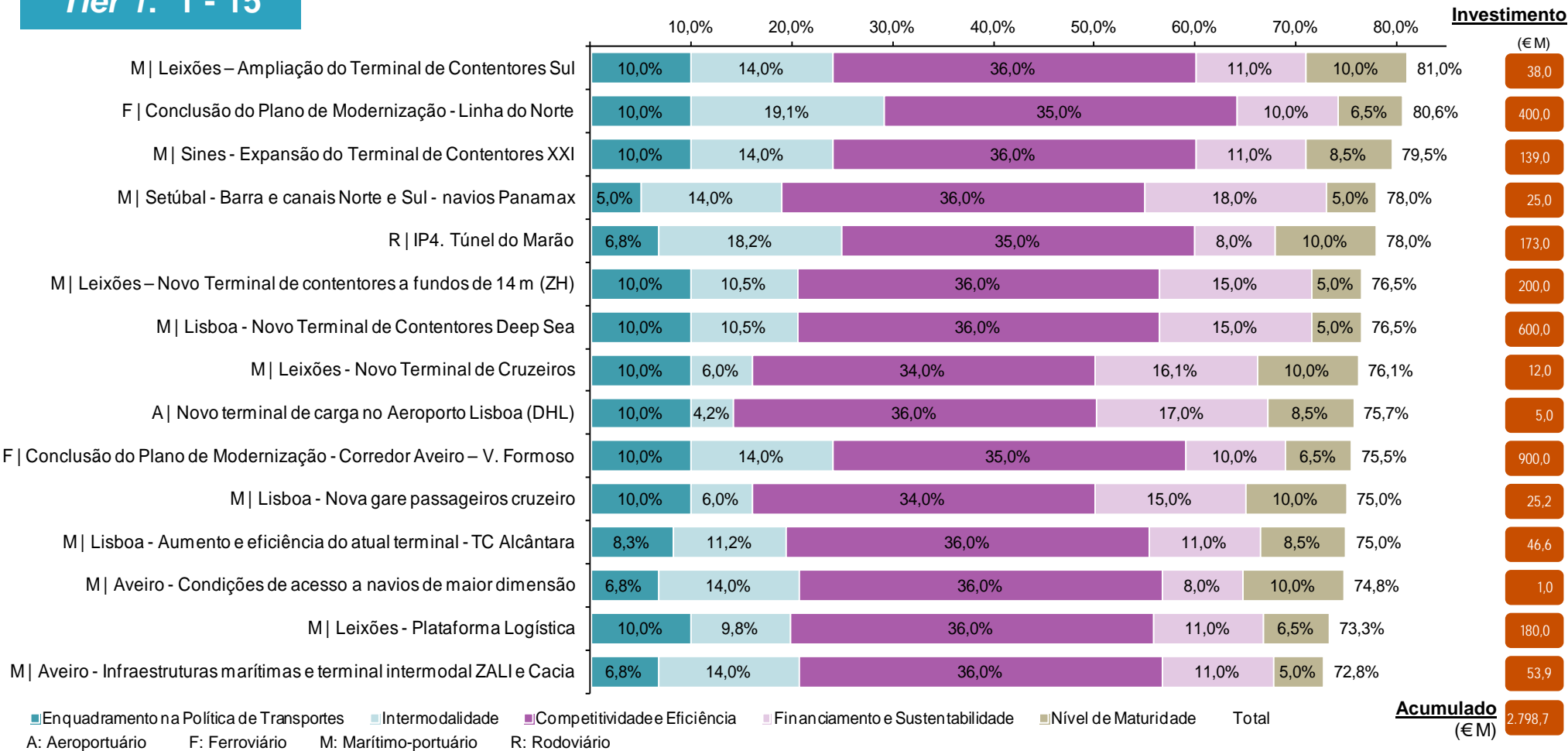
Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

Prioritização consolidada

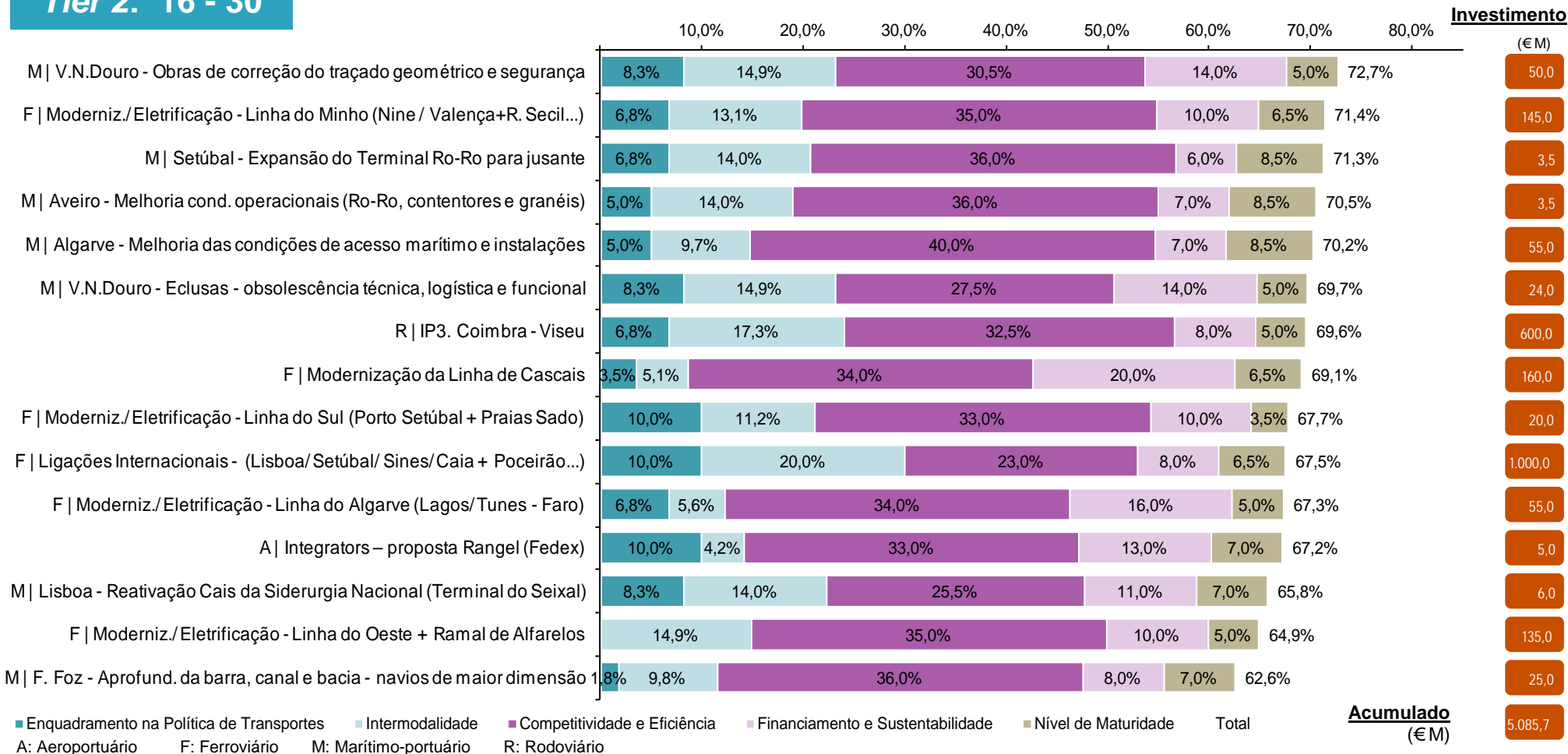
Tier 1: 1 - 15

■ Nesta secção são apresentados os 15 projectos (*tier 1*) e os 30 projectos (*tier 2*) melhor classificados numa óptica consolidada inter-sectorial, excluindo os projectos considerados mutuamente exclusivos, explicitados no subcapítulo anterior:



Prioritização consolidada

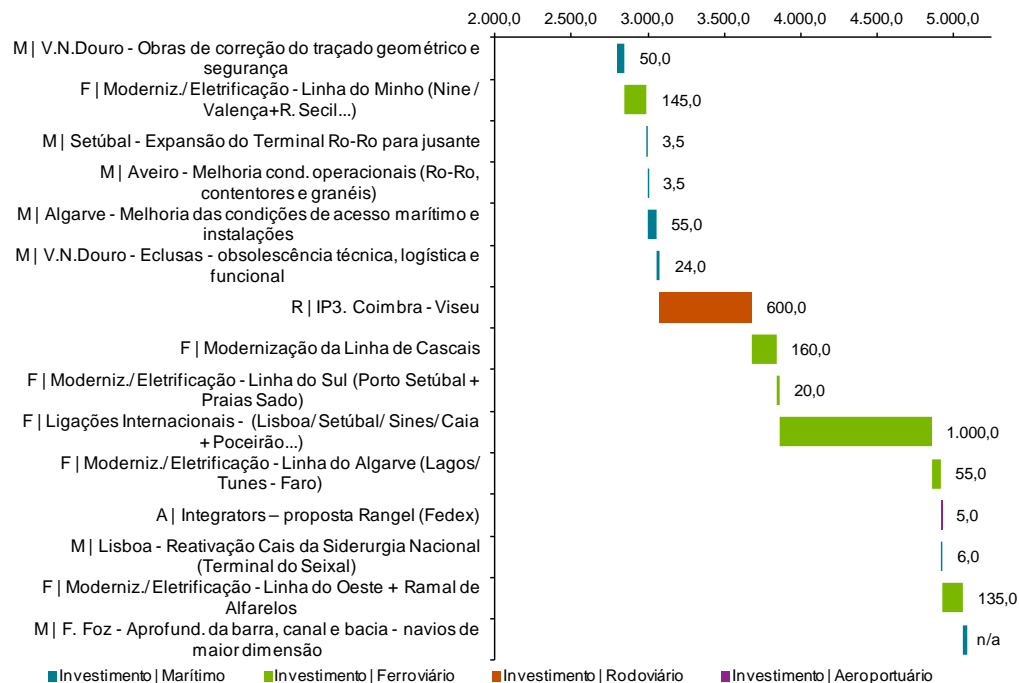
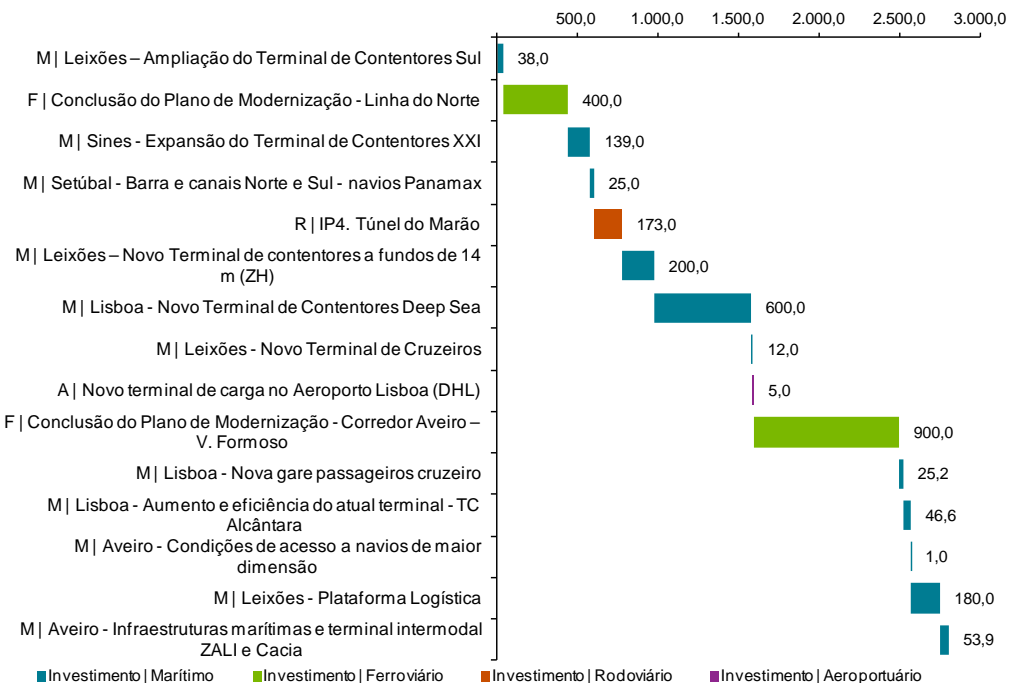
Tier 2: 16 - 30



Prioritização consolidada - Resumo

"Tier 1": 1 - 15				
Grupo	Distribuição		Investimento	
● Marítimo	11	73,3%	1.320,7	47,2%
● Ferroviário	2	13,3%	1.300,0	46,4%
● Rodoviário	1	6,7%	173,0	6,2%
● Aeroportuário	1	6,7%	5,0	0,2%
Total	15	100,0%	2.798,7	100,0%

"Tier 1+2": 1 - 30				
Grupo	Distribuição		Investimento	
● Marítimo	18	60,0%	1.487,7	29,3%
● Ferroviário	8	26,7%	2.815,0	55,4%
● Rodoviário	2	6,7%	773,0	15,2%
● Aeroportuário	2	6,7%	10,0	0,2%
Total	30	100,0%	5.085,7	100,0%



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

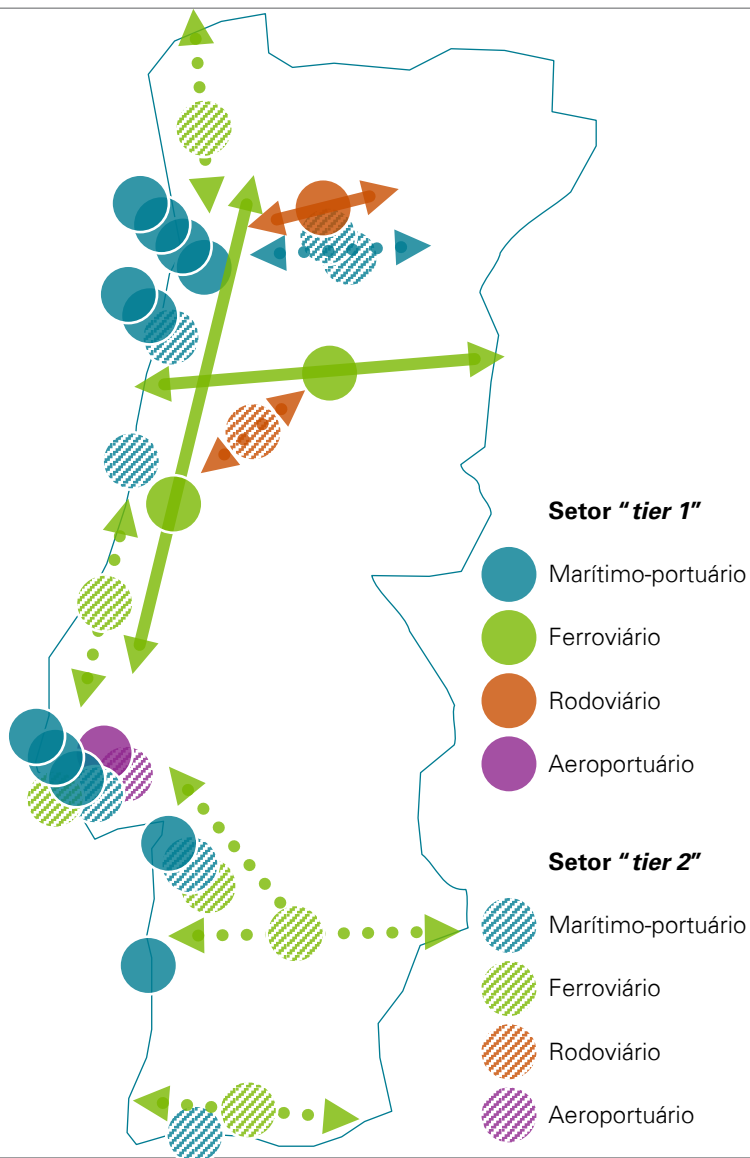
C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*



Enquadramento

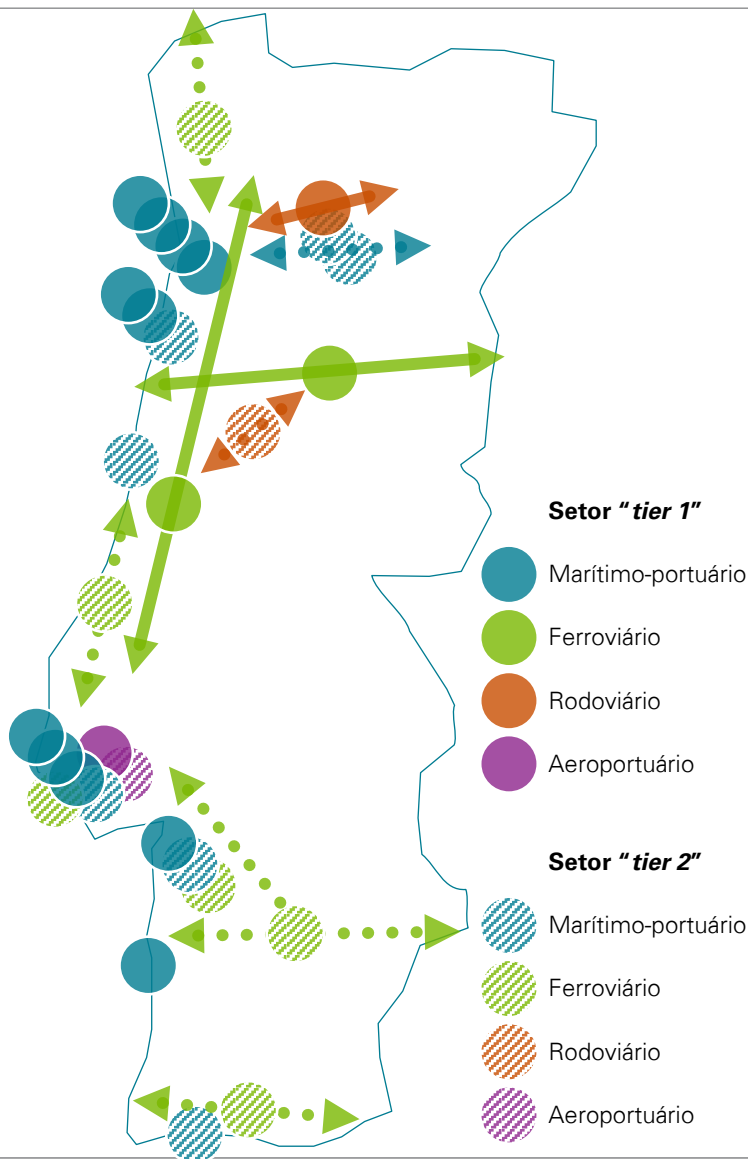
Face à análise de prioritização consolidada efetuada na secção anterior, pretende-se neste subcapítulo proceder à identificação e descrição de corredores estratégicos aglutinadores de projetos.

Os denominados corredores estratégicos foram definidos em função dos projetos considerados prioritários.

Corredores estratégicos

Da prioritização de projetos elencada anteriormente, é possível apontar as seguintes principais conclusões:

- Consolidação de um corredor atlântico integrado multimodal, incluindo:
 - a continuação do investimento no desenvolvimento dos portos de Leixões e Lisboa;
 - O investimento nos portos de Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal e Sines, bem como as intervenções na Via Navegável do Douro;
 - o fecho da “malha” rodoviária proporcionado pelo Túnel do Marão e pelo IP3 (ligação Coimbra – Viseu);
 - a conclusão da modernização das linhas ferroviárias do Norte e da Beira Alta (Corredor Aveiro – V. Formoso);
 - permitindo a circulação de passageiros, mas sobretudo de mercadorias, com respetiva ligação internacional a Espanha, e ainda a modernização das linhas ferroviárias do Minho e do Oeste.
- Emergência de um corredor sul, que engloba o eixo portuário Lisboa / Setúbal / Sines e uma nova ligação ferroviária internacional, permitindo a circulação, essencialmente de mercadorias, entre estes portos e até Espanha, pelo Poceirão / Caia;
- Relevância de um novo corredor horizontal no Algarve, numa ótica intermodal entre infraestruturas marítimo – portuárias e ferroviárias.



Resumo de projetos

Do exercício de prioritização anterior resulta a seguinte distribuição de projetos considerados prioritários:

- Concentração de 18 projetos do setor marítimo - portuário, dos quais:
 - 4 projetos localizados em Leixões: Ampliação do Terminal de Contentores Sul; Novo Terminal de contentores; Novo Terminal de Cruzeiros; e Plataforma Logística;
 - 4 projetos localizados em Lisboa: Novo Terminal *Deep Sea*; Nova gare passageiros cruzeiros; Aumento da eficiência dos atuais terminais - TC Alcântara; e Reativação do Terminal do Seixal (Siderurgia Nacional);
 - 3 projetos localizados em Aveiro: Receção de navios de maior dimensão, incluindo o período noturno; Infraestruturas marítimas e Terminal intermodal ZALI e expansão de plataforma de Cacia, e Melhoria das condições operacionais dos terminais *Ro-Ro*, contentores e granéis e respetivos interfaces ferroviários;
 - 2 projetos localizados em Setúbal: Barra e canais Norte e Sul - navios de maior dimensão, e Expansão do Terminal *Ro-Ro* para jusante;
 - 2 projetos localizados na Via Navegável do rio Douro: Obras de correção do traçado geométrico e Eclusas - obsolescência técnica, logística e funcional;
 - 1 projeto localizado em Sines: Expansão do Terminal de Contentores XXI;
 - 1 projeto localizado na Figueira da Foz: receção de navios de maior dimensão; e
 - 1 projeto localizado no Algarve: Melhoria das condições de acesso marítimo + instalações;
- O setor ferroviário inclui 8 projetos:
 - 2 projetos referentes à conclusão do Plano de Modernização da rede: Linha do Norte e Corredor Aveiro – V. Formoso;
 - 4 projetos de Modernização / Eletrificação: Linha do Minho (Nine / Valença+R. Secil...); Linha do Sul (Porto Setúbal e Praias Sado); Linha do Algarve (Lagos/ Tunes - Faro) e Linha do Oeste (inclui ramal de Alfarelos);
 - a linha suburbana de Cascais; e
 - 1 Ligação Internacional nova: Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão;
- 2 projetos do setor rodoviário: Túnel do Marão e IP3. Coimbra – Viseu;
- 2 projetos do setor aeroportuário: Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) e *Integrators Fedex*.

C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

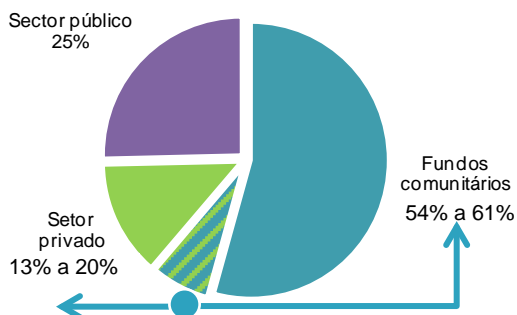
Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

Enquadramento

Pretende-se com esta análise enquadrar as fontes potenciais de *funding* dos projetos e investimentos identificados e priorizados anteriormente e, em particular, aferir o seu impacto prospetivo no Orçamento do Estado e Setor Empresarial do Estado. É de relevar que existe um elevado grau de incerteza no que concerne à proveniência do *funding* destes projetos pelo que os valores mencionados e a análise apresentada deve ser considerada como meramente indicativa.

Fontes potenciais de *funding*:



As fontes potenciais de *funding* dos custos de investimento associados à implementação dos projetos e investimentos priorizados anteriormente são descritas como segue:

- **Fundos comunitários:** cofinanciamento comunitário ao investimento, no âmbito dos quadros de apoio em vigor;
- **Setor público:** *funding* proveniente do Orçamento de Estado e/ou do Setor Empresarial do Estado, incluindo a componente de comparticipação nacional do cofinanciamento comunitário ao investimento;
- **Setor privado:** *funding* de projetos pelo setor privado através da banca comercial, mercado de capitais, ou outros. Em princípio, estes recursos estão associados a uma participação mais alargada do setor privado nos projetos, por exemplo, através de contratos de concessão de longa duração.

Resumo de origens de <i>funding</i> por sector (Tier 1 e Tier 2 - 30 projetos prioritários)						
Setor	Fundos comunitários	Setor privado	Setor público			Total
			Contrapartida nacional	Funding remanescente	Sub-total	
Marítimo	669,1	491,0	118,1	209,5	327,6	1.487,7
Ferroviário	1.914,2	32,0	337,8	531,0	868,8	2.815,0
Rodoviário *	[173,0 a 525,6]	[154,6 a 507,2]	92,8	-	92,8	773,0
Aeroportuário	4,3	5,0	0,8	-	0,8	10,0
Total	[2.760,6 a 3.113,2]	[682,6 a 1.035,2]	549,4	740,5	1.289,9	5.085,7

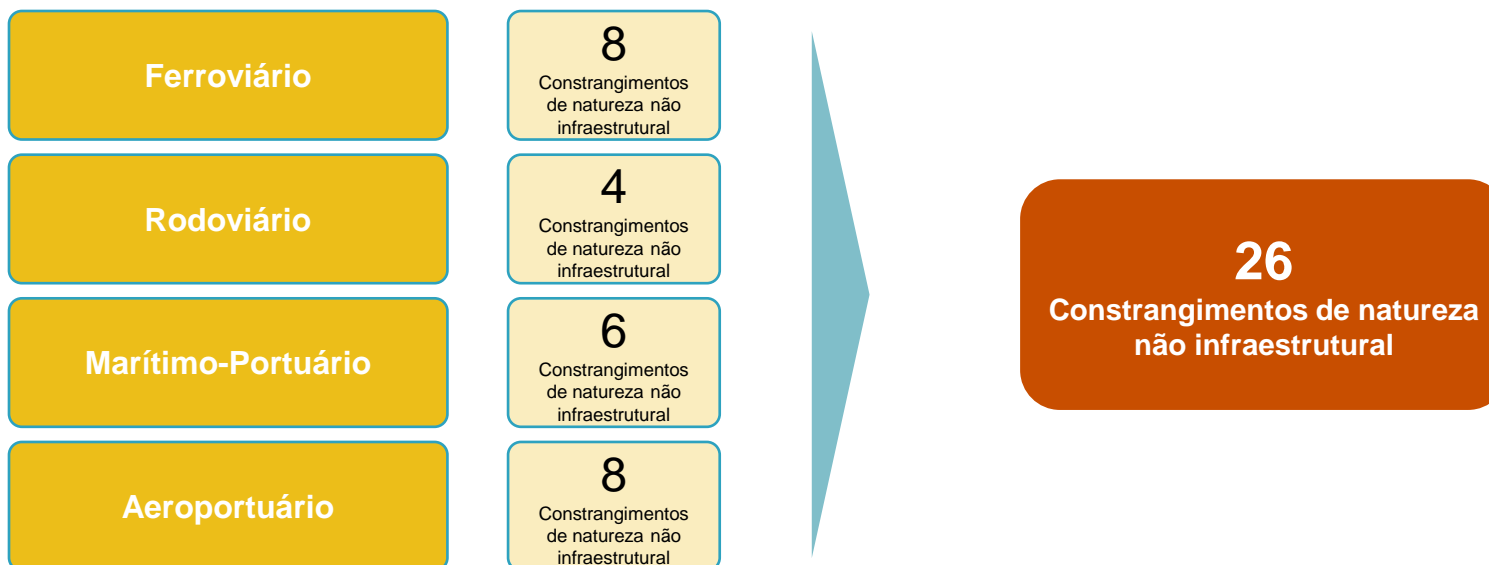
* No setor rodoviário existe um elevado grau de incerteza do potencial de cofinanciamento comunitário. Considera-se como fonte potencial alternativa ao cofinanciamento comunitário o financiamento privado, por via da antecipação de receitas de tráfego.

D. Recomendações e eixos de intervenção “não infraestruturais”

D. Recomendações e eixos de intervenção “não infraestruturais”

Enquadramento

Da sistematização dos contributos recebidos na fase diagnóstico, é possível identificar nos quatro setores em análise no presente documento, constrangimentos que não requerem intervenção ao nível da infraestrutura mas antes necessitam de medidas que permitam mudanças ao nível da legislação, relação entre operadores e gestor da infraestrutura, matriz tarifária, entre outros. No presente capítulo são listados os constrangimentos de natureza não infraestrutural por setor, bem como recomendações tendo em vista a resolução desses mesmo constrangimentos. As recomendações sugeridas são acompanhadas de um horizonte temporal para a concretização das mesmas. O número de constrangimentos identificados para cada setor é o seguinte:



D. Recomendações e eixos de intervenção “não infraestruturais”

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Setor Ferroviário



1

Limitação carga máxima (inferior ao valor de referência europeu)

Recomendação

Analisar e rever os limites atualmente existentes, por forma a melhorar a competitividade das empresas, os resultados e a redução de tarifas. Para o efeito, criar um grupo de trabalho especializado composto pelo gestor de infraestruturas, operadores e carregadores com o objetivo de identificar pontos críticos da infraestrutura e potenciais ganhos de competitividade, bem como o estabelecimento de um procedimento relativo à determinação da capacidade de tração de material motor.

>> Concretização: até Setembro de 2014

Setor Ferroviário



2

Falta de implementação eficaz do Regime de Melhoria de Desempenho entre o Gestor da Infra-estrutura e os Operadores

Recomendação

Finalização do processo de revisão do Regulamento 473/2010 relativo ao RMD, que introduz diversos aperfeiçoamentos.

Uma maior atuação por parte do Regulador (URF), intervindo e decidindo sobre:

- As contestações dos Operadores às atribuições de responsabilidade pelos atrasos realizadas pela REFER - vertente operacional de cariz diário
- Promoção do aperfeiçoamento dos procedimentos operacionais, ouvindo a REFER e Operadores
- Revisão dos parâmetros financeiros do RMD, de modo a assegurar um adequado balanço do risco (incentivos e penalidades)
- Os objetivos de desempenho e medidas concretas para a sua concretização, obtendo o comprometimento das partes

Simplificação do modelo de cálculo e implementação de metodologia de identificação das oportunidades de melhoria e seguimento de plano de ação.

>> Concretização: até Julho de 2014

Setor Ferroviário



3

Inexistência de Contrato Programa entre o Estado e o Gestor da Infra-estrutura

Recomendação

Concluir o processo em curso relativo ao Contrato Programa entre o Estado e o Gestor de Infraestrutura (GI), definindo designadamente as obrigações de serviço público e os deveres do GI em matéria de investimento e os compromissos do Estado na sua participação.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Ferroviário

4

Matriz tarifária:

- i) **Falta de incentivos à eficiência de mercado por parte dos diversos agentes**
- ii) **Diferenciação tarifária (mercadorias vs passageiros)**

Recomendação

Simplificação do modelo tarifário (existem mais de 80 troços de exploração com tarifários específicos) diferenciando positivamente a utilização da capacidade fora das horas de ponta, horários noturnos ou domingo e feriados. Rever os critérios de taxação da capacidade pedida e não efetuada.

>> Concretização: até Julho de 2014

Realização de um estudo por uma entidade independente, com o objetivo de avaliar:

- O nível global de repercussão dos custos de gestão da infraestrutura no mercado (operadores), ou seja, qual a capacidade do mercado para suportar os custos de gestão da infraestrutura e qual a parte desses custos que o Estado deve assumir
- O escalonamento das tarifas pelos vários segmentos de mercado, nomeadamente qual a diferenciação tarifária entre os serviços de mercadorias (nacional e internacional) e de passageiros (suburbanos, médio curso, longo curso, internacionais)
- Os parâmetros do sistema tarifário que facilitem o desenvolvimento da atividade ferroviária e incentivem comportamentos eficientes no mercado

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Ferroviário



5

Falta de complementaridade entre os diferentes modos de transporte ao nível dos horários e tarifário

Recomendação

Assegurar a concertação entre os operadores dos diferentes modos de transporte à escala das Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas .

Reavaliar o papel desempenhado pela OTLIS (Operadores de transportes da Região de Lisboa) e pelo TIP (Transportes Intermodais do Porto) face às atribuições cometidas às Autoridades Metropolitanas de Lisboa e do Porto.

>> Concretização: até Outubro de 2014

Setor Ferroviário



6

**Falta de integração
entre a RF nacional e
RF espanhola**

Recomendação

A competitividade e a sustentabilidade do setor de transporte de mercadorias por via férrea está dependente de uma efetiva integração da RF Nacional com a RF Espanhola, pelo que é necessário o comprometimento entre os governos de Portugal e Espanha para que os investimentos nos corredores internacionais sejam articulados de modo a garantir coerência ao nível de planeamento e de soluções técnicas.

Desenvolver um plano conjunto com Espanha para a integração da RF's preparando já os principais eixos de exportação/importação para a Bitola Europeia (a Sul via Caia/Badajoz e na região centro via Pampilhosa) e garantir com os congéneres de Espanha e França, a articulação de comboios sem qualquer tipo de entrave técnico, administrativo ou corporativo (maquinista), incluindo a dupla bitola.

>> Concretização De acordo com o calendário de implementação do corredor transeuropeu

Setor Ferroviário



7

Inoperacionalidade da rede de abastecimento de combustíveis líquidos e de básculas de pesagem de comboios

Recomendação

Definição de uma rede de abastecimento de combustíveis líquidos de apoio a todos os operadores incorporada no portfolio de serviços adicionais da REFER (atuais pontos de abastecimento da CP transferidos para a REFER).

Transferência para a REFER das atuais básculas de pesagem de comboios. Identificação de outros potenciais pontos de pesagem. Serviço a acrescentar ao atual portfolio de serviços adicionais da REFER.

>> Concretização: até Outubro de 2014

Setor Ferroviário



8

Terminais de mercadorias sob gestão da CP Carga (incluindo serviços de manobras)

Recomendação

Promover a transferência de todos os terminais com utilização efetiva ou potencial para a gestão da REFER, com a necessária avaliação e definição do seu modelo de gestão.

Garantir nesses mesmos terminais, sempre que se justifique, serviço de manobras, com e sem veículo trator, e movimentação de UTI.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

D. Recomendações e eixos de intervenção “não infraestruturais”

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Setor Rodoviário



1

Atual carga máxima legal no transporte de mercadorias

Recomendação

Alteração do Decreto-Lei n.º 133/2010 de 22 de Dezembro, de modo a alargar o limite de cargas no transporte rodoviário entre estabelecimentos industriais e portos, aí previsto, a todas as indústrias e fileiras;

O aumento generalizado das cargas permitidas deverá ser acompanhado do seguinte:

- Definição de um programa com Espanha e França que assegure a uniformização do tratamento legislativo e técnico;
- Prioridade aos corredores associados à exportação, às ligações a portos e a plataformas logísticas com acesso a autoestradas;
- Avaliação das exigências da infraestrutura e definição do modelo de financiamento, caso se verifique a necessidade de proceder a reforços prévios dos pavimentos e para suportar o aumento dos custos de O&M;

Seria importante garantir que a nova Diretiva permita a circulação dos *megatrucks* nos corredores internacionais, não ficando limitados a transportes transfronteiriços, ou na sua impossibilidade a negociação imediata de acordos bilaterais.

>> Concretização: a iniciar de imediato e em paralelo com a discussão europeia que decorre sobre a medida

Setor Rodoviário



2

Modelo tarifário:

- i) Rigidez do atual modelo não permite otimização da procura**
- ii) atual modelos nas (ex)SCUTs do interior e vias de exportação afeta a competitividade**

Recomendação

Alteração geral ao regime de tarifas e taxas de portagem, tendo em vista a prestação do melhor serviço e a garantia de uma maior equidade e justiça social, assegurando uma adequada distribuição dos custos da rede rodoviária nacional pelos seus principais beneficiários, através de:

- Variação das taxas de portagem de modo a assegurar o adequado ajustamento da utilização da rede em função das necessidades da procura – períodos horários/semanais/anuais, condições de fluidez do tráfego, critérios geográficos e utilização frequente.
- Taxas de portagem definidas com base em tarifa de referência (classe 1) com valor distinto na região do Litoral e na região do Interior do país – a aprovar por portaria do ME e MF.
- As concessionárias passariam a poder definir as taxas de portagem, desde que respeitando uma variação negativa ou positiva limitada relativamente à tarifa de referência – com limite superior anual em caso de ser positiva, aplicável num período transitório - aplicação das taxas de portagem sujeita a aprovação do Governo.

>> Concretização: até Maio de 2014

Setor Rodoviário



3

Gap de financiamento e tratamento da rede desclassificada

Recomendação

Rever o modelo de financiamento da rede rodoviária (nacional e municipal);

Proceder a um levantamento do estado de conservação geral da rede desclassificada nacional para uma melhor alocação estratégica dos recursos; Esta rede sofre de uma falta de investimentos o que põe em causa o seu bom estado de conservação devido à dificuldade dos municípios em obterem meios de financiamento para este fim.

O gap de financiamento poderá ser mitigado com a implementação de um conceito de financiamento “*follow the asset*”. Assim, deverão ser estabelecidos novos critérios gerais para as situações de alteração da jurisdição das estradas, que tenham em conta instrumentos específicos de sustentabilidade financeira.

>> Concretização: até Julho de 2014

Setor Rodoviário

**4**

Falta de legislação laboral específica e adequada ao setor dos transportes rodoviários

Recomendação

Revisão da legislação laboral do setor dos transportes, com proposta já entregue ao governo pelos operadores - Criação de um regime laboral específico para os setores do transporte rodoviário de passageiros e de cargas, tendo em vista a atualização e flexibilização dos conceitos, processo, direitos e deveres das partes envolvidas.

>> Concretização: até Outubro de 2014

D. Recomendações e eixos de intervenção “não infraestruturais”

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Setor Marítimo-Portuário



1

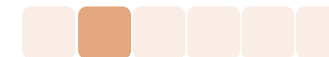
Necessidade de integração de todos os portos nacionais na rede transeuropeia

Recomendação

Desenvolver uma estratégia nacional no quadro da União Europeia em matéria de redes de infraestruturas de forma a reforçar a integração nacional do conjunto dos portos na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), contemplando também os portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz e Faro, realçando o papel de complementaridade entre os diversos portos na implementação efetiva do Corredor Multimodal Principal do Atlântico que liga Lisboa e Estrasburgo, nomeadamente preparando os elementos necessários e promovendo uma avaliação conjunta de alto nível com os serviços da Comissão Europeia de forma a contemplar essa realidade no contexto da próxima revisão da RTE-T.

>> Concretização: até Dezembro de 2015

Setor Marítimo-Portuário



2

**Limitações de
horários de operação
nos portos****Recomendação**

Avaliar com os diversos clientes e intervenientes nos portos e nos elos complementares da cadeia logística a viabilidade, e consequente criação das condições necessárias para o efeito, com vista à extensão do período de movimentação de mercadorias, até às 24 horas por dia e 7 dias por semana (a exemplo do Porto de Sines), nas instalações do sistema portuário comercial do continente em que a respetiva procura o justifique.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Marítimo-Portuário



3

Necessidade de harmonização da Janela Única Portuária ao abrigo das diretivas europeias

Recomendação

Aprofundar a implementação harmonizada da Janela Única Portuária (JUP) nos portos nacionais, nomeadamente em alinhamento com a Diretiva 2010/65/UE. Assegurar a sua integração no conceito de Janela Única Marítima em desenvolvimento ao nível da Comissão e dos diversos Estados-Membros da União Europeia, bem como a extensão e/ou articulação da JUP com o resto da cadeia logística no sentido da implementação do conceito de Janela Única Logística.

>> Concretização: até Junho de 2015

Promover a simplificação de procedimentos administrativos portuários e a revisão a Lei das Capitánias.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Marítimo-Portuário



4

**Necessidade de
revisão da política e
matriz tarifária**

Recomendação

Rever o sistema tarifário dos portos comerciais, assegurando uma efetiva aplicação harmonizada das taxas cobradas pelas Administrações Portuárias e a sustentabilidade económica e financeira dos portos e respetivos objetivos de desenvolvimento a médio e longo prazo, envolvendo todos os intervenientes na formação dos custos portuários, melhorando igualmente os mecanismos de prevenção de distorções das regras da concorrência, tendo designadamente em vista passar os ganhos para a economia.

Aplicação de tarifários claros e transparentes, e com flexibilidade para o acolhimento de formas diversas de incentivação (por ex.; isenção de taxas para a cabotagem costeira e fluvial).

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Marítimo-Portuário



5

Falta de concorrência intra / inter portos: necessidade de implementação de um organismo regulador e independente

Recomendação

Concretizar a implementação do organismo regulador, independente e com capacidade de atuação/decisão para o setor, visando assegurar uma verdadeira concorrência intra / inter portos em todos os serviços portuários e uma otimização e coordenação dos investimentos a realizar no setor e em articulação com a cadeia logística e envolvente territorial, cuja importância e urgência é reiterada por todos os atores da comunidade portuária.

>> Concretização: até Julho de 2014

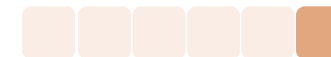
Governança dos Portos: criação de Plano de Reestruturação de AP com objetivo de redução de custos, obtenção de sinergias em compras e serviços partilhados, que possam ser repercutidos sobre os utilizadores dos Portos.

>> Concretização: até Julho de 2014

Rever a situação da Pilotagem (liberalização, concessões/licenças público/privada) e de reboques (atribuição de novas licenças) por forma a promover a concorrência em cada porto.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Marítimo-Portuário



6

**Revisão do atual
regime de
concessões****Recomendação**

Rever o modelo de concessões tendo como linha orientadora a maximização do desempenho do serviço prestado, da movimentação da carga e do valor para os clientes do porto, numa ótica de aumento da eficiência da operação portuária, redução dos custos de movimentação nos portos de forma clara e transparente e de crescimento das exportações e da economia em geral.

Garantir adequação dos cadernos de encargos das concessões portuárias à situação específica de cada porto e adequar os prazos das concessões aos investimentos a realizar pelos concessionários.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Estudar, no contexto da transposição da nova Diretiva Europeia sobre Concessões, modelos alternativos de gestão / exploração das infraestruturas portuárias, no sentido da manutenção ou melhoria da competitividade dos portos.

>> Concretização: até Dezembro de 2015

D. Recomendações e eixos de intervenção “não infraestruturais”

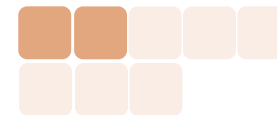
Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Setor Aeroportuário



1

Constrangimentos de espaço aéreo ao nível das restrições regulatórias e de coordenação entre aviação civil e militar

Recomendação

Rever os acordos ou protocolos existentes, garantindo a sua adaptação ao incremento do tráfego aéreo civil, nomeadamente em Lisboa.

>> Concretização: até Julho de 2014

2

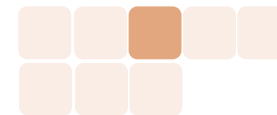
Falta de dinamização comercial para infraestruturas já existentes (ex. Beja)

Recomendação

Promoção conjunta a nível internacional por parte do detentor da infraestrutura (ANA) e AICEP do ativo aeroportuário de Beja em distintas valências, nomeadamente como centro de manutenção de aeronaves (ex. TAP), centro de ensino e treino, base de operação de ações humanitárias, ONG'S, organismos mundiais (ex. UNICEF, FAO) e na exportação de produtos agrícolas.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Aeroportuário

**3**

Elevado número e diversidade de infraestruturas (aeródromos e heliportos) pouco ou nada operacionais

Recomendação

Com a coordenação do regulador (INAC), estudar e definir a rede nacional fundamental de aeródromos e heliportos e propor um modelo de sustentabilidade capex/opex.

Celebrar protocolos com as entidades detentoras de infraestruturas, garantindo a sua operacionalidade.

>> Concretização: a iniciar de imediato

Setor Aeroportuário



4

Maior competitividade nas operações de *handling* (incluindo horário mais alargado)

Recomendação

Incentivar a entrada de mais um operador de *handling* no mercado.

Alargar, sem agravamento de custos, o período de funcionamento nas operações de *handling*, evoluindo para 16h x 6 x 365 e posteriormente para 24 x 7 x 365.

>> Concretização: até Outubro de 2014

Setor Aeroportuário



5

Maior eficiência nos aspetos relacionados com o envio e recepção de bens alimentares ou perecíveis

Recomendação

Estudar e implementar mecanismos que permitam a imediata ou rápida expedição e receção dos produtos perecíveis e/ou de temperatura controlada;

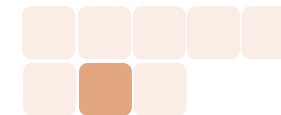
Garantir nos principais centros de carga do país a existência de condições de armazenagem de produtos de temperatura controlada, com o respeito das normas da cadeia de frio.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Aeroportuário (componente logística)**1****Implementação da
Janela Única****Recomendação**

Implementar a Janela Única da Logística, integrando os diferentes modos de transportes, simplificando e homogeneizando os procedimentos relativos à realização dos tramites administrativos e aduaneiros, garantindo a sua visibilidade e a tramitação online aos diferentes intervenientes.

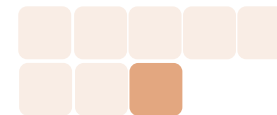
>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Aeroportuário (componente logística)**2****Necessidade de
implementação do
Observatório do
Transporte e da
Logística****Recomendação**

Desenvolver o Observatório do Transporte e da Logística. Terá que congrega os principais operadores, o regulador e reunir informação relevante do setor relativa aos diferentes modos. Deverá estar apetrechado das ferramentas necessárias para a produção de informação de suporte às decisões relativas aos projetos públicos e privados e à gestão do setor.

Elaborar o código de Boas Práticas do Setor.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Aeroportuário (componente logística)**3****Falta de estratégia integrada para as principais infra-estruturas logísticas****Recomendação**

Atualizar a estratégia logística, identificando ou confirmando as infraestruturas estratégicas e prioritárias, na ótica da deteção de necessidades da procura e da dimensão de polos de criação de riqueza. Integrar estas revisões e as recomendações do GT IEVA na estratégia logística do país.

>> Concretização: até Julho de 2014

E. Anexos

Página

I	Setor Rodoviário	294
II	Setor Marítimo-Portuário	297
III	Setor Aeroportuário	308
IV	Fichas Técnicas	316

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

Plano de Proximidade EP

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

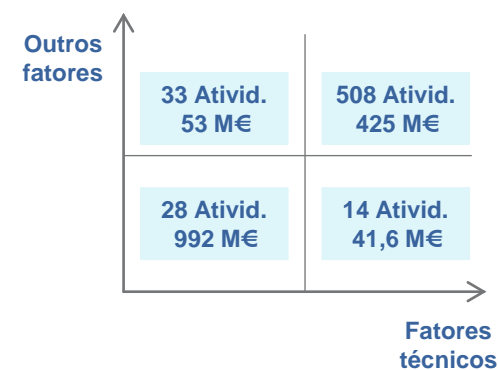
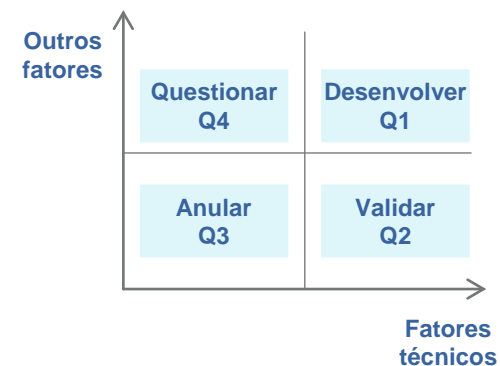
PLANO DE PROXIMIDADE EP

A EP desenvolve anualmente o Plano de Proximidade, que consiste na lista ordenada das intervenções, para o horizonte dos 3 anos seguintes e que, em função de uma série pré-definida de critérios, permite sustentar, objetivamente, a atuação da empresa relativamente às atividades que devem prosseguir, ou seja:

- A “**Desenvolver**” as inequívocas;
- A “**Validar**” face ao investimento ou à existência de alternativas portajadas;
- A “**Anular/Reavaliar**” face à relação custo/benefício;
- A “**Questionar**” face ao investimento e à urgência.

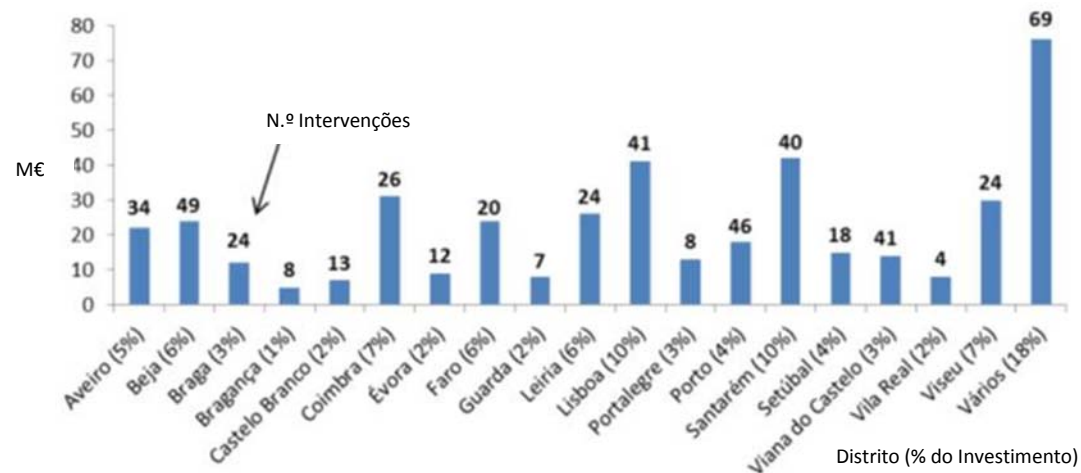
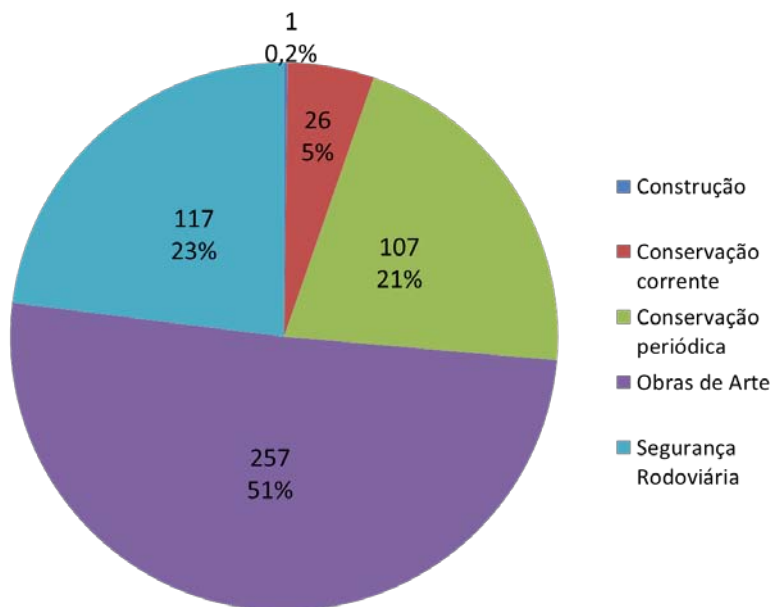
Os critérios considerados são os seguintes:

- **Legais** (instrução do concedente; nível serviço; segurança rodoviária; ambiente);
- **Operacionais** (tráfego; estado conservação; integração com troços contíguos; existência alternativa);
- **Financeiros** (volume investimento; alternativa a via portajada; financiamento Comunitário; financiamento BEI);
- **Políticos** (impacto territorial; compromissos assumidos; envolvimento municipal).



PLANO DE PROXIMIDADE EP

Relativamente aos 508 projetos classificados como “a Desenvolver” observa-se, pelo gráfico circular abaixo, que apenas 1 corresponde a construção nova, enquanto mais de metade corresponde a reabilitação de obras de arte



E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

Fundos disponíveis nas instalações portuárias do continente

Comprimento e boca de navios disponíveis nas instalações portuárias

Investimento vs movimentos de carga

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Fundos Disponíveis nas instalações do sistema portuário comercial do continente					
Portos	Locais	Fundos Disponíveis	Fundos a	Ano Previsto de	
		Atualmente m (ZH)	Disponibilizar m (ZH)	Disponibilização	
Viana do Castelo	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	8			
	Cais Comercial - Magem Sul	9			
	Cais da Margem Norte	5,5			
Leixões	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	12	14		2018
	Terminal de Contentores Norte	10			
	Terminal de Contentores Sul	12			
	Terminal de Graneis Agroalimentares (D4N)	12			
	Cais de Carga Geral e Granéis	11			
	Terminal Oceânico	30			
	Terminal Petroleiro	14,00; 10,00; 6,00			
	Terminal RO-RO	10			
	Terminal Multiusos (Molhe Sul)	10			
	Estação de Passageiros (D1N)	10			
	Novo Terminal de Passageiros (Molhe Sul)	10			
	Novo Terminal de Contentores			14	2018
Aveiro	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	12,5	13,2		2014
	Terminal Norte (Multiusos)	12			
	Terminal para Contentores e RO-RO	12			
	Terminal de Granéis Sólidos	12			
	Terminal de Granéis Líquidos	12			
	Terminal Sul (Multiusos)	7			

Fonte: AP's / IPTM

Fundos Disponíveis nas instalações do sistema portuário comercial do continente				
Portos	Locais	Fundos Disponíveis	Fundos a	Ano Previsto de
		Atualmente m (ZH)	Disponibilizar m (ZH)	Disponibilização
Figueira da Foz	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	7	*	
	Terminal de Carga Geral	6		
	Terminal de Granéis Sólidos	7		
Lisboa	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	16.5	18.5	2014/2016
	Terminal de Contentores de Alcântara	14	16	2014/2020
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	11	13	2014
	Terminal Multiusos do Beato	7		
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo	6		
	Terminal Multipurpose de Lisboa	6		
	Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	17.5		
	Terminal de Granéis Alimentares do Beato	7.3		
	Terminal de Granéis Alimentares de Palença	15		
	Terminal de Líquidos do Barreiro	9.5		
	Terminal do Barreiro (Granéis Sólidos)	10.5		
	Terminais de Serviço Privado (Licenças)			
	Terminal de Líquidos Banática	11.5		
	Terminal de Líquidos de Porto Brandão	14		
	Terminal de Líquidos de Porto dos Buchos	12		
	Terminal de Líquidos do Rosairinho	11.5		
Terminal de Alhandra - IBEROL	5			
Terminal de Alhandra - CIMPOR	5			

* Função dos resultados dos estudos de viabilidade a desenvolver relativamente à acessibilidade flúvio-marítima

Fundos Disponíveis nas instalações do sistema portuário comercial do continente					
Portos	Locais	Fundos Disponíveis		Fundos a	Ano Previsto de
		Atualmente m (ZH)	Disponibilizar m (ZH)		Disponibilização
Setúbal	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	12,7		15/16	
	(Fundos à maré)				
	Terminal Multiusos Zona 1	9,50	12,50		
	Terminal Multiusos Zona 2	12		14/15	2016/2017
	Terminal RO-RO/VW	12			
	Terminal de Granéis Líquidos Sapec	10,5			
	Terminal de Granéis Sólidos Sapec	10,5		12,5	2016/2017
	Terminal da Secil	9			
	Terminal Tanquisado/Eco-Oil	9,5			
	Terminal Praias do Sado	10			
	Terminal Uralada	6			
	Terminal da Alstom	6			
	Terminal da Lisnave	9			
	Terminal Teporset	11			
Terminal Termitrena	10,5		12,5	2016/2017	
Sines	Terminal de Granéis Líquidos	28			
	Terminal Petroquímico	12			
	Terminal Multipurpose de Sines	18			
	Terminal de Gás Natural	15			
	Terminal de Contentores de Sines (Terminal XXI)	17,5			
Portimão	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	8		10	2016
	Cais Comercial	8		10	2016
Faro	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	7		8	2014
	Cais Comercial	7		8	2014

Fonte: AP's / IPTM

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

Fundos disponíveis nas instalações portuárias do continente

Comprimento e boca de navios disponíveis nas instalações portuárias

Investimento vs movimentos de carga

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Comprimento e Boca de n/avios Disponíveis n/as instalações do sistema portuário comercial do continente							
Portos	Locais	Comprimento de		Ano Previsto de Disponibilização	Boca de n/avio		Ano Previsto de Disponibilização
		n/avio Disponível (m)	n/avio a Disponibilizar (m)		Disponível (m)	a Disponibilizar (m)	
Vian/a do Castelo	Barra / Can/al Principal de Acesso Marítimo Cais Comercial - Magem Sul Cais da Margem Norte	180			n/a (s/limite)		
Leixões	Barra / Can/al Principal de Acesso Marítimo Termin/al de Contentores Norte Termin/al de Contentores Sul Termin/al de Graneis Agroalimentares (D4N) Cais de Carga Geral e Granéis Termin/al Oceânico Termin/al Petroleiro Termin/al RO-RO Termin/al Multiusos (Molhe Sul) Estação de Passageiros (D1N) Novo Termin/al de Passageiros (Molhe Sul) Novo Termin/al de Contentores	300 ¹ 220 220 220 220 n/a (s/limite) 250; 200; 110 220 200 220 300	300 ² 300	2018 2018	32,3 32,3 32,3 32,3 32,3 n/a (s/limite) n/a (s/limite) 32,3 n/a (s/limite) n/a (s/limite) n/a (s/limite)	42 32,3 32,3 32,3 32,3 n/a (s/limite) n/a (s/limite) 32,3 n/a (s/limite) n/a (s/limite)	 2018
Aveiro	Barra / Can/al Principal de Acesso Marítimo Termin/al Norte (Multiusos) Termin/al para Contentores e RO-RO Termin/al de Granéis Sólidos Termin/al de Granéis Líquidos Termin/al Sul (Multiusos)	150 150 150 150 150 100	200	2014-2017	26 26 26 26 26 18	27	2014

¹Só para Navios Cruzeiros

²Para todos os Tipos de Navios

Comprimento e Boca de n/avios Disponíveis n/as instalações do sistema portuário comercial do continente								
Portos	Locais	Comprimento de		Ano Previsto de Disponibilização	Boca de n/avio		Ano Previsto de Disponibilização	
		n/avio Disponível (m)	n/avio a Disponibilizar (m)		Disponível (m)	a Disponibilizar (m)		
Figueira da Foz	Barra / Can/al Principal de Acesso Marítimo	120			18,5			
	Termin/al de Carga Geral	120			18,5			
	Termin/al de Granéis Sólidos	120			18,5			
Lisboa	Barra / Can/al Principal de Acesso Marítimo	s/ limite			s/ limite			
	Termin/al de Contentores de Alcântara	s/ limite			s/ limite			
	Termin/al de Contentores de Santa Apolónia	-240			s/ limite			
	Termin/al Multiusos do Beato	s/ limite			s/ limite			
	Termin/al Multiusos do Poço do Bispo	s/ limite			s/ limite			
	Termin/al Multipurpose de Lisboa	s/ limite			s/ limite			
	Termin/al de Granéis Alimentares da Trafaria	280			s/ limite			
	Termin/al de Granéis Alimentares do Beato	s/ limite			s/ limite			
	Termin/al de Granéis Alimentares de Palença	290			s/ limite			
	Termin/al de Líquidos do Barreiro	215			27,5			
	Termin/al do Barreiro (Granéis Sólidos)	145			27,5			
	Termin/ais de Serviço Privado (Licenças)							
	Termin/al de Líquidos 'Banática	205			s/ limite			
	Termin/al de Líquidos de Porto Brandão	180			s/ limite			
	Termin/al de Líquidos de Porto dos Buchos	225			s/ limite			
Termin/al de Líquidos do Rosairinho	Já não existe							
Termin/al de Alhandra - IBEROL	100			22,5				
Termin/al de Alhandra - CIMPOR	100			22,5				

Comprimento e Boca de Navios Disponíveis nas instalações do sistema portuário comercial do continente								
Portos	Locais	Comprimento de		Ano Previsto de	Boca de Navio		Ano Previsto de	
		Navio Disponível (m)	Navio a Disponibilizar (m)	Disponibilização	Disponível (m) a	Disponibilizar (m)	Disponibilização	
Setúbal	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo (Apenas Terminais de Serviço Público, fundos à maré)	sem limite			sem limite			
	Terminal Multiusos Zona 1	175; 80 e 215 ¹			40			
	Terminal Multiusos Zona 2	723 ²	723 ²	2016/2017	40	em estudo	2016/2017	
	Terminal RO-RO/VW	363 ² +145 (rampa)			40			
	Terminal de Granéis Líquidos Sapec	200 ¹			40			
	Terminal de Granéis Sólidos Sapec	200 ¹	em estudo	2016/2017	40	em estudo	2016/2017	
	Terminal da Secil	170 e 125 ¹			40			
	Terminal Tanquisado/Eco-Oil	463 ³			40			
	Terminal Praias do Sado	200 ¹			40			
	Terminal Uralada	100 ¹			40			
	Terminal da Alstom	110 ¹			40			
	Terminal da Lisnave	⁴			sem limite			
	Terminal Teporset	nd			sem limite			
	Terminal Termitrena	200 ¹	em estudo	2016/2017	sem limite	em estudo	2016/2017	
Sines	Terminal de Granéis Líquidos	350						
	Terminal Petroquímico	172						
	Terminal Multipurpose de Sines	305						
	Terminal de Gás Natural	320						
	Terminal de Contentores de Sines (Terminal XXI)	400						
Portimão	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	215	> 300		Não condicionante			
	Cais Comercial	215	> 300		Não condicionante			
Faro	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	110			Não condicionante			
	Cais Comercial	110			Não condicionante			

¹Comprimento máximo aconselhável³Comprimento cais+duques d'alba²Comprimento do cais⁴Navios até 280 m de comprimento em qualquer repono de maré (noite e dia). Acima de 280 m manobram de dia

Fonte: AP's / IPTM

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

Fundos disponíveis nas instalações portuárias do continente

Comprimento e boca de navios disponíveis nas instalações portuárias

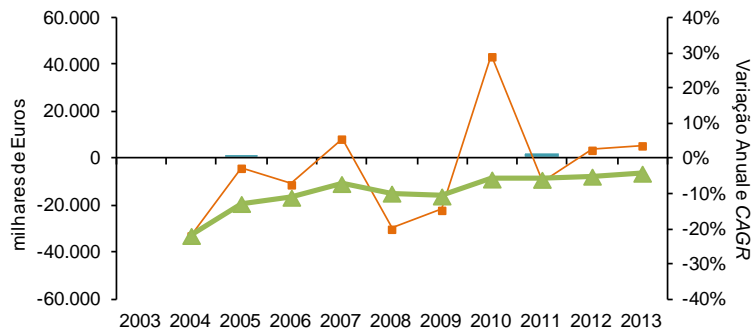
Investimento vs movimentos de carga

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Inv. Médio €0,9M
CAGR 03-13 -4,1%

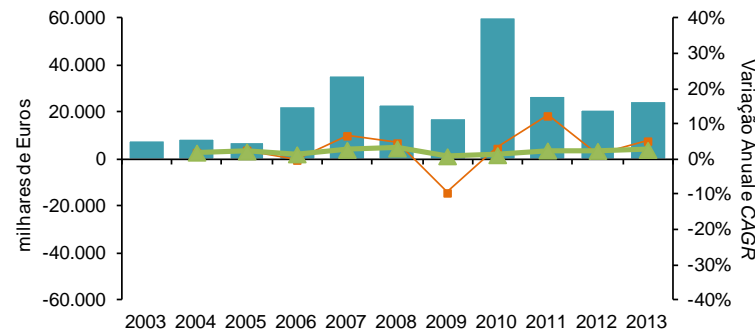
Porto de Viana do Castelo



Investimento Crescimento Anual CAGR Acumulado

Inv. Médio €23,2M
CAGR 03-13 2,6%

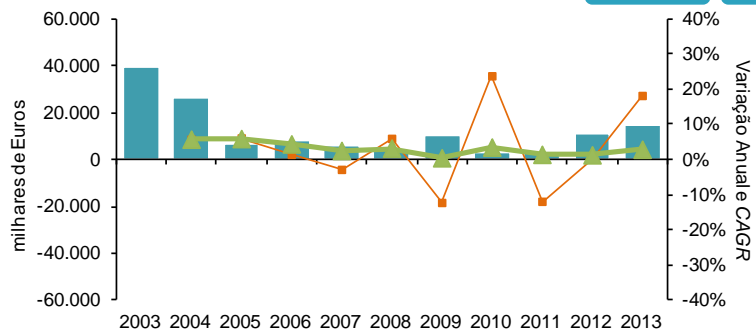
Porto de Leixões



Investimento Crescimento Anual CAGR Acumulado

Inv. Médio €12,0M
CAGR 03-13 2,8%

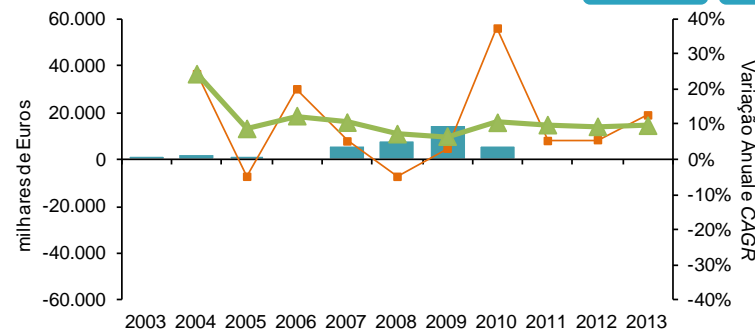
Porto de Aveiro



Investimento Crescimento Anual CAGR Acumulado

Inv. Médio €3,9M
CAGR 03-13 9,7%

Porto de Figueira da Foz

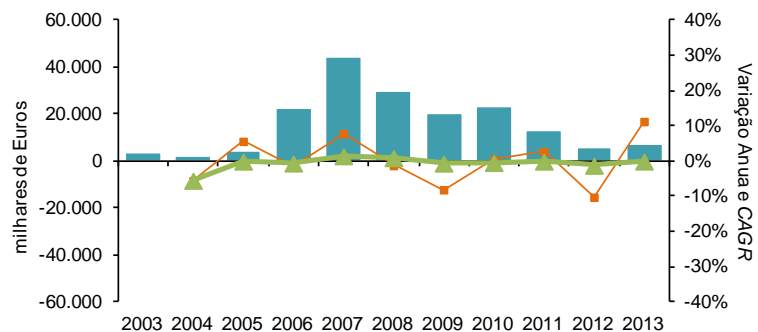


Investimento Crescimento Anual CAGR Acumulado

Fonte: AP's / IPTM



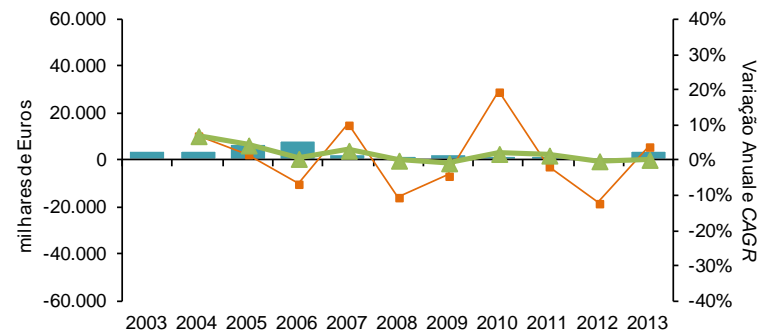
Porto de Lisboa



Investimento Crescimento Anual CAGR Acumulado



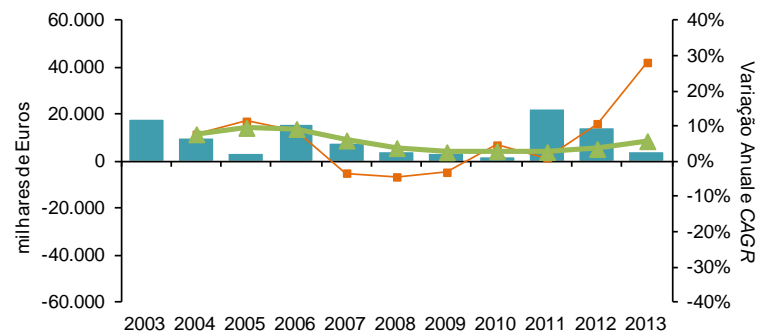
Porto de Setúbal



Investimento Crescimento Anual CAGR Acumulado



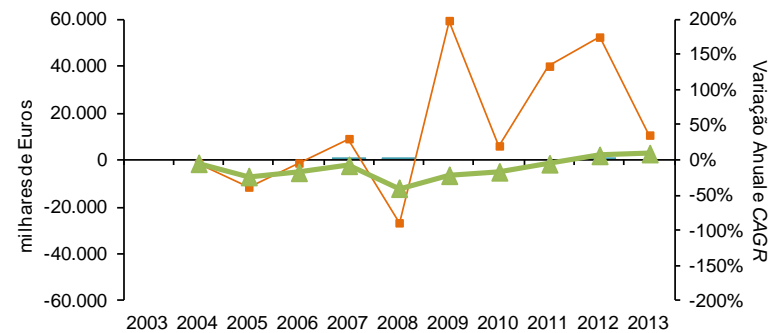
Porto de Sines



Investimento Crescimento Anual CAGR Acumulado



Portos do Algarve



Investimento Crescimento Anual CAGR Acumulado

Fonte: AP's / IPTM

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

Aeródromos Nacionais

Helipertos Nacionais

E-Freight

IV. Fichas Técnicas

▪ Lista

Identificação Indicador de lugar * Sem indicador de lugar ICAO	Internacional (INTL) Nacional (NTL) Militar (MIL) Outros (OTR)	Tipo de tráfego autorizado	
		IFR - VFR	Regular (S) Não Regular (NS) Privado (P) Emergência Médica (HEMS) Combate a incêndios (FFS)
ALVERCA LPAR	MIL		
AVEIRO LPAV	MIL		
BEJA LPBJ	MIL/NTL/INTL	IFR/VFR	S, NS,P
BRAGA LPBR	NTL	VFR	NS, P
BRAGANÇA LPBG	NTL	VFR	S, NS, P
CASCAIS LPCS	NTL	IFR/VFR	NS, P
CHAVES LPCH	NTL	VFR	S, NS, P
COIMBRA LPCO	NTL	VFR	NS, P, HEMS, FFS
CORVO LPCR	NTL	VFR	S,NS, P
ESPINHO LPIN	OTR	VFR	NS, P
ÉVORA LPEV	NTL	IFR/VFR	NS, P
FARO LPFR	INTL	IFR/VFR	S,NS, P
FERREIRA DO ALENTEJO – LPFA	NTL	VFR	NS,P
FIGUEIRA DE CAVALEIROS	NTL	VFR	NS, P
FLORES LPFL	NTL	IFR/VFR	S,NS, P
GRACIOSA LPGR	NTL	IFR/VFR	S,NS, P
HORTA LPHR	NTL	IFR/VFR	S, NS, P
LAJES LPLA	MIL- INTL	IFR/VFR	S,NS
LEIRIA LPJF	OTR	VFR	NS, P
LISBOA LPPT	INTL	IFR/VFR	S,NS, P
LOUSÃ LPLZ	OTR	VFR	FFS
MADEIRA LPMA	INTL	IFR/VFR	S,NS, P
MIRANDELA LPMI	NTL	VFR	NS, P, HEMS, FFS
MOGADOURO LPMU	NTL	VFR	NS, P

Identificação Indicador de lugar * Sem indicador de lugar ICAO	Internacional (INTL) Nacional (NTL) Militar (MIL) Outros (OTR)	Tipo de tráfego autorizado	
		IFR - VFR	Regular (S) Não Regular (NS) Privado (P) Emergência Médica (HEMS) Combate a incêndios (FFS)
MONTARGIL LPMO	OTR	VFR	P
MONTE REAL LPMR	MIL		
MONTIJO LPMT	MIL		
OTA LPOT	MIL		
OVAR LPOV	MIL		
PICO LPPI	NTL	IFR/VFR	S,NS,P
PONTA DELGADA LPPD	INTL	IFR/VFR	S, NS,P
PONTE DE SÔR LPZO	NTL	VFR	NS,P
PORTIMÃO LPPM	NTL	VFR	NS,P
PORTO LPPR	INTL	IFR/VFR	S, NS,P
PORTO SANTO LPPS	INTL	IFR/VFR	S, NS,P
PROENÇA A NOVA LPPN	NTL	VFR	P
S JORGE LPSJ	NTL	VFR	S, NS,P
SANTA CRUZ LPSC	NTL	VFR	NS,P
SANTA MARIA LPAZ	INTL	IFR/VFR	S, NS,P
SANTARÉM LPSR	OTR	VFR	P
SEIA LPSE	NTL	VFR	NS,P, FFS, HEMS
SINTRA LPST	MIL		
TANCOS LPTN	MIL		
VILA REAL LPVR	NTL	IFR/VFR	S, NS,P, FFS, HEMS
VILAR DE LUZ / MAIA LPVL	NTL	VFR	NS,P, FFS, HEMS
VISEU LPVZ	NTL	VFR	NS, P

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

Aeródromos Nacionais

Helipertos Nacionais

E-Freight

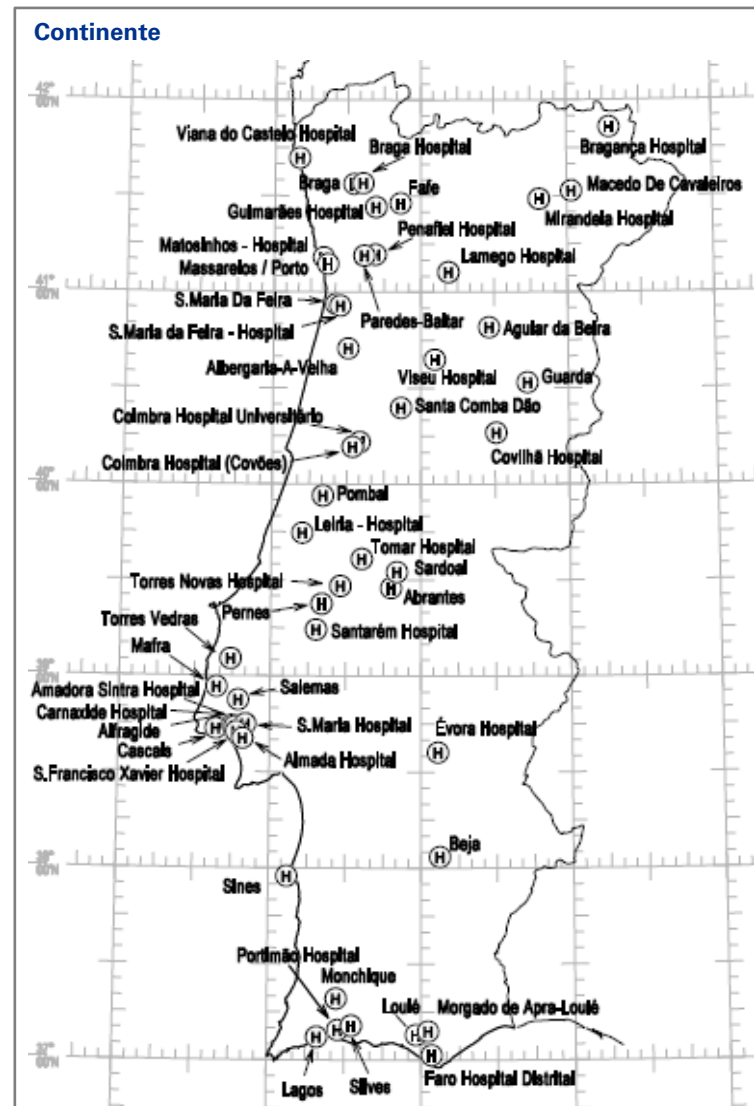
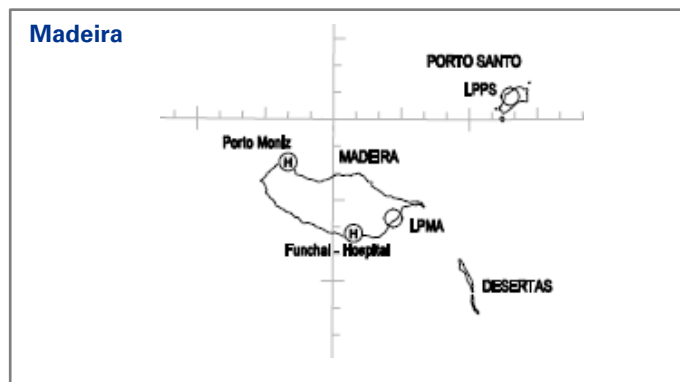
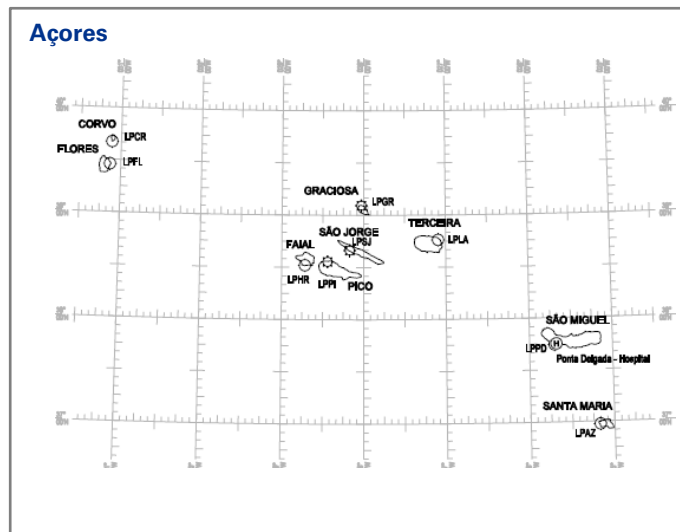
IV. Fichas Técnicas

- Lista

Identificação Indicador de lugar * Sem indicador de lugar ICAO	Outros (OTR)	Tipo de tráfego autorizado	
		IFR - VFR	Privado (P) Emergência Médica (HEMS) Combate a incêndios (FFS)
ABRANTES HOSPITAL LPAB	OTR	VFR	HEMS
AGUIAR DA BEIRA	OTR	VFR	HEMS
ALBERGARIA-A-VELHA (Areeiros) LPAG	OTR	VFR	P
ALFRAGIDE *	OTR	VFR	NS, P
ALMADA HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
AMADORA HOSPITAL LPAS	OTR	VFR	HEMS
BARLAVENTO ALGARVIO HOSPITAL - LPBA	OTR	VFR	HEMS
BEJA LPPJ	OTR	VFR	FFS
BRAGA*	OTR	VFR	FFS
BRAGA HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
BRAGANÇA HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
CARNAXIDE HOSPITAL DE SANTA CRUZ - LPFX	OTR	VFR	HEMS
COIMBRA HOSPITAL UNIVERSITARIO LPCI	OTR	VFR	HEMS
COIMBRA HOSPITAL COVÕES*	OTR	VFR	HEMS
COVILHÃ HOSPITAL LPCL*	OTR	VFR	HEMS
ÉVORA HOSPITAL LPER	OTR	VFR	HEMS
FAFE LPFE	OTR	VFR	FFS
FARO HOSPITAL DISTRITAL LPFO	OTR	VFR	HEMS
FUNCHAL HOSPITAL DA CRUZ DE CARVALHO - LPCC	OTR	VFR	HEMS
GUARDA HOSPITAL LPGA	OTR	VFR	HEMS, FFS
GUIMARÃES HOSPITAL *	OTR	VFR	HEMS
LAGOS*	OTR	VFR	FFS, P
LAMEGO HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
LEIRIA HOSPITAL LPLE	OTR	VFR	HEMS, FFS
LISBOA HOSPITAL SANTA MARIA*	OTR	VFR	HEMS

Identificação Indicador de lugar * Sem indicador de lugar ICAO	Outros (OTR)	Tipo de tráfego autorizado	
		IFR - VFR	Privado (P) Emergência Médica (HEMS) Combate a incêndios (FFS)
LISBOA HOSPITAL S.FRANCISCO .XAVIER*	OTR	VFR	HEMS
LOULÉ LPLO	OTR	VFR	FFS; HEMS
MACEDO DE CAVALEIROS LPMC	OTR	VFR	NS, FFS,HEMS
MAFRA LPMP	OTR	VFR	FFS, HEMS
MASSARELOS/Porto/Douro Azul *	OTR	VFR	HEMS, P
MATOSINHOS HOSPITAL PEDRO HISPANO - LPPH	OTR	VFR	HEMS
MIRANDELA HOSPITAL LPMD	OTR	VFR	HEMS
MONCHIQUE	OTR	VFR	FFS, P
MORGADO DE APRA - LOULÉ	OTR	VFR	NS, P
PAREDES*	OTR	VFR	FFS, HEMS
PENAFIEL HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
PERNES*	OTR	VFR	FFS, HEMS
POMBAL*	OTR	VFR	FFS, HEMS
PONTA DELGADA HOSPITAL LPES	OTR	VFR	HEMS
PORTO MONIZ LPMZ	OTR	VFR	NS, P, FFS, HEMS
SALEMAS LPESA	OTR	VFR	P, HEMS
SANTA COMBA DÃO LPCD	OTR	VFR	FFS, HEMS
SANTA MARIA DA FEIRA	OTR	VFR	P
SANTA MARIA DA FEIRA HOSPITAL LPSS	OTR	VFR	HEMS
SANTARÉM HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
SARDOAL *	OTR	VFR	FFS, HEMS
SILVES*	OTR	VFR	P
SINES*	OTR	VFR	P, FFS, HEMS
TOMAR HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
TORRES NOVAS HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
TORRES VEDRAS*	OTR	VFR	HEMS
VIANA DO CASTELO HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
UIVISEU HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS

Mapas



Nota:
Açores e Madeira incluem Aeródromos

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

Aeródromos Nacionais

Heliportos Nacionais

E-Freight

IV. Fichas Técnicas

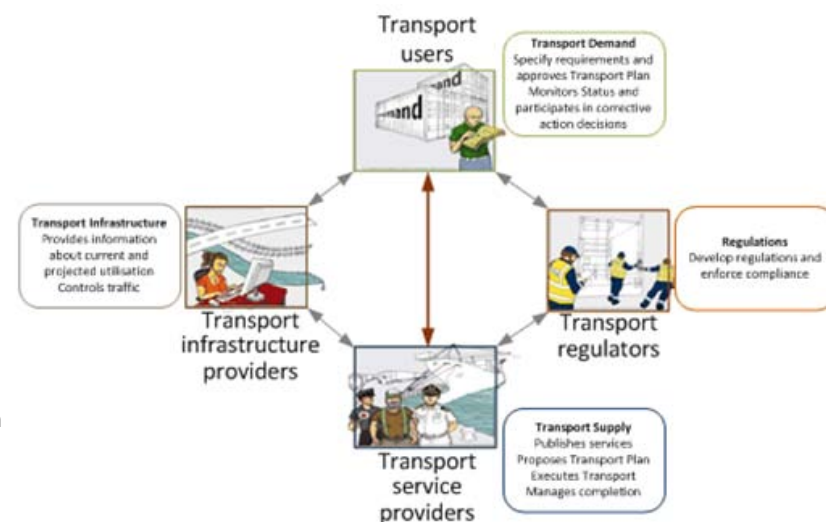
About e-Freight

The e-Freight Integrated Project (European e-Freight capabilities for Co-modal transport) started 1st January 2010 bringing together 30 partners from 14 Member States and Norway for a program of work that will cover 4.0 years, addressing the development, validation and demonstration of innovative e-Freight capabilities.

e-Freight capabilities will be developed to support the following four main categories of e-Freight stakeholders:

1. Transport users (shippers, freight forwarders, etc) to identify and use direct or combined transport services most suited for their purpose.
2. Transport service providers in all modes to:
 - i. provide information about their services and exchange information electronically with relevant actors through planning, executing and completing transport operations;
 - ii. setting up of (liner) service networks adhering to co-modality principles for improved efficiency and end-to-end quality of surface freight transportation.
3. Transport infrastructure providers to facilitate the best possible use of the complete transport infrastructure and support transport users by providing information about the available transport infrastructure and how to use it.
4. Transport regulators to obtain in the simplest possible way the required information for monitoring compliance with applicable regulations, and to exchange information with other authorities for collaboration in security and environmental risk management.

in: <http://www.efreightproject.eu/default.aspx?articleID=1120>



E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Prioritização consolidada – *Tier 1 e Tier 2*

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

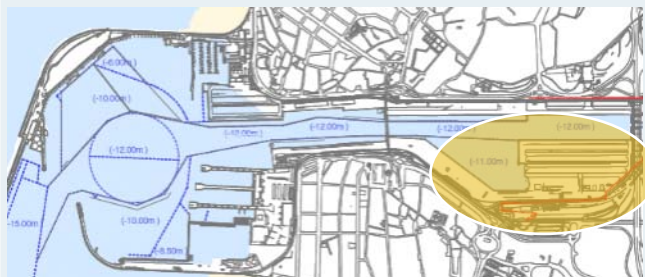
Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Leixões - Ampliação do Terminal de Contentores Sul

1

Localização



Descrição

O presente investimento de ampliação do Terminal de Contentores Sul, actualmente sob concessão da TCL – Terminal de Contentores de Leixões, S.A., consubstancia-se, essencialmente, no reforço e repavimentação do terraplano para aumento da área de estacionamento de contentores cheios, em cerca de 2,4 ha, na construção de um Terminal Ferro-Marítimo de apoio e na reconversão do antigo parque de espera de camiões para zona de estacionamento de contentores vazios.

Neste momento torna-se necessário criar condições para aumentar a capacidade instalada no terminal, mormente do seu lado terra, ou seja na ampliação dos seus terraplenos para estacionamento de contentores cheios, atendendo às seguintes principais circunstâncias:

- O movimento em TEU tem evoluído acima do previsto no modelo económico e financeiro da concessão e perspectiva-se que assim continue no futuro;
- A resposta às necessidades das cadeias logísticas exigiu a afectação de espaço para a gestão de contentores vazios;
- A premência da necessidade de área para estacionamento de contentores cheios em face da evolução das taxas de crescimento do tráfego de contentores;
- A capacidade instalada do Terminal de 6.600.000 toneladas e 650 mil TEU está próxima de ser atingida nas actuais condições de exploração de dois turnos de trabalho efectivo;
- Crescimento sustentado da carga contentorizada em Leixões, tendo sido movimentadas em 2012 mais de 6,4 milhões de toneladas e mais de 630 mil TEU.

Investimento necessário: 38 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadorias no terminal, por via do aumento da capacidade em carga contentorizada de 650.000 TEU para 850.000 TEU, viabilizando, assim, o trabalho no terceiro turno.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Permite aumentar a conectividade de Leixões com outros portos;
- Potencia a intermodalidade do terminal com a plataforma logística de Leixões em curso, com a plataforma logística de Salamanca e com outras plataformas existentes no *hinterland* do Porto de Leixões;
- Permite aumentar a conectividade do terminal com parques industriais existentes nas Regiões Norte e Centro.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento, proporcionando ainda o aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M da infraestrutura.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*: parte significativa do investimento será realizado pelo concessionário (equipamentos / super-estrutura), suportando a APDL os investimentos em infraestruturas do terminal.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Linha do Norte (Gaia / Ovar - Alfarelos / Pampilhosa - Vale de Santarém/ Entroncamento, Alverca / Castanh. Ribatejo, Terminal Bobadela)

2

Localização



Descrição

O projeto de reabilitação da linha do Norte, espinha dorsal da Rede Ferroviária Nacional, integrado numa estratégia de desenvolvimento assente em princípios de aumento da eficiência, competitividade e sustentabilidade do sistema de transportes, dinamização do crescimento económico e aumento da coesão social e territorial, traduz-se numa intervenção fundamental para o desenvolvimento do sistema ferroviário.

A conclusão da reabilitação visa dotar esta linha de condições homogéneas de exploração, eliminando constrangimentos, aumentando os níveis de segurança e fiabilidade da infraestrutura.

A reabilitação impedirá a degradação da infraestrutura e permitirá repor o patamar de velocidades na média dos 140 km/h, não permitindo, no entanto, o aumento da TVM (tabela de velocidade máxima) uma vez que não irá haver alterações de traçado. As intervenções vão permitir eliminar as margens suplementares atualmente previstas no Diretório da Rede. Deverão ainda permitir o cruzamento e circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 m.

O projeto compreende a intervenção nos troços ainda não modernizados, a triplicação do troço a norte de Alverca / Castanheira do Ribatejo e a eliminação de constrangimentos no Terminal Vale Tejo e no Terminal da Bobadela e respetivas ligações à Rede Ferroviária Nacional.

Troços: Gaia / Ovar - Alfarelos / Pampilhosa - Vale de Santarém/ Entroncamento, Alverca / Castanh. Ribatejo, Terminal Bobadela

Investimento estimado: 400 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Sines - Expansão do Terminal de Contentores (Terminal XXI) e ampliação das infraestruturas de proteção marítima

3

Localização



Descrição

Este projeto compreende a expansão do Terminal de Contentores de Sines (Terminal XXI), para além do que se encontra actualmente contratado, dotando-o de uma infraestrutura de cais de 1.230 metros, 12 pórticos de cais e uma área de armazenamento de 45 hectares, o que elevará a capacidade de movimentação para 2,3 milhões de TEU/ ano.

Inclui igualmente a ampliação do molhe Leste em mais 300 metros, de forma a assegurar as condições de proteção marítima às operações dos navios, aquando das suas operações de carga/descarga de mercadorias e/ou contentores, incluindo a regularização dos fundos rochosos da bacia de rotação e do canal de acesso ao terminal.

Investimento necessário: 139 M€, sendo que 94 M€ correspondem a investimento privado e os restantes 45 M€ a investimento público (APS), especificamente em termos da componente da obra marítima de proteção, cujo financiamento está assegurado.

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadorias no terminal, por via do aumento da capacidade do terminal de 1.320.000 TEU/ano para 2.300.000 TEU/ano.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Permite aumentar a conectividade do terminal de Sines com outros portos;
- Potencia a intermodalidade do terminal com plataformas logísticas nacionais e de Espanha;
- Permite aumentar a conectividade do terminal com parques industriais existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará um aumento da eficiência do terminal, nomeadamente no que diz respeito ao aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*: parte significativa do investimento será realizado pelo sector privado (concessionário), suportando a APS os investimentos relativos à componente da obra marítima de proteção.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Setúbal - Melhoria das acessibilidades marítimas - barra e canais Norte e Sul - e otimização de fundos/calado junto aos cais

4

Localização



Descrição

O projecto compreende a melhoria das acessibilidades marítimas (barra e canais Norte e Sul) e otimização de fundos junto aos cais, para receção no porto de Setúbal de navios de maior dimensão (tipo *Panamax*).

Desta forma, engloba a dragagem faseada e com acompanhamento ambiental do canal da Barra e navegação do porto de Setúbal permitindo a passagem dos navios porta-contentores de 2ª geração, navios de 3ª e 4ª geração *Panamax* e *Panamax 2000*, com até 13 metros de calado, visando manter a posição do porto de Setúbal no mercado de *shortsea*, face à evolução dos navios neste segmento de mercado.

Investimento necessário: 25 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, permitindo potenciar o movimento de tráfego de contentores dos atuais 70 mil TEU para 250 mil TEU nos próximos 5 a 10 anos.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria das acessibilidades marítimas já existentes ao porto de Setúbal;
- Potencia a intermodalidade do terminal às plataformas logísticas na zona envolvente portuária de Setúbal, bem como à plataforma logística do Poceirão;
- Potencia a melhoria da ligação aos parques industriais da zona envolvente portuária de Setúbal e Península da Mitrena.

No que concerne à sustentabilidade operacional, considera-se que este projeto potenciará o aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M associados à exploração do Porto de Setúbal.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 85%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*: considera-se que a participação do setor privado possa vir a suportar a totalidade do investimento, quer por via de comparticipação financeira directa, quer por via da aplicação de taxas portuárias pela Administração Portuária de Setúbal.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

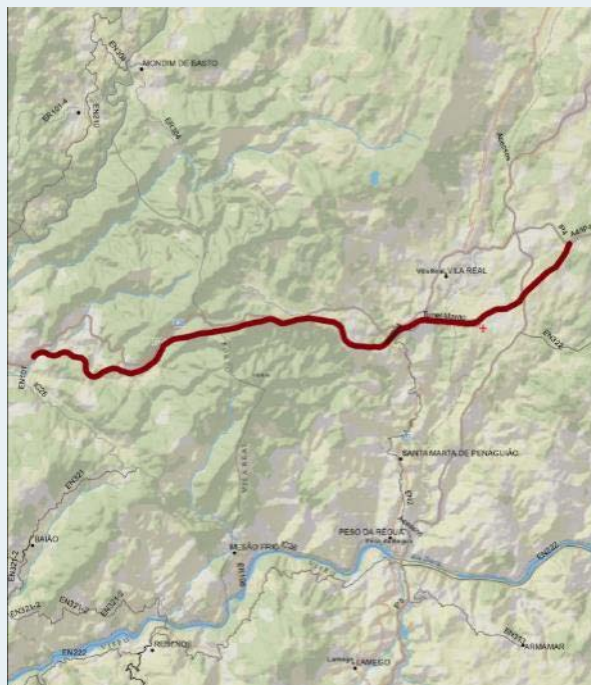
Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

IP4. Túnel do Marão

5

Localização



Descrição

Desenvolve-se numa extensão de cerca de 30 km e possui um perfil transversal tipo caracterizado por 2x2 vias.

Por forma a contornar a difícil orografia da região este projeto contempla uma quantidade apreciável de obras de arte especiais que corresponde a 22% da sua extensão e um túnel, com aproximadamente 6 km. A acessibilidade à rede viária existente é garantida através de 4 nós de ligação.

A construção foi desenvolvida no âmbito de uma concessão, estando numa fase avançada de concretização tendo tido, todavia, os trabalhos suspensos desde março de 2012. Em junho de 2013 o Estado rescindiu o contrato de concessão, tendo os ativos sido integrados na responsabilidade da EP.

A EP encontra-se a preparar o lançamento de 3 concursos públicos, na modalidade de conceção construção, para terminar os trabalhos em falta.

Extensão: 30 km, dos quais 6 km em túnel

Tráfego estimado: 8.000 veic / dia (10% de pesados)

Investimento necessário: 173 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Leixões, a plataformas logísticas localizadas na área metropolitana do Grande Porto (Maia/Trofa, Leixões, CCA) e a zonas industriais localizadas ao longo deste corredor;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Leixões e Aeroporto Sá Carneiro, a núcleos urbanos densos ao longo deste eixo (Porto, Paredes, Vila Real) e a diversos pólos industriais.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- O recurso a cofinanciamento comunitário, cuja candidatura foi instruída e apresentada em outubro de 2013, perspectivando-se uma taxa de comparticipação de 80%;
- A cobrança de portagens alargada pode atingir 9,5 M€ por ano.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Leixões – Criação de um novo terminal de contentores a fundos - 14 m (ZH)

6

Localização

Descrição

Medidas de Otimização



Este projeto consiste na construção de um novo terminal de contentores *post-panamax* no Porto de Leixões, com fundos a -14metros, com o objetivo de reforçar a posição de Leixões nos mercados actuais em face ao aumento da dimensão dos navios porta-contentores (máximo e médio) que se tem vindo a assistir como resultado da procura por parte dos armadores/operadores de transporte marítimo da redução do custo unitário por contentor transportado.

Em simultâneo, este terminal permite responder ao constrangimento actual de Leixões em carga contentorizada, que se encontra no limite da capacidade instalada, bem como potenciar a entrada em novos mercados, essencialmente através das potencialidades geradas pela criação da Plataforma Logística de Leixões em curso e das sinergias geradas pelos protocolos já estabelecidos ou em preparação com outras plataformas logísticas e parques industriais.

Este terminal situar-se-á no molhe Sul do Porto de Leixões, no prolongamento do actual Terminal Multiusos, obrigará à reformulação do actual Porto de Pesca, ao aprofundamento da bacia de rotação e canal de acesso ao porto de Leixões e ao prolongamento do Quebra-mar, em 300 metros, com alteração da sua inclinação.

Investimento necessário: 200 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, esperando-se que o porto venha a duplicar o movimento em carga contentorizada num prazo relativamente curto.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Criação de novas ligações que permitirão aumentar a conectividade de Leixões com outros portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com a plataforma logística de Leixões, com a plataforma logística de Salamanca e com outras plataformas existentes no *hinterland* do Porto de Leixões;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal com parques industriais existentes nas Regiões Norte e Centro.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento, proporcionando ainda o aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M da infraestrutura.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*, por via da participação do setor privado, sob a forma de concessão.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

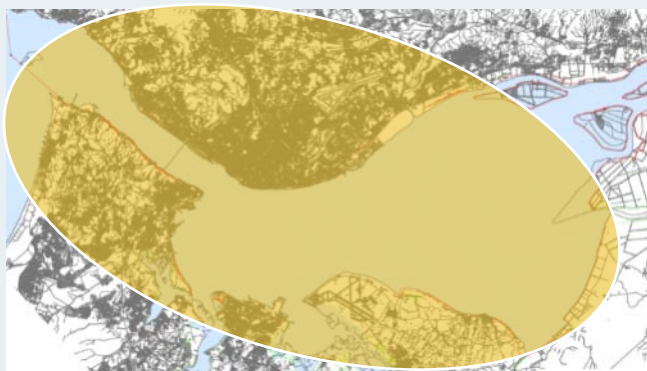
Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Lisboa - Novo Terminal de Contentores *deep-sea*

7

Localização



Descrição

Este projeto consiste na construção de um novo terminal de contentores *deep-sea*, com capacidade estimada de 2,7 milhões de TEU/ano, com comprimento de cais de 1.500 metros e uma área de 99 hectares.

Investimento necessário: 600 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, dado que, considerando o crescimento natural, o potencial de alargamento do *hinterland* e o potencial de *transshipment*, a movimentação de carga contentorizada, em Lisboa, atingirá cerca de 2,7 milhões de TEU/ano.

Adicionalmente, prevê-se o esgotamento da capacidade dos atuais terminais de carga contentorizada em Lisboa entre 2021 e 2023.

Ao nível da dimensão de intermodalidade são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Criação de novas ligações que permitirão aumentar a conectividade de Lisboa aos portos de Setúbal, Figueira da Foz, Aveiro e Leixões;
- Melhoria das ligações consideradas insuficientes de Lisboa com as plataformas logísticas de Bobadela, Castanheira do Ribatejo, Alhandra, Alenquer, Guarda, Elvas e Poceirão;
- Melhoria das ligações consideradas insuficientes do Porto de Lisboa com parques industriais existentes nas regiões de Lisboa, Centro e Sul.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento,

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*, estimando-se que 85% corresponderá a investimento privado e os restantes 15% a investimento público (acessibilidades).

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

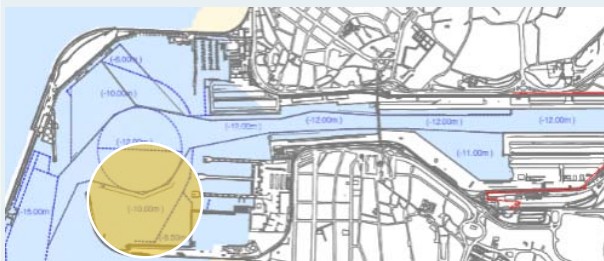
Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Leixões - Novo Terminal de Cruzeiros

8

Localização



Descrição

O novo terminal de cruzeiros no molhe Sul do Porto de Leixões apresenta-se como um investimento fundamental para a criação das condições para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros na região Norte de Portugal, permitindo a promoção das particularidades potencialidades turísticas desta região e a melhoria da integração do Porto de Leixões na envolvente urbana.

O novo terminal contempla um novo cais de acostagem para navios cruzeiros até 300 metros de comprimento (já concluído), uma estação de passageiros, um porto de recreio para 170 lugares, um cais dedicado à navegação flúvio-marítima e o Centro de Ciência e Tecnologias do Mar, da Universidade do Porto.

O presente investimento envolveu a realização de obras marítimas (concluídas em Março de 2011), que compreenderam a frente-cais, a bacia de rotação e de manobra, o terraplino para o edifício, o porto de recreio (pontões flutuantes) e o reperfilamento do talude interior do molhe sul.

Adicionalmente, o projeto envolve ainda a construção do edifício do terminal, tratando-se de um investimento de elevado valor arquitectónico e inovadora multifuncionalidade que, para além da estação de passageiros, também acolherá o Centro de Ciência e Tecnologias do Mar, da Universidade do Porto, no âmbito da criação do Parque de Ciência e Tecnologias do Mar.

Investimento necessário: 12 M€ (Investimento total de 50 M€, dos quais 38 M€ já foram realizados)

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspectivando-se que, em 2015, o novo terminal receba cerca de 100 mil passageiros e aproximadamente 100 escalas, prevendo-se ainda crescimentos para os anos seguintes.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:

- Melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, estando em desenvolvimento uma articulação conjunta para promover este Aeroporto no apoio ao turismo de cruzeiros;
- Melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal a núcleos urbanos densos, nomeadamente à região do Grande Porto;
- Melhoria de ligações consideradas insuficientes que potenciem o interface com o rio Douro;
- Melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal com equipamentos públicos, serviços e indústrias existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 61%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa

9

Localização



Descrição

Este projeto consiste na construção de um novo Terminal de Carga, em espaço cedido pelo Aeroporto de Lisboa (após acordo com a ANA). O projeto a desenvolver, em conjunto com a ANA, deverá garantir a adequação à realidade e a maximização dos benefícios para ambas as partes.

O novo espaço, provido de equipamento e utilizando *self handling*, permitirá uma maior concentração de atividades, redução de movimentos de mercadoria, evitando a deslocalização para o exterior do perímetro do aeroporto, aumentando a capacidade de resposta.

Investimento necessário: 5 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspectivando-se um aumento de mais de 50% do tráfego no que diz respeito à carga movimentada pela DHL Express no seu terminal.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, o presente investimento proporcionará uma melhoria das ligações consideradas insuficientes do terminal a plataformas logísticas existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, este projeto caracteriza-se como gerador de receitas. A existência de um novo terminal potenciará ainda uma diminuição nos custos operacionais da DHL, uma vez que o aumento da movimentação de carga, dentro do Aeroporto de Lisboa, irá permitir um aumento de eficiência e de volume, quando comparados com a infraestrutura atual.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*, dado que a realização deste projeto pressupõe que o mesmo seja totalmente assegurado pela DHL.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Corredor Aveiro – Vilar Formoso / Linha Beira Alta

(Ramal Porto Aveiro + Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia + Pampilhosa/Vilar Formoso + Ramal Viseu)

10

Localização



Descrição

O projeto visa reforçar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Tem ainda por objetivo repor a TVM de forma a ultrapassar os atrasos sucessivos que se têm registado, com forte impacto na qualidade percebida pelos passageiros.

Serão desenvolvidas intervenções para assegurar : (i) a interoperabilidade ferroviária do Corredor ao nível nacional, ibérico e europeu - dotando-o de bi-bitola (1668 mm + 1435 mm); (ii) eliminar constrangimentos ao nível da infraestrutura da linha da Beira Alta; (iii) permitir a circulação de comboios de mercadorias com 750 m de comprimento.

Será construída uma concordância entre as linhas da Beira Alta e do Norte de modo a garantir a circulação direta do tráfego com origem/destino a norte da estação da Pampilhosa e avaliada a correção de rampas no itinerário.

O projeto compreende ainda a eletrificação do Ramal do Porto Aveiro, incluindo as linhas de triagem e o aumento do comprimento da linha de expedição / receção do Ramal Privado da Portucel Cacia.

Troços: Ramal Porto Aveiro, Ramal Portucel Cacia, Plataforma de Cacia, Pampilhosa / Vilar Formoso, Ramal Viseu

Investimento estimado: 900 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais, no que diz respeito ao transporte de mercadorias localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Lisboa – Nova Gare de Passageiros de Cruzeiro

11

Localização



Descrição

O projeto contempla a construção do edifício da nova gare de passageiros, além dos equipamentos, áreas para processamento das bagagens e de formalidades para a viagem dos passageiros, incluindo também alguns espaços comerciais bem como arranjos exteriores e instalação de um parque de estacionamento.

Investimento estimado: 25,2 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspectivando-se a movimentação de 1,0 milhões de passageiros de cruzeiro, em 2022, e 1,6 milhões, em 2048.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:

- Potencia o interface rodoviário, ferroviário e aeroportuário;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com o Aeroporto de Lisboa;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com a região urbana de Lisboa;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com equipamentos turísticos e culturais.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

No que concerne à sustentabilidade financeira do projeto, as principais premissas são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding* através de investimento privado, ficando a APL responsável apenas pela reabilitação do cais.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Lisboa - Aumento da eficiência do atual terminal - TC de Alcântara

12	Localização	Descrição	Medidas de Otimização
		<p>Este projecto consiste no aumento da eficiência do atual terminal de contentores de Alcântara, aumentando a capacidade actual de 350.000 TEU para 840.000TEU, através de reforço de equipamento, dragagem e pavimentação de área de terrapleno.</p> <p>Investimento necessário: 46,6 M€</p> <p>Conclusão: até 2016</p>	<p>A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadoria contentorizada. É de referir que este terminal encontra-se já com uma taxa de utilização de cerca de 80%, perspectivando-se um crescimento significativo da quantidade de mercadorias movimentadas, através da realização do presente investimento.</p> <p>Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal a outros portos, designadamente aos portos de Leixões, Setúbal, Aveiro e Figueira da Foz; ▪ Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal às plataformas logísticas de Bobadela, Castanheira do Ribatejo; Alhandra, Alenquer, Guarda e Elvas. <p>No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará um aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.</p> <p>As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%; ▪ Potencial limitado de captação de fontes externas de <i>funding</i>, sendo que 85% corresponderá a investimento privado e os restantes 15% a investimento público realizado pela própria APL.


Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Aveiro - Condições de acesso a navios de maior dimensão

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
<p>13</p> 	<p>Este projeto consiste na execução do prolongamento em 200 metros do molhe Norte e no aprofundamento do seu canal de acesso externo à cota de -13,2 ZH.</p> <p>Com a realização deste investimento pretende-se dotar o Porto de Aveiro das necessárias condições de abrigo contra a agitação e as correntes marítimas desfavoráveis, proporcionando um reforço das condições de segurança nas operações de entrada e saída dos navios em porto, oferecendo igualmente uma maior fiabilidade na prestação de serviços portuários e um aumento do porte dos navios que o poderão escalar.</p> <p>Este projeto permitirá, desta forma, elevar o patamar de competitividade do Porto de Aveiro para novos segmentos de mercado e, assim, dar melhor capacidade de resposta ao aumento da dimensão média dos navios que operam no mercado.</p> <p>Com este projeto pretende-se ainda melhorar as condições de sinalização marítima do porto, de modo a permitir a entrada /saída de navios durante o período noturno, contribuindo também para um aumento da eficiência dos serviços portuários prestados pelo porto, mormente para uma redução do tempo de estadia, sobretudo dos navios tanque,</p> <p>Investimento necessário: 1 M€ (Investimento total de 26,06 M€, dos quais 25,06 M€ já foram realizados)</p> <p>Conclusão: até 2016</p>	<p>Este projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadorias, prevendo-se um acréscimo de 800 mil toneladas, em 2018. Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outros portos; ▪ Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com plataformas logísticas existentes na região, contribuindo para um reforço da integração do porto nas cadeias logísticas que o utilizam, sobretudo o <i>cluster</i> de produtos químicos, mormente no âmbito do corredor Atlântico; ▪ Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com os parques industriais existentes na região, melhorando o nível dos serviços prestados pelo porto às empresas aí localizadas, nomeadamente as que se localizam nos parques de Estarreja, Aveiro, Ílhavo e Vale Cambra. <p>No que concerne à sustentabilidade operacional, prevê-se que o projeto gere receitas para cobrir parcialmente o acréscimo de gastos de exploração do serviço de navegação noturna, aumentando assim o grau de cobertura dos actuais custos de O&M.</p> <p>A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.</p>

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

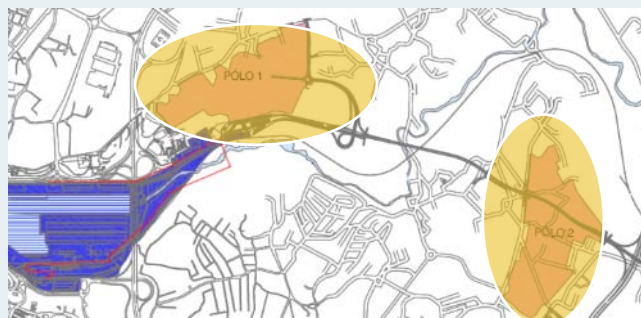
Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Leixões - Plataforma Logística

14

Localização



Descrição

A Plataforma Logística de Leixões é um investimento que contribuirá de uma forma decisiva para desenvolver o Porto de Leixões e transformar a Área Metropolitana do Porto numa plataforma de valor acrescentado de nível ibérico, com condições únicas para a atracção e fixação de agentes da logística e de distribuição que permitam ancorar novo tráfego para o porto de Leixões e para as comunidades e cadeias logísticas envolventes.

Trata-se de um serviço de valor acrescentado às cargas que passam por Leixões, o qual representa um requisito actual de qualidade e eficiência portuária.

Esta plataforma localiza-se junto ao Porto de Leixões, com o mesmo acesso privativo, a Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões, e compreende dois Pólos: i) **Pólo 1**, com uma área total de 31 hectares e ii) **Pólo 2**, com uma área total de 35 hectares.

Investimento estimado: 180 M€ (62 M€ já foram realizados pela APDL)

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego / movimentação de mercadorias devido à complementaridade com o Porto de Leixões.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:

- Permite aumentar a conectividade e o *hinterland* de Leixões e fomentar ligações com outros portos;
- Permite aumentar a conectividade com o *hinterland* do porto, incluindo os parques industriais existentes essencialmente nas regiões Norte e Centro.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, sendo que, atualmente, o investimento está a ser promovido essencialmente pela APDL, devido à atual conjuntura económica. No entanto, espera-se que parte significativa do investimento em super-estrutura venha a ser concretizado pelo setor privado.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

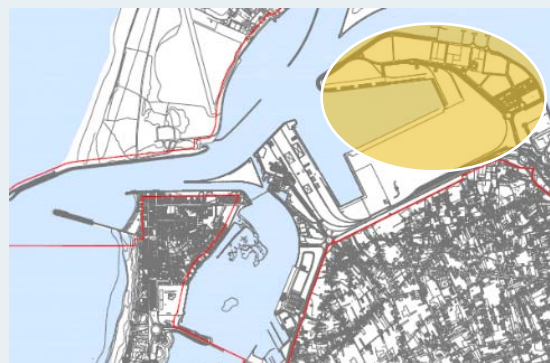
Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Aveiro – Logística: Infraestruturação, melhoria das infraestruturas marítimas, construção terminal intermodal da ZALI e expansão da plataforma logística de Cacia

Localização

15



Descrição

Este projeto engloba a construção da ZALI, que inclui a sua infraestruturação e a construção de um terminal intermodal, bem como a expansão do pólo de Cacia. Estes investimentos são cruciais para afirmar o porto de Aveiro enquanto nó logístico competitivo nas cadeias logísticas de transporte no Corredor Atlântico. As suas principais vantagens competitivas consistem na oferta flexível de lotes de terreno para a instalação de unidades logísticas e industriais, no total de 72,9 ha (em exploração 7,1 ha no pólo de Cacia), a possibilidade de utilizar cais acostável privativo, bem como de serviços de transporte multimodais (congregando os modos marítimo, ferroviário e rodoviário). A sua execução assenta em 3 ações:

- Infraestruturação da ZALI: construção das redes de serviços e vias de circulação interna rodo-ferroviárias e aprofundamento da bacia de manobras da sua frente marítima (com 1km);
- Construção de terminal intermodal na ZALI (6,4ha): construção das infraestruturas básicas, um edifício de apoio e gestão das suas atividades e de uma instalação coberta para efeitos da inspeção de contentores pelas autoridades competentes. Destina-se à oferta de serviços de carga/descarga de comboios, consolidação/desconsolidação de contentores, manutenção e limpeza de contentores, armazenagem e despacho alfandegário;
- Expansão da Plataforma Logística de Cacia (2,5ha): encontra-se em exploração 7,1 ha.

Investimento necessário: 53,93 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com o Porto de Aveiro;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outras plataformas logísticas, nomeadamente as plataformas de Bobadela, Salamanca e de Madrid (Coslada);
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com parques industriais existentes na região, reforçando os serviços prestados pelo porto às empresas aí localizadas (parques industriais de Ílhavo, Aveiro, Estarreja, Vale de Cambra e de Vagos).

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspectiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.



Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

V.N.Douro - Obras de correção do traçado geométrico (aprofundamento e alargamento do canal navegável entre Pinhão e Pocinho) e segurança da navegação

16	Localização	Descrição	Medidas de Otimização
		<p>Este projeto consiste na execução das obras de alargamento e aprofundamento do canal de navegação na foz dos rios Tua e Sabor, permitindo eliminar o estrangulamento da via navegável em termos de calado e comprimento das embarcações.</p> <p>Através da realização deste investimento, garante-se um canal de navegação com 40 metros de largura e profundidade mínima de 4,2 metros, possibilitando o trânsito de embarcações de maior dimensão, compatíveis com as eclusas entre o mar e Vega Terron (Espanha).</p> <p>Contempla igualmente outras intervenções que visam responder às exigências de segurança da navegação turística, recreativa e comercial da VND, nomeadamente em termos de implementação/manutenção de um plano de emergência/contingência e de sistemas de segurança, informação e comunicação, tais como por exemplo balizagem, sistemas AIS, VHF e SIG. Compreende ainda intervenções de desassoreamento do canal de navegação, bem como a manutenção e operação corrente das eclusas de navegação.</p> <p>Investimento necessário: 50 M€</p> <p>Conclusão: após 2016 e antes fim QCA</p>	<p>A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, no que concerne à movimentação de mercadorias, e um potencial moderado de captação de tráfego ao nível dos passageiros. No que diz respeito à dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com infraestruturas marítimo – portuárias (seja entre os portos da via navegável e o porto de Leixões, seja com outros portos europeus através da navegação flúvio-marítima), com plataformas logísticas localizadas em Leixões e Vega Terron e com parques industriais existentes na envolvente do rio Douro, nomeadamente no contexto da exploração do minério de Moncorvo; ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo - portuárias, nomeadamente no contexto de interface com cruzeiros oceânicos, turismo fluvial, e com a componente ferroviária. <p>No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará uma redução dos actuais custos de O&M. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 85%; ▪ Potencial limitado de captação de fontes externas de <i>funding</i>.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Linha do Minho (Nine/ Valença, Ermesinde/ Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia)

17

Localização



Descrição

O projeto de modernização da linha do Minho visa reforçar a s condições de mobilidade de pessoas e bens nas regiões do Grande Porto e do Alto Minho de Portugal e destas com a região espanhola da Galiza.

As intervenções serão desenvolvidas em articulação com Espanha garantindo a interoperabilidade ferroviária ao longo do corredor. A infraestrutura deverá permitir o cruzamento e a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 metros.

A conclusão da electrificação, permitirá aos Operadores tirar partido do investimento já efectuado nesta linha e potenciar a afectação de material de tração eléctrica, condições necessárias ao cadenciamento de horários e consequentemente à optimização dos modelos de exploração, gerando condições de competitividade para a exploração ferroviária.

O projeto compreende designadamente a electrificação entre Nine - Valença / Fronteira, a duplicação de via entre Contumil e Ermesinde, o aumento do comprimento útil para recepção/expedição de comboios no Terminal Darque e as electrificações dos Ramais Particulares SN Longos Maia e Secil na Trofa.

Troços: Nine/ Valença, Ermesinde/ Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia

Investimento estimado: 145 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

O objectivo da realização deste projeto consiste no aumento da quota do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias ao longo do eixo Porto-Vigo, fundamentalmente através do aumento da competitividade do transporte ferroviário e da diminuição do tempo de ligação entre as cidades do Porto e Vigo para cerca das 2 horas, assegurando simultaneamente a melhoria dos níveis de qualidade do serviço, designadamente em termos da pontualidade e fiabilidade do horário e da redução da sinistralidade nos atravessamentos de nível.

Face ao exposto, este projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Setúbal - Expansão do Terminal Roll-On Roll-Off para jusante

18

Localização



Descrição

Este projeto envolve a infraestruturação de 3,5 ha de terrapleno para rentabilização de um terminal de segunda linha da logística automóvel junto ao porto, procurando atrair serviços de valor acrescentado às viaturas.

Sendo o porto de Setúbal líder da movimentação de veículos em relação aos restantes portos nacionais, a APSS pretende desenvolver o projeto de expansão do terminal *roll-on roll-off* para jusante, tendo por objetivos:

- Potenciar o porto de Setúbal enquanto *hub Ro-Ro* na ligação entre as rotas do Atlântico, África, América, Ásia e as linhas do Mediterrâneo;
- Atrair tráfego *Ro-Ro* adicional para o porto servindo o *hinterland* espanhol até Madrid, criando uma âncora com serviços de valor acrescentado às viaturas seja na importação, seja na exportação;
- Rentabilizar uma área disponível, constituindo um terminal de segunda linha da logística automóvel junto ao porto, com condições para estadias médias, com benefícios para a competitividade das importações, à semelhança do que existe nos grandes portos europeus *Ro-Ro*.

Investimento estimado: 3,5 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Potencia o interface portuário na rede de transportes multimodal;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à plataforma de serviços logísticos e industriais junto ao porto;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal aos parques industriais existentes na região.

As principais premissas em termos de sustentabilidade operacional do projeto são como segue:

- Prevê-se que as receitas adicionais com a concessão da área para movimento de veículos e atividades logísticas sejam suficientes para cobrir custos de operacionais e de manutenção e de investimento, gerando mais valias para a APSS.
- Aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

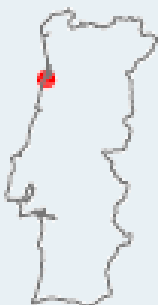
Porto de Aveiro - Melhoria das condições operacionais dos terminais ro-ro / contentores, de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários

19

Localização

Descrição

Medidas de Otimização



Este projeto envolve duas ações de investimento:

- Melhoria das condições operacionais do terminal de contentores/ro-ro: Consiste na adaptação das infraestruturas existentes para a operação de navios porta contentores com um maior nível de produtividade relativamente ao permitido pelas infraestruturas existentes. Trata-se de um investimento essencial para a implementação do segmento de carga contentorizada no porto de Aveiro, dado os requisitos operacionais mais exigentes na prestação daquele tipo de serviços, como seja a celeridade das operações de carga/descarga do navio e a fiabilidade do serviço. Face ao exposto, corresponde a um investimento necessário para efetivar a capacidade do porto para a movimentação de carga contentorizada;
- Melhoria das condições operacionais dos terminais de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários: consiste na operacionalização das novas pontes cais do terminal de granéis líquidos (n.º 24, 25 e 26), com a construção da ligação da esteira de tubagem existente às mesmas e a implantação das redes de águas pluviais e contaminadas e de sistema de redes de combate de incêndio e reforço dos interfaces ferroviários daquele terminal e do terminal de granéis sólidos.

Investimento necessário: 3,5 M€

Conclusão: até 2016

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspectivando-se um acréscimo de 15.000 TEU movimentados, em 2020, o que corresponde a uma variação de 100% relativamente ao tráfego atual. Perspectiva-se ainda um incremento, em 2020, do movimento de granéis líquidos do Porto de Aveiro em 77,8% (mais 766 mil toneladas) face ao movimento registado em 2012.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes destes terminais com outros portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes dos terminais com plataformas logísticas localizadas no corredor Atlântico e nos troços Aveiro / Guarda / Salamanca / Valladolid-Irun e ainda às plataformas existentes na região de Castela e Leão (porto seco de Salamanca e plataforma de Madrid- Coslada);
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes destes terminais com todos os parques industriais existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspectiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 50%.




Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Portos do Algarve - Melhoria das condições de acesso marítimo e das instalações de passageiros e carga (Portimão e Faro)

20	Localização	Descrição	Medidas de Otimização
 		<p>Este projeto compreende duas vertentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dragagem da foz do rio Arade de forma a aumentar os fundos do canal de navegação e da bacia de rotação para -10 metros ZH, permitindo ao porto de Portimão receber mais navios e de maior porte, designadamente no segmento dos navios de cruzeiro; ▪ Melhoria das condições operacionais de cais e infraestruturas/equipamentos de apoio, para a movimentação de passageiros e de cargas em condições de segurança e de boa fluidez nos portos de Portimão e Faro. <p>Investimento estimado: 10 M€</p> <p>Conclusão: até 2016</p>	<p>A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspetivando-se o aumento da capacidade instalada de movimentação de mercadorias de 400.000 ton/ano para 600.000 ton/ano e de passageiros para 250.000 passageiros/ano.</p> <p>Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos; ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias, equipamentos públicos, serviços e indústria existentes na região. <p>No que concerne à sustentabilidade operacional, perspetiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.</p> <p>A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 50%.</p>



Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

V.N.Douro - Intervenções nas eclusas, procurando ultrapassar a obsolescência técnica, logística e funcional

21	Localização	Descrição	Medidas de Otimização
		<p>Este projeto consiste na realização de um conjunto de intervenções nas eclusas que procuram ultrapassar obsolescências de natureza técnica, logística e funcional.</p> <p>Como tal, este projeto compreende a renovação ou substituição de equipamentos mecânicos e dos dispositivos de comando e controlo das eclusas de navegação, com vista ao aumento da eficiência da operação de eclusagem, reduzindo os tempos de operação e diminuindo o tempo de paragem das eclusas para manutenção e respectivos custos associados.</p> <p>O presente investimento é complementar das obras de correção do traçado geométrico, aprofundamento e alargamento do canal navegável, sendo que a melhoria das condições operacionais e de segurança das eclusas também potenciará a intermodalidade no transporte de mercadorias com a componente marítimo portuária.</p> <p>Adicionalmente, as intervenções nas eclusas contribuirão significativamente para a operacionalidade e segurança da navegação em toda a extensão da via navegável do Douro, permitindo um incremento expressivo da navegação de cruzeiros turísticos.</p> <p>Investimento necessário: 23,985 M€ Conclusão: após 2016 e antes fim QCA</p>	<p>A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, às plataformas logísticas de Leixões e de Veja Terron em Espanha e a parques industriais localizados ao longo da região; ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo - portuárias. <p>No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará uma redução dos actuais custos de O&M.</p> <p>As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 85%; ▪ Potencial limitado de captação de fontes externas de <i>funding</i>.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

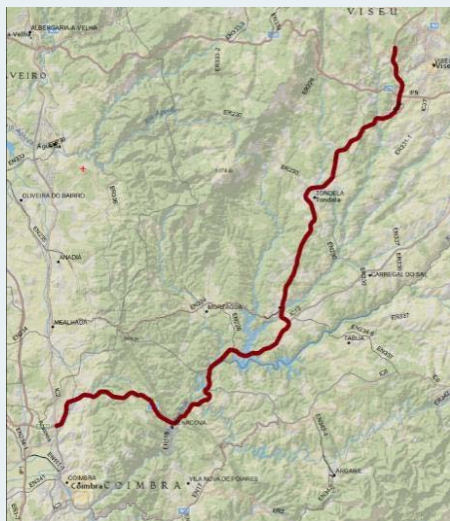
Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

IP3. Coimbra – Viseu

22

Localização



Descrição

Com a construção deste projeto pretende-se criar uma alternativa segura e com características adequadas ao atual IP3.

Este itinerário corresponde a uma via estruturante, assegurando a ligação entre grandes centros urbanos de influência supra distrital como são Coimbra e Viseu e destes, através da rede com a qual articula, ao porto da Figueira da Foz e à fronteira em Vilar Formoso (através do IP5/A25). Alinhamento com o PROTC – correspondência com o corredor estruturante designado como “Corredor Figueira da Foz – Castro Daire”.

Relação com projetos/equipamentos estruturantes de forte impacto territorial, social e económico: Porto da Figueira da Foz; Plataforma Logística da Guarda e Plataforma Logística do Porto da Figueira da Foz.

Em suma, este projeto potencia o desenvolvimento dos concelhos do interior, atenuando as assimetrias entre a zona litoral e o interior centro, melhorando consideravelmente o traçado rodoviário, já que as características geométricas em planta e em perfil deste itinerário, são definidas para a velocidade base de 120 km/h. Como consequência imediata espera-se uma melhoria na mobilidade das pessoas e bens entre as várias regiões, inclusive com Espanha.

Extensão: 90 km

Tráfego estimado: 17.000 veíc / dia (zona de Coimbra); 13.000 veíc / dia (zona da Aguieira) e 15.000 veíc./dia (zona de Viseu)

Investimento necessário: 600 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

Este projeto envolve um investimento muito significativo, estimado na ordem dos 600 M€. Como tal, foram ponderadas alternativas ao estudo prévio já realizado, que pressupunha um traçado novo na totalidade da extensão:

- Traçado novo entre Coimbra e a zona de Santa Comba Dão, prevendo-se, a partir daí, a duplicação do atual IP3 até Viseu;
- Traçado novo entre Coimbra e a zona de Santa Comba Dão, ligação ao IC12 existente e continuação do IC12 entre Nelas, Mangualde e a A25.

Deve ser também ponderado um faseamento da construção, que corresponda à disponibilização, faseada, de diferentes troços, cuja receita de portagem contribuirá para o financiamento dos seguintes. Assim, considera-se que deve ser dada prioridade à zonas de tráfego mais elevado, mais próximas de Coimbra e de Viseu (à semelhança do que ocorreu com a construção da A1 entre Lisboa e Porto).

Tendo em consideração o referido, perspectiva-se um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto da Figueira da Foz e respectivas Plataformas logísticas, bem como a zonas industriais das cidades servidas;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, bem como a toda a envolvente industrial.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80% (não obstante, a incerteza sobre o financiamento comunitário não impede a obtenção de financiamento privado em receita de tráfego);
- Redução dos actuais custos de O&M.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Linha de Cascais

23

Localização



Descrição

A modernização da Linha de Cascais compreende intervenções ao nível da infraestrutura e frota de material circulante, bem como a reformulação dos sistemas de catenária, sinalização, controlo de velocidade e telecomunicações. Compreende ainda a reformulação de estações e plataformas.

Este projeto será acompanhado pela reformulação da frota de material circulante afeta a esta linha.

A modernização da Linha de Cascais permitirá eliminar os constrangimentos que se verificam num dos principais eixos ferroviários suburbanos da Área Metropolitana de Lisboa, criando as condições para o aumento da quota modal do modo ferroviário ao longo do corredor Lisboa-Oeiras-Cascais.

O presente investimento permitirá aumentar a fiabilidade e os níveis de qualidade de serviço do transporte ferroviário, aumentando ainda a sua competitividade face aos modos rodoviários alternativos, principalmente porque será incrementado o conforto para os passageiros, reforçadas as condições de segurança da circulação ferroviária e criadas condições para o reforço da intermodalidade.

Investimento estimado: 160 M€ (apenas infraestrutura)

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego no que concerne ao transporte de passageiros, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces, equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*, designadamente por via da participação do sector privado;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Linha do Sul (Porto de Setúbal + Praias do Sado)

24

Localização



Descrição

Este projeto visa reforçar a ligação ferroviária ao Porto de Setúbal e aos ramais existentes, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional.

O projeto compreende a eliminação dos constrangimentos na zona da estação de Praias do Sado e nas ligações aos ramais e ao Porto de Setúbal, a electrificação do feixe de recepção / expedição das linhas do Porto, a construção de linhas em falta e a electrificação do Ramal Privado da Somincor em Praias do Sado.

Investimento estimado: 20 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego no que concerne ao transporte de mercadorias, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Setúbal e a plataformas logísticas localizadas ao longo deste eixo ferroviário;

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Corredor Sines/Setúbal/Lisboa – Caia (Lx/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão/ V. Novas + Bombel/Casa Branca + Ramal Petrogal Sines)

25

Localização



Descrição

Este projeto visa reforçar a ligação ferroviária ao porto de Sines, tendo em vista o aumento da sua atratividade como porta de entrada na Europa, em especial na Península Ibérica, alargando o seu *hinterland* e articulando com outras ligações aos portos de Lisboa e Setúbal.

O objectivo da realização desta ligação internacional ferroviária passa por disponibilizar uma solução de transporte ferroviário de mercadorias mais eficiente, seja entre uma origem e um destino final ou integrado numa cadeia logística intermodal, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Será ainda potenciada a mobilidade de pessoas entre as regiões do Alentejo e Lisboa e Vale do Tejo e o reforço da conectividade externa do território.

O projeto compreende a construção de novos troços, nomeadamente a ligação de Sines a Grândola Norte e a ligação Évora/ Caia, bem como a modernização de troços já existentes, num corredor que deverá assegurar condições de interoperabilidade ferroviária a nível nacional ibérico e europeu. Esta linha ferroviária será electrificada, dotada de sinalização eletrónica, e assegurará a circulação de comboios com 750 metros. O projeto compreende ainda a correção de rampas e a electrificação do Ramal Privado Petrogal em Sines.

Troços: Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia, Poceirão/ Vendas Novas, Bombel/Casa Branca, Ramal Petrogal Sines

Investimento estimado: 1.000 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado no que concerne ao transporte de mercadorias e um potencial moderado no que diz respeito ao transporte de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a aeroportos e portos, núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Linha do Algarve (Lagos / Tunes, Faro / Vila Real de Santo António)

26

Localização



Descrição

A Linha do Algarve assume-se como um eixo estruturante para a mobilidade da principal região turística de Portugal e desta com o restante território nacional, ibérico e europeu. A sua modernização visa por isso dinamizar a economia regional e nacional, dando resposta às crescentes necessidades de mobilidade de pessoas e bens geradas em toda esta região, designadamente num sector de atividade estratégico e gerador receitas muito significativas para a economia portuguesa.

Esta intervenção permitirá a exploração comercial exclusivamente com material eléctrico e o cadenciamento do horário em função do aumento de capacidade da infraestrutura e da melhor performance do material, condições que contribuem para o aumento de produtividade dos meios e conseqüentemente da eficiência do modelo produtivo. Os investimentos a realizar deverão permitir reduções no tempo de percurso.

Este projeto permitirá adicionalmente proceder à reestruturação da frota de material diesel de serviço regional da CP e assim eliminar a necessidade de custos de aluguer de material à RENFE.

O projeto compreende a eletrificação dos troços da Linha do Algarve ainda não eletrificados, a intervenção nos sistemas de regulação de tráfego e a ligação ao aeroporto de Faro.

Troços: Lagos / Tunes, Faro / Vila Real de Santo António

Investimento estimado: 55 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego no que concerne ao transporte de passageiros, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, os seguintes principais aspetos:

- Criação de novas ligações a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias;
- Melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces, equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário;

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Integrators – proposta Rangel (FedEx)

27

Localização



Descrição

Este projeto envolve um conjunto de iniciativas de curto/médio prazo, que poderão contribuir para uma melhor articulação entre todos os organismos envolvidos nas operações de carga expresso e infraestruturas aeroportuárias, nomeadamente no aeroporto de Lisboa.

Os *integrators* propõem ao gestor da infraestrutura (ANA) a reformulação e ampliação dos terminais de carga existentes, dotando-os de mais espaço, concentrando as operações num só local, operacionalmente apetrechados (cais de carga, equipamentos de segurança e infraestruturas de frio). O objetivo último deverá prever a possibilidade de aluguer de espaço para separação e autonomia das operações.

Investimento necessário: 5 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, uma vez que o conjunto de iniciativas a aplicar proporcionará a otimização da capacidade instalada, potenciando, assim, tráfego adicional no que diz respeito à movimentação de mercadorias.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, o presente investimento proporcionará uma melhoria das ligações consideradas insuficientes do terminal a plataformas logísticas existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, este projeto caracteriza-se como gerador de receitas. Adicionalmente, o aumento da movimentação de carga permitirá diluir os custos de O&M relacionados com as infraestruturas, aumentando, assim, a respetiva sustentabilidade operacional.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, podendo o projeto vir a ser financiado pela ANA.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto de Lisboa - Reativação do Cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)

28

Localização



Descrição

Este projeto consiste na reativação do cais da Siderurgia Nacional, instalando uma capacidade de 500.000 tons/ano, através de dragagem e reabilitação do cais.

Investimento necessário: 6 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de movimentação de mercadorias, perspetivando-se a sua dinamização através da Siderurgia Nacional, com um volume anual estimado de 500.000 tons.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outros portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com plataformas logísticas da região, nomeadamente do Poceirão, Bobadela, Castanheira do Ribatejo; Alhandra, Alenquer, Guarda e Elvas;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com parques industriais incluídos no *hinterland* do porto de Lisboa.

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspectiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, perspetivando-se a possibilidade de participação do sector privado no cofinanciamento deste projeto.

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos (Meleças / Louriçal, Ramal de Alfarelos, Ramal Secil, Ramal do Ramalhal - Valouro)

29

Localização



Descrição

O projeto de modernização da linha do Oeste potenciará o reforço da competitividade do setor ferroviário ao nível metropolitano e regional, através da melhoria das condições de mobilidade de mercadorias e pessoas ao longo da região do Oeste e do aumento da sua integração na rede ferroviária nacional por via de melhores ligações ao restante território nacional e a Espanha, aos portos de Lisboa e Figueira da Foz, às principais indústrias e à região da Grande Lisboa.

Este projecto consistirá numa alternativa à linha do Norte, contribuindo para a melhoria do atual modelo de exploração, através do aumento das velocidades comerciais (substituição da tração térmica por tração eléctrica) e do aumento de capacidade da infraestrutura. Permitirá estruturar a frota de material diesel da CP, incrementar a produtividade dos meios operacionais e potenciar economias de escala (sinergias criadas entre os parques de material e na gestão dos recursos humanos) .

O projeto compreende intervenções (incluindo eletrificação) entre Meleças e o Louriçal, nos sistemas de sinalização e telecomunicações até à Figueira da Foz e a criação de desvios ativos e de pontos de cruzamento na linha do Oeste e no ramal de Alfarelos de forma a assegurar a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 metros. Compreende ainda a electrificação dos Ramais Privados da Secil (Pataias e Martingança) e do Ramalhal - Valouro.

Troços: Meleças/ Louriçal, Ramal de Alfarelos, Ramal Secil, Ramal do Ramalhal-Valouro

Investimento estimado: 135 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

Este investimento permitirá reduzir os tempos de percurso e aumentar o conforto para os passageiros, reforçando as condições de segurança da circulação ferroviária. Como tal, apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes aos portos de Lisboa e Figueira da Foz e às principais indústrias localizadas ao longo deste eixo ferroviário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.



Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Porto da Figueira da Foz - Aprofundamento da barra e canal de acesso e alargamento da bacia de manobras para receção de navios de maior dimensão

30	Localização	Descrição	Medidas de Otimização
		<p>O presente investimento envolve o reforço das condições de acesso marítimo do porto para fazer face ao aumento da dimensão média dos navios que operam no mercado e, assim, promover uma maior integração do porto nas cadeias logísticas e aumento da competitividade do tecido industrial da sua área de influência. Quanto aos parques industriais, o projeto envolve a melhoria dos serviços prestados pelo porto às empresas localizadas nos parques industriais da sua proximidade, nomeadamente, o da Figueira da Foz, Mealhada e Coimbra.</p> <p>Ao nível das condições de acesso marítimo, este projeto compreende o aprofundamento da barra e canal de acesso marítimo e alargamento da bacia de manobras do porto da Figueira da Foz, com vista a responder à tendência de aumento da dimensão dos navios que operam no mercado, incluindo os do segmento <i>feeder</i>.</p> <p>Este projeto tem como objetivo aumentar a eficiência das cadeias logísticas que o utilizam este porto, com destaque para a indústria do papel, através do fretamento de navios de maior porte e, por sua vez, de uma redução do custo por tonelada transportada.</p> <p>Investimento necessário: 25 M€</p> <p>Conclusão: até 2016</p>	<p>A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outros portos; ▪ Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com parques industriais existentes na proximidade nomeadamente, o da Figueira da Foz, Mealhada e Coimbra. <p>No que concerne à sustentabilidade operacional, perspectiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.</p> <p>A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.</p>

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

II. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Prioritização consolidada – *Tier 1 e Tier 2*

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

Modernização / Eletrificação

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha do Douro (Caíde/ Marco de Canavezes)

Localização



Descrição

O projeto de modernização da linha do Douro compreende a eletrificação entre Caíde e Marco e a introdução de sinalização eletrónica, controlo de velocidade e telecomunicações até à Régua.

Esta intervenção permitirá que o serviço urbano seja assegurado sem necessidade de transbordo entre o Porto e Marco de Canavezes, melhorando o serviço oferecido ao cliente e possibilitando o ganho de sinergias com a atual oferta Urbana do Porto.

Troços: Caíde/ Marco

Investimento estimado: 20 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

**Modernização /
Eletrificação**

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha da Beira Baixa (Covilhã/Guarda)

Localização



Descrição

A conclusão do projeto de modernização da linha da Beira Baixa, permitirá o fecho de malha e a redundância de rede, contribuindo não só para descongestionar a linha do Norte e a linha da Beira Alta bem como permitir canais alternativos ao tráfego internacional de mercadorias a partir das regiões da Grande Lisboa e Sul de Portugal, aumentando significativamente a capacidade de ligação à fronteira de Vilar Formoso. Permitirá ainda dar resposta às necessidades de mobilidade de pessoas em toda esta região.

A infraestrutura deverá permitir o cruzamento e a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 m. Será avaliada a correção de rampas.

O projeto compreende a eletrificação e instalação de sinalização, controlo de velocidade e telecomunicações.

Troços: Covilhã/Guarda

Investimento estimado: 80 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

A principal premissa em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto assenta no potencial de cofinanciamento comunitário de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

Modernização / Eletrificação

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha do Oeste (Ramais Celbi, Soporcel e do Louriçal)

Localização



Descrição

Esta intervenção permitirá potenciar o aumento da competitividade do transporte de mercadorias na rede ferroviária nacional, facilitando designadamente uma gestão mais eficiente e consequentemente mais competitiva.

O projeto compreende a instalação de Sinalização eletrónica no Ramal do Louriçal e a eletrificação dos Ramais Privados Celbi e Soporcel.

Troços: Ramais Celbi, Soporcel e do Louriçal

Investimento estimado: 1 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a parques industriais.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Conclusão de
 Planos de
 Modernização

 Linhas
 Suburbanas

 Modernização /
 Eletrificação

 Ligações
 Internacionais

 Aumento de
 Capacidade

Linha do Vouga (Aveiro/Sernada do Vouga e Espinho/Oliveira de Azeméis)

Localização



Descrição

Este projeto visa melhorar os níveis de segurança da exploração ferroviária, elevando os níveis de fiabilidade e qualidade de serviço.

O projeto compreende a requalificação da via e a automatização de Passagens de Nível.

Troços: Aveiro/Águeda e Espinho/Oliveira de Azeméis

Investimento estimado: 6 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Conclusão de
Planos de
Modernização

Linhas
Suburbanas

Modernização /
Eletrificação

Ligações
Internacionais

Aumento de
Capacidade

Linha do Oeste (Porto da Figueira da Foz)

Localização



Descrição

O projeto compreende a eletrificação da linha do Porto da Figueira da Foz, aumentando a eficiência e competitividade desta ligação ferroviária.

Troços: Porto da Figueira da Foz

Investimento estimado: 0,8 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, ao nível do transporte de mercadorias.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Redução dos atuais custos de O&M.

Conclusão de
Planos de
Modernização

Linhas
Suburbanas

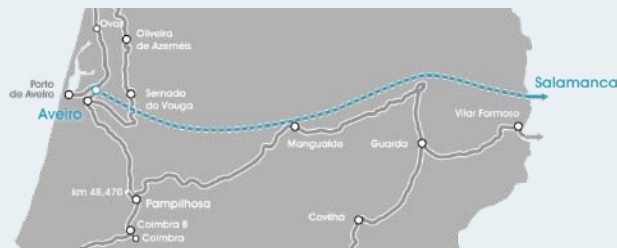
Modernização /
Eletrificação

Ligações
Internacionais

Aumento de
Capacidade

Aveiro / F. Foz / V. Formoso

Localização



Descrição

O projeto visa reforçar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa, designadamente dos Portos de Leixões, Aveiro e Figueira da Foz, de modo a aumentar a quota modal do transporte ferroviário de mercadorias, tirando partido do potencial crescimento dos fluxos internacionais e da intermodalidade marítima-ferroviária. Compreende a construção de uma nova ligação até à fronteira de Vilar Formoso.

Troços: Aveiro / F. da Foz / V. Formoso

Investimento estimado: 2.100 M€

Conclusão: após QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações novas a portos, plataformas logísticas e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações novas a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

Modernização / Eletrificação

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Metro do Mondego

Localização



Descrição

Este projeto visa promover a mobilidade nos concelhos de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã e garantir a intramodalidade através da ligação à linha do Norte e a intermodalidade com os restantes modos de transporte, visando uma repartição modal favorável para o transporte público em particular o ferroviário e a melhoria da qualidade de vida das populações e dos espaços urbanos.

O projeto compreende a criação de um serviço ferroviário entre Serpins e Coimbra B (fase 1 do SMM) através da modernização da infraestrutura do Ramal da Lousã, com criação de novas estações / interfaces e variantes na zona urbana de Coimbra de modo a aproximar o serviço da população e dos polos geradores de tráfego.

O desenvolvimento deste projeto pressupõe a aquisição de material circulante para metro ligeiro de superfície.

Investimento estimado: 160 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

Modernização / Eletrificação

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha de Cintura (Roma-Areeiro / Braço de Prata)

Localização



Descrição

O projeto visa reforçar a capacidade da Linha de Cintura e sua interligação com a Linha do Norte, através da quadruplicação da via entre as estações de Roma Areeiro e Braço de Prata e construção de viaduto para inserção desnivelada na Linha do Norte, bem como a requalificação dos apeadeiros de Chelas e Marvila.

Troços: Roma-Areeiro / Braço de Prata

Investimento estimado: 85 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto vem melhorar a intermodalidade deste eixo ferroviário, nos seguintes aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

**Modernização /
 Eletrificação**

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha de Leixões (Terminal de Leixões / Porto de Leixões)

Localização



Descrição

O projeto compreende a renovação da infraestrutura existente no atual terminal de Leixões (linha do pórtico e linha de manobra), a construção de uma nova ligação ferroviária à prevista Plataforma logística portuária de Gatões/Guifões e ainda as criação de condições para assegurar a formação de comboios com 750 metros de comprimento.

Troços: Terminal de Leixões / Porto de Leixões

Investimento estimado: 20 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego no que concerne ao transporte de mercadorias, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a criação de ligações novas a portos e a plataformas logísticas;

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de
 Planos de
 Modernização

 Linhas
 Suburbanas

 Modernização /
 Eletrificação

 Ligações
 Internacionais

 Aumento de
 Capacidade

Linha do Sul (Ramal da Siderurgia Nacional, no Seixal)

Localização



Descrição

O projeto compreende o nivelamento da plataforma e colocação de iluminação nas linhas de receção expedição de comboios do ramal da Siderurgia Nacional.

Troços: Ramal da Siderurgia Nacional, no Seixal

Investimento estimado: 0,5 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes parques industriais.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*;
- Redução dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

Modernização / Eletrificação

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha do Sul (Ramal de Neves Corvo)

Localização



Descrição

O projeto compreende a eletrificação do troço Ourique/Minas Neves Corvo numa extensão de aproximadamente 31 km.

Troços: Ramal de Neves Corvo

Investimento estimado: 11 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes parques industriais.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*;
- Redução dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

Modernização / Eletrificação

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Corredor Porto – Valença (Porto / Braga + Braga / Valença)

Localização



Descrição

O projeto visa assegurar a ligação entre Porto e Vigo em cerca de 60 minutos, designadamente através da intervenção na linha do Minho e ramal de Braga e construção de nova ligação entre Braga e a fronteira de Valença.

Troços: Porto / Braga + Braga / Valença

Investimento estimado: 2.000 M€

Conclusão: após QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a criação de ligações novas a portos, plataformas logísticas e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a criação de ligações novas a aeroportos e portos, núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

**Modernização /
 Eletrificação**

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha da Beira Baixa (Abrantes)

Localização



Descrição

O projeto visa criar condições para assegurar a mudança de tração elétrica/diesel de forma eficiente em comboios até 750m de comprimento.

Troços: Abrantes

Investimento estimado: 1 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, no que concerne ao transporte de mercadorias.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Conclusão de
 Planos de
 Modernização

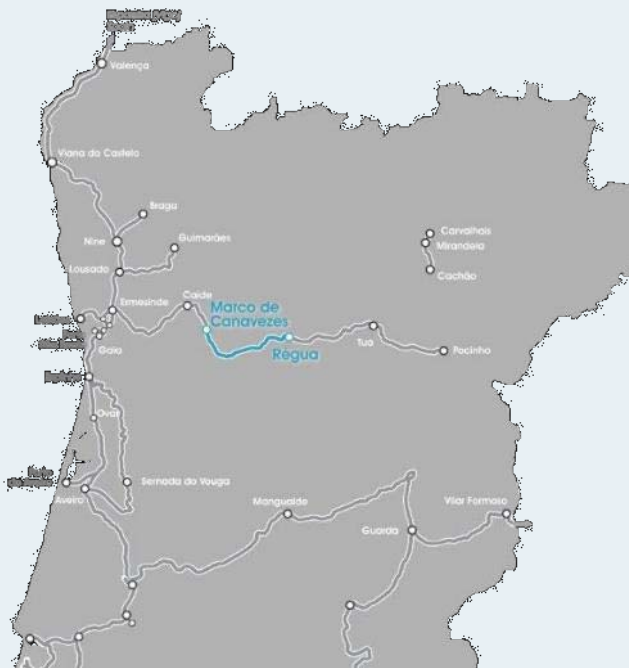
 Linhas
 Suburbanas

**Modernização /
 Eletrificação**

 Ligações
 Internacionais

 Aumento de
 Capacidade

Linha do Douro (Marco / Régua)

Localização

Descrição

Este projeto visa a eletrificação da linha do Douro entre o Marco e a Régua numa extensão de cerca de 43 km, para assegurar a oferta de serviços regionais com tração elétrica, melhorando a velocidade comercial e as condições de conforto oferecidas aos passageiros, permitindo otimizar o modelo de exploração comercial.

A eletrificação deste troço da linha do Douro contribuirá igualmente para a estruturação do parque de material diesel da CP.

Troços: Marco / Régua

Investimento estimado: 20 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos e a equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Redução dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

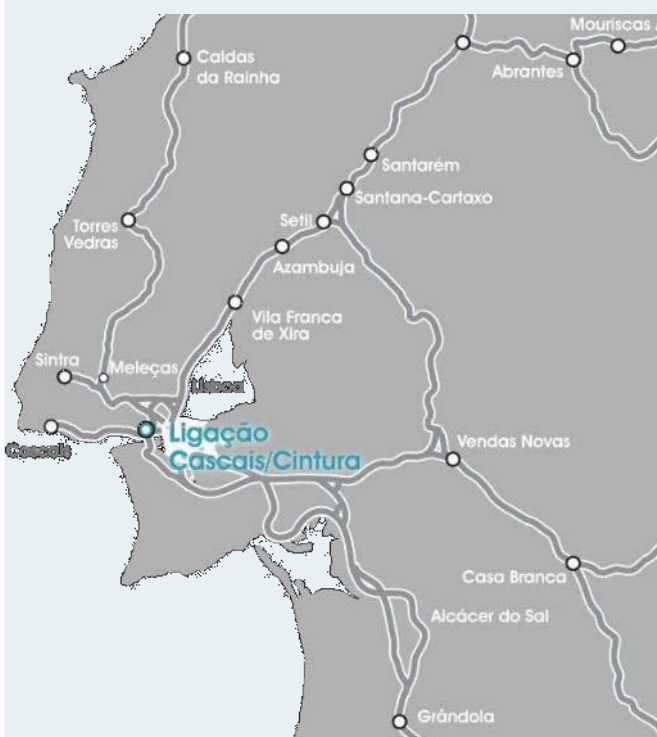
Modernização / Eletrificação

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha de Cintura (Ligação Cascais / Cintura)

Localização



Descrição

Este projeto compreende a construção de uma ligação desnivelada da linha de Cascais à linha de Cintura, permitindo simultaneamente:

- A criação de serviços de passageiros entre as duas linhas sem necessidade de transbordo; e
- A melhoria das ligações ao Porto de Lisboa (terminal de contentores de Alcântara).

Troços: Roma-Areeiro / Braço de Prata

Investimento estimado: 200 M€

Conclusão: após QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a criação de ligações novas a portos;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a criação de ligações novas a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

**Modernização /
 Eletrificação**

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha do Douro (Terminal do Irivo)

Localização



Descrição

O projeto compreende as intervenções necessárias para aumentar a operacionalidade deste terminal privado, avaliando-se para tal a possibilidade de reformulação do layout, com a construção de uma nova linha de carga/descarga e melhoria da plataforma de parque.

Troços: Terminal do Irivo

Investimento estimado: 1 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Redução dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

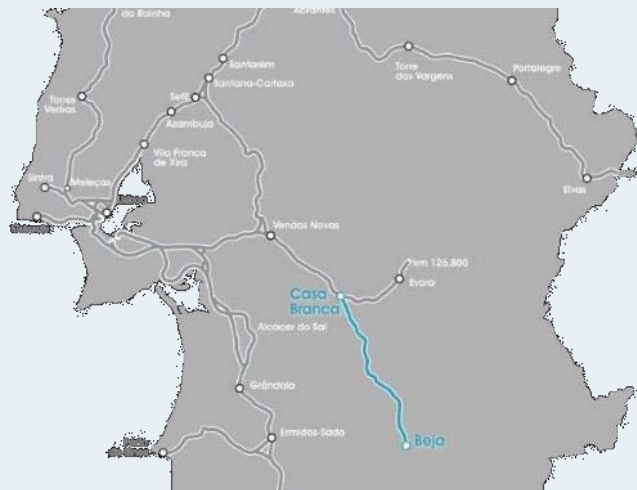
Modernização / Eletrificação

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha do Alentejo (Casa Branca/Beja)

Localização



Descrição

O projeto prevê a eletrificação e instalação de sistemas de sinalização eletrónica na linha do Alentejo até Beja, numa extensão de cerca de 64 km, permitindo o serviço direto em tração elétrica à cidade de Beja sem necessidade de transbordos na estação de Casa Branca, melhorando a segurança, a eficiência energética, a qualidade do serviço oferecida aos passageiros e potenciando a otimização do modelo de oferta.

Troços: Casa Branca/Beja

Investimento estimado: 22 M€

Conclusão: após QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos e a equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Redução dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

Modernização /
Eletrificação

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha do Sul (Terminal de Termitrena)

Localização



Descrição

O projeto visa a construção de uma nova ligação da rede ferroviária nacional ao terminal portuário da Termitrena, servindo a área industrial/logística da SAPEC e o terminal portuário da Teporset, para sustentar o potencial aumento de carga previsto para aquele terminal.

Troços: Terminal de Termitrena

Investimento estimado: 14 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto potencia a criação de ligações novas a portos e a parques industriais.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

**Modernização /
 Eletrificação**

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha do Douro (Régua / Pocinho)

Localização



Descrição

O projeto prevê a eletrificação da linha do troço Régua – Pocinho da linha do Douro numa extensão de cerca de 70 km, para permitir a afetação de material de tração elétrica e a consequente integração da exploração deste troço no modelo de oferta da restante linha do Douro, permitindo otimizar a gestão do parque de material e dos recursos humanos.

Troços: Régua / Pocinho

Investimento estimado: 16 M€

Conclusão: após QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Redução dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

Modernização / Eletrificação

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha do Norte (Gaia / Ovar)

Localização



Descrição

O projeto visa reforçar a capacidade num dos troços mais congestionados da RFN, permitindo eliminar os estrangulamentos existentes e reduzir o tempo de percurso, designadamente através da construção de uma nova ligação entre Porto-Ovar-Aveiro.

Troços: Gaia / Ovar

Investimento estimado: 1.000 M€

Conclusão: após QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos localizados ao longo deste eixo ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de
Planos de
Modernização

Linhas
Suburbanas

Modernização /
Eletrificação

Ligações
Internacionais

Aumento de
Capacidade

Linha do Norte (Alfarelos / Pampilhosa)

Localização



Descrição

O projeto visa reforçar a capacidade, através da instalação de uma terceira via entre Alfarelos e Pampilhosa, carecendo esta solução de aprofundamento da viabilidade técnica.

Troços: Alfarelos / Pampilhosa

Investimento estimado: 200 M€

Conclusão: após QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos localizados ao longo deste eixo ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização

Linhas Suburbanas

Modernização / Eletrificação

Ligações Internacionais

Aumento de Capacidade

Linha do Minho (Nine / Viana do Castelo)

Localização



Descrição

O projeto visa reforçar a capacidade e a redução dos tempos de percurso, através da duplicação da via entre Nine e Viana do Castelo, carecendo esta solução de aprofundamento da viabilidade técnica.

Troços: Nine / Viana do Castelo

Investimento estimado: 250 M€

Conclusão: após QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos localizados ao longo deste eixo ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

II. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Prioritização consolidada – *Tier 1 e Tier 2*

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Projetos pré
 financiados

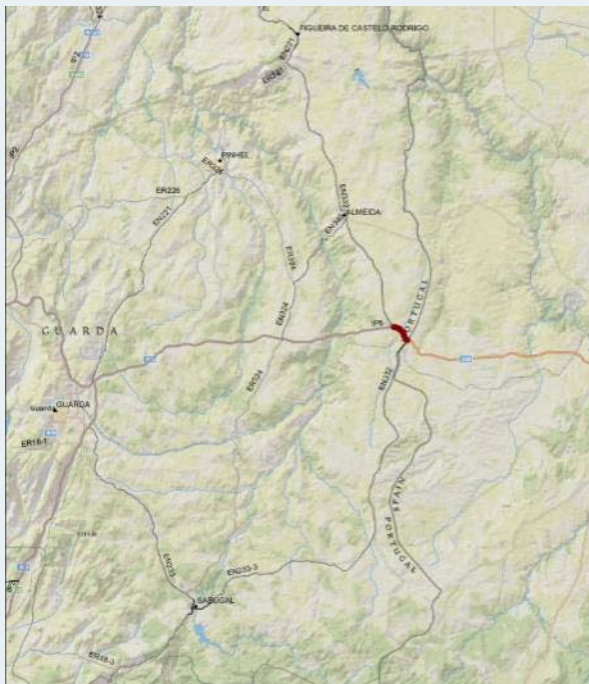
Projetos Prioritários

**Missing Links / Last
 Mile**

Outros Projetos

IP5. Vilar Formoso – Fronteira

Localização



Descrição

Projeto transfronteiriço, com uma extensão de 3,5 km, integrado no conceito *last mile*.

O projeto foi desenvolvido com um perfil transversal de 2X2 vias e para uma velocidade base de 100 km/h e pretende dar continuidade, em perfil de autoestrada, à A25 existente, evitando a travessia urbana de Vilar Formoso. Carecerá, todavia, de continuidade do lado espanhol, cujo concurso público já foi apresentado.

A implementação deste projeto pressupõe a introdução de portagens nesta extensão adicional da A25.

Extensão: 3,5 km

Tráfego estimado: 10.000 veíc / dia

Investimento necessário: 12 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto e plataformas logísticas de Aveiro, bem como a parques industriais existentes na região;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a zonas industriais existentes na região.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Projetos pré
financiados

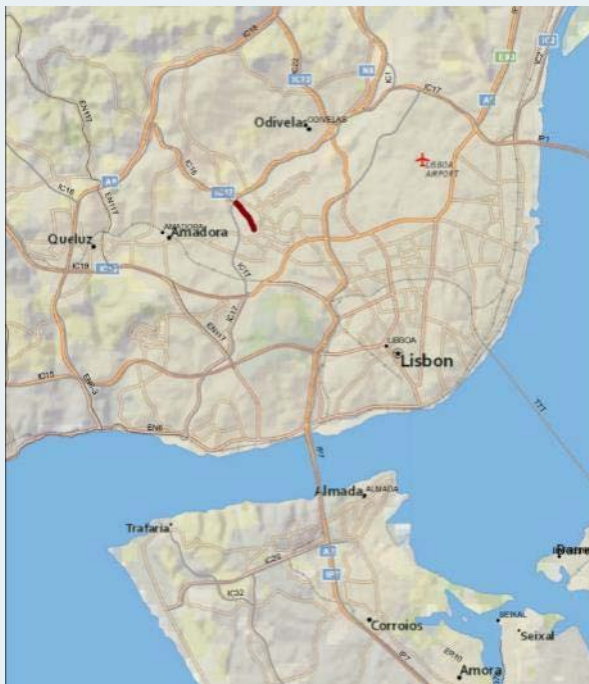
Projetos Prioritários

Missing Links / Last
Mile

Outros Projetos

IC16. Radial da Pontinha

Localização



Descrição

Este projeto compreende um troço do IC16 (radial da Pontinha), com cerca de 0,8 km, inserido na AML, que permite efetuar a ligação entre Lisboa (CRIL) e Sintra. É de destacar o seu papel estruturante no tecido urbano de Lisboa.

Este projeto já dispõe de financiamento comunitário assegurado, no âmbito na construção do troço Buraca / Pontinha da CRIL, em que está incluído.

Extensão: 0,8 km

Tráfego estimado: 80.000 veíc / dia

Investimento necessário: 5 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, no que concerne à movimentação de mercadorias e de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a zonas industriais localizadas neste eixo que abrange, essencialmente, as regiões de Sintra e Amadora;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, nomeadamente às zonas de Sintra, Amadora e Lisboa, a equipamentos públicos, serviços e indústrias, permitindo ainda o interface ferroviário e rodoviário.

A principal premissa em termos de sustentabilidade financeira consiste no facto de dispor já de cofinanciamento comunitário assegurado.

Projetos pré
 financiados

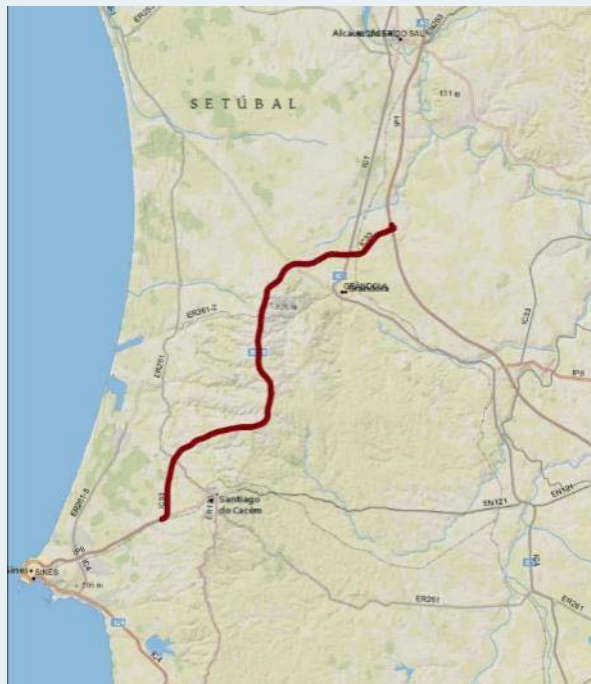
Projetos Prioritários

*Missing Links / Last
 Mile*

Outros Projetos

IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)

Localização



Descrição

Este projeto compreende a reabilitação do troço existente com uma extensão de 40 km. Esta intervenção estará condicionada à construção da plataforma logística do Poceirão e à não construção de uma alternativa ferroviária de alta velocidade.

O projeto poderá ainda ser reestruturado de modo a admitir a introdução de portagens. Desta forma terá que ser revisto o montante de investimento previsto, que aumentará, mas em contrapartida haverá um contributo para a sustentabilidade financeira desse investimento.

Extensão: 40 km

Tráfego estimado: 5.500 veíc / dia

Investimento necessário: 40 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, no que concerne ao transporte de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade, os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Sines, à plataforma logística do Poceirão e a parques industriais localizados na região, designadamente em Sines.
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a interfaces (modo rodoviário / ferroviário – Sines / Poceirão) e facilita as condições de mobilidade de pessoas a zonas industriais localizadas na região.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Projetos pré
financiados

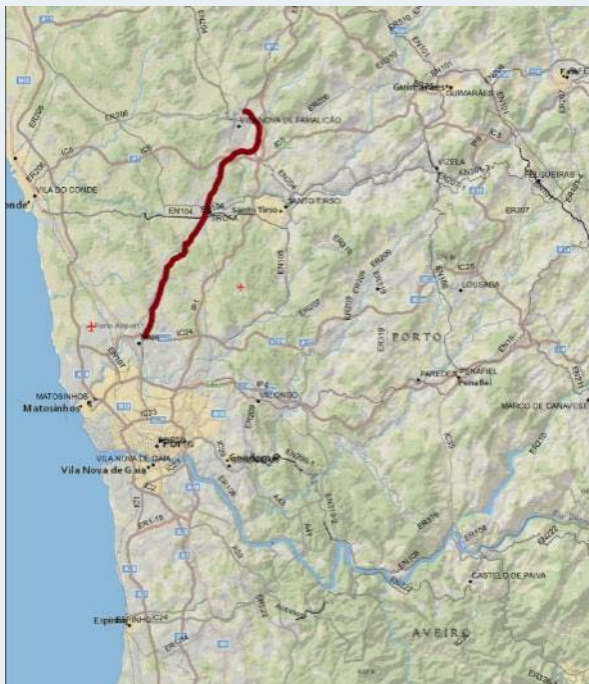
Projetos Prioritários

**Missing Links / Last
Mile**

Outros Projetos

Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia

Localização



Descrição

Esta intervenção visa conferir melhores condições de acessibilidade numa zona densamente povoada e onde a dinâmica do tecido empresarial revela necessidades pontuais de adoção de medidas especificamente dedicadas a essa realidade.

A solução geométrica para a intervenção deverá ser amadurecida, ponderando as necessidades referidas com a relação custo/benefício dela resultante.

Existe um estudo que prevê a criação de uma variante à EN14 entre Famalicão e Maia, com perfil de autoestrada em toda a extensão e um investimento de 190 M€. Considera-se que esta solução é atualmente desadequada, pelo que deverão ser estudadas melhorias localizadas com impacto específico essencialmente nas necessidades evidenciadas pelo tecido empresarial da região.

Projeto integrado no conceito *last mile*.

Extensão: intervenções localizadas

Tráfego estimado: 25.000 veíc / dia na zona da Maia e 17.000 veíc./dia na zona de Famalicão

Investimento necessário: 20 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas e a parques industriais existentes ao longo deste eixo (Trofa e Mabor);
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao aeroporto Francisco Sá Carneiro, a núcleos urbanos densos e a zonas industriais e equipamentos públicos existentes na região, potenciando ainda o interface entre o modo rodoviário e aeroportuário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 40%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, que decorre da existência de parques industriais e empresariais localizados ao longo deste eixo.

Projetos pré
financiados

Projetos Prioritários

**Missing Links / Last
Mile**

Outros Projetos

Nó do IP1/A1 com o IC9

Localização



Descrição

Este projeto compreende a introdução de um nó de interligação entre o IP1/A1 e o IC9, melhorando a articulação entre estes itinerários.

Trata-se de um nó entre duas concessões rodoviárias que carecerá de articulação nesse âmbito.

É necessário ter em consideração que se trata de um novo nó na A1, integrada na concessão Brisa, pelo que qualquer desenvolvimento do processo terá de contar com a participação daquela concessionária.

Extensão: pontual

Tráfego estimado: 3.500 veic / dia no IC9 e 19.500 veic./dia na A1 (Fátima / Leiria)

Investimento necessário: 5 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, no que concerne à movimentação de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao porto de pesca de Peniche / Nazaré e aos parques industriais existentes na zona de Leiria, Batalha e Marinha Grande;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao núcleo urbano denso da região de Leiria, a equipamentos públicos e a portos marítimos.

No que concerne à sustentabilidade operacional do projeto, é de referir que os custos de operação e manutenção, bem como os custos de construção do novo nó, poderão ser minimizados se a respectiva construção ocorrer após o período transitório de cinco anos para adoção de novos sistemas de portagem em curso na Brisa, que prevê uma maior automatização dos processos.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 40%.

Projetos pré
 financiados

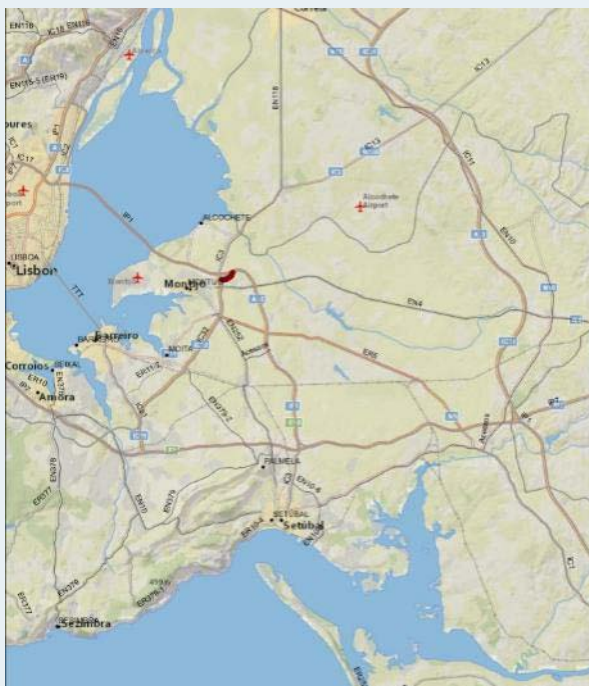
Projetos Prioritários

**Missing Links / Last
 Mile**

Outros Projetos

Variante de Atalaia Montijo

Localização



Descrição

Este projeto consiste na construção de uma variante à EN4, na Atalaia, assegurando a ligação entre a A12 (IP1) e a A33 (IC32), dando seguimento a um investimento já iniciado.

Trata-se de *missing link / last mile* já que complementa a rede principal em serviço, numa zona de forte atividade económica que será ainda potenciada com a implementação da PL Poceirão

Extensão: 4 km

Tráfego estimado: 3.000 veíc / dia (com 18% pesados)

Investimento necessário: 4,9 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego no que concerne à movimentação de mercadorias, e um potencial moderado ao nível do transporte de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à plataforma logística do Poceirão e à zona industrial do Montijo;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao núcleo urbano denso do Montijo e a equipamentos públicos e indústrias existentes na região, permitindo ainda o interface entre o modo rodoviário e ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 40%.

Projetos pré
financiados

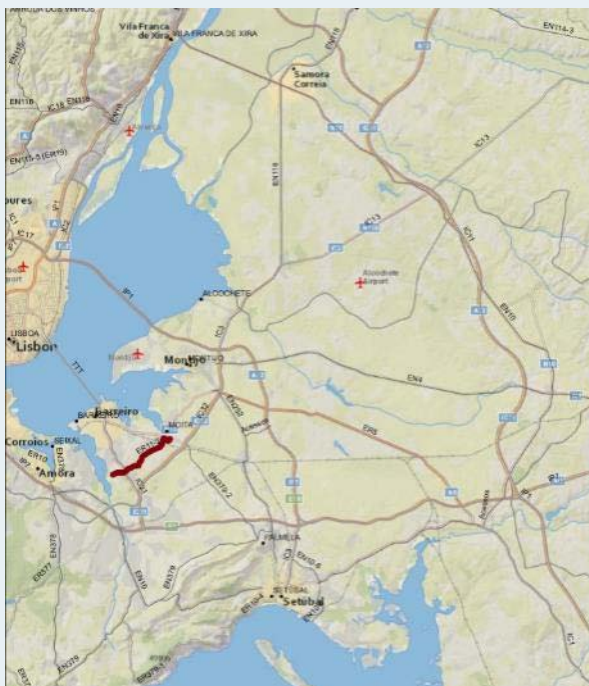
Projetos Prioritários

**Missing Links / Last
Mile**

Outros Projetos

Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal

Localização



Descrição

Este projeto, com uma extensão aproximada de 5 km, consiste essencialmente na construção de uma ponte que fará a ligação entre o Barreiro e o Seixal.

Este projeto serve a zona industrial Barreiro / Seixal, pelo que tem potencial para atrair participação privada.

O elevado volume de investimento deve-se essencialmente à construção da referida ponte entre o Barreiro e o Seixal.

Projeto integrado no conceito *last mile*.

Extensão: 5 km

Tráfego estimado: 7.000 veic / dia

Investimento necessário: 120 M€

Conclusão: após QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a parques industriais localizadas ao longo deste eixo, nomeadamente na zona do Barreiro e de Corroios;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes aos centros urbanos de Corroios, Seixal e Barreiro e a equipamentos públicos e indústrias existentes na região, potenciando ainda o interface ferroviário, nomeadamente no que concerne ao metro de superfície em Corroios.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 40%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, por via da participação do sector privado no cofinanciamento deste investimento.

Projetos pré
 financiados

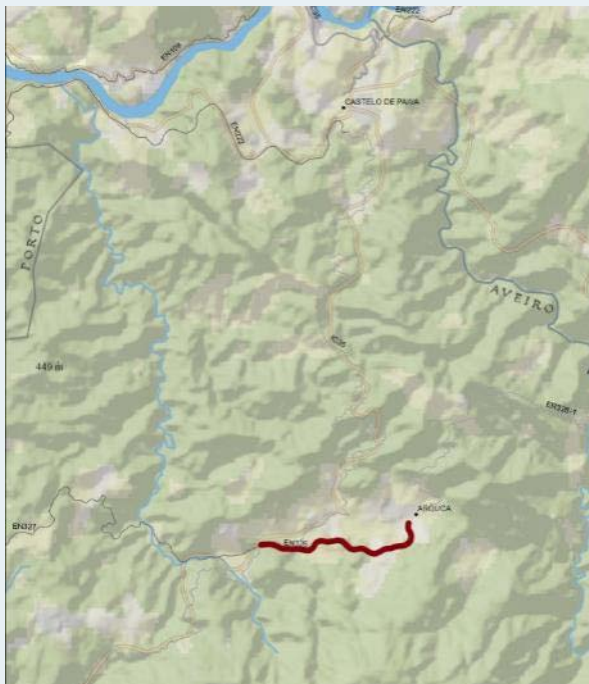
Projetos Prioritários

**Missing Links / Last
 Mile**

Outros Projetos

IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira

Localização



Descrição

Este projeto, com uma extensão aproximada de 23km, conjugado com o corredor do IC35 entre Castelo de Paiva e Mansores, constituirá uma ligação deste último ao IP1/A1, em Santa Maria da Feira.

Integrado no conceito *last mile*, assume a continuidade da ligação entre Arouca e Mansores e desta até ao IP1.

O desenvolvimento deste projeto deverá ser analisado conjuntamente com as acessibilidades associadas ao corredor do IC35, já que haverá sinergias positivas na resolução conjunta das questões de segurança hoje verificadas na EN106 e as ligações ao litoral, mais concretamente à A32 e A1.

Extensão: 23 km

Tráfego estimado: 5.800 veic / dia

Investimento necessário: 23 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à zona industrial localizada no eixo viário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao centro urbano de Santa Maria da Feira, potenciando ainda a ligação à zona industrial localizada no eixo viário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 40%.

Projetos pré
 financiados

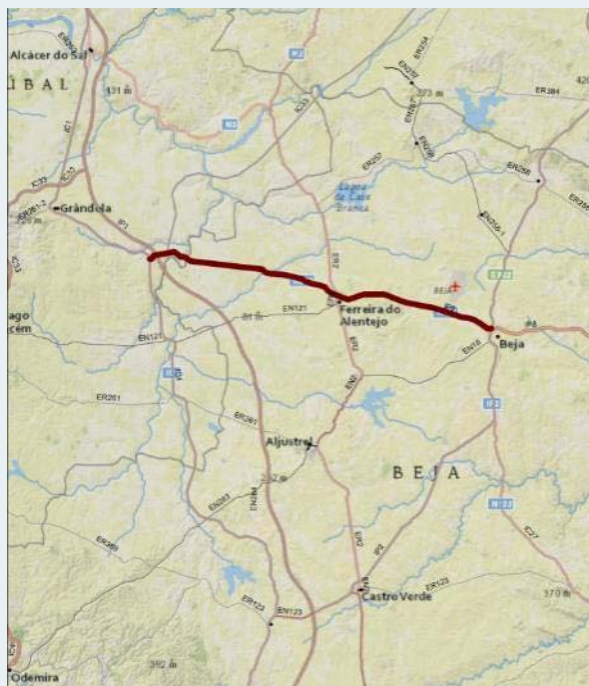
Projetos Prioritários

*Missing Links / Last
 Mile*

Outros Projetos

IP8. St. Margarida do Sado – Beja

Localização



Descrição

O lanço IP8. Sta. Margarida do Sado está integrado na subconcessão Baixo Alentejo.

A construção da A26 foi suspensa pela concessionária e formalizada em MoU de 2012. A intervenção que atualmente se pretende realizar irá sobretudo incidir na requalificação das estradas nacionais que asseguram este corredor, melhorando as suas características técnicas e operacionais. É expectável que com esta requalificação se verifique um aumento ligeiro da atratividade regional ao investimento e uma diminuição da sinistralidade na região.

Será, ainda, assegurada uma ligação mais eficaz do Porto de Sines à cidade de Beja.

Extensão: várias intervenções pontuais

Tráfego estimado: 4.400 veíc / dia

Investimento necessário: 15 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto não apresenta potencial de captação incremental de tráfego. No entanto, ao nível da dimensão de intermodalidade destacam-se os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes locais e regionais à cidade de Beja, potenciando ainda a ligação ao porto, à plataforma logística e ao parque industrial de Sines;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao aeroporto de Beja, potenciando ainda o interface entre o modo rodoviário e aéreo.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Projetos pré
 financiados

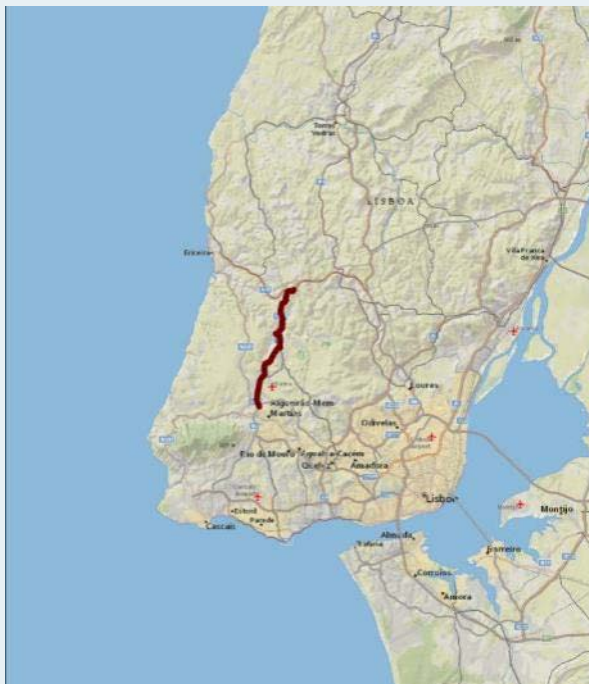
Projetos Prioritários

**Missing Links / Last
 Mile**

Outros Projetos

Var EN9 - Ligação A16 / A21

Localização



Descrição

Este projeto consiste numa variante à estrada nacional 9, que permite a ligação entre duas Auto Estradas (A16 e A21).

Integrada no conceito *last mile*.

Extensão: 15 km

Tráfego estimado: 4.000 veíc / dia

Investimento necessário: 24 M€

Financiamento: elegível para incentivos comunitários.

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a zonas industriais localizadas na região de Sintra e Mafra;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes aos centros urbanos de Sintra e Mafra e a equipamentos públicos e indústrias existentes na região, potenciando ainda o interface entre o modo rodoviário e ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 40%.

Projetos pré
 financiados

Projetos Prioritários

**Missing Links / Last
 Mile**

Outros Projetos

Variante de Riachos

Localização



Descrição

Este projeto compreende a construção da variante à ER 243, a qual permitirá o escoamento do tráfego proveniente das zonas industriais do Entroncamento e Golegã através da A23.

Projecto integrado no conceito *last mile*.

Extensão: 6,8 km

Tráfego estimado: 2.000 veíc / dia

Investimento necessário: 16 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego no que concerne à movimentação de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à zona industrial de Riachos, na Golegã e a plataformas logísticas existentes na região;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos e indústrias existente na região, permitindo ainda o interface entre o modo rodoviário e ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, por via da captação de investimento privado para a sua realização.

Projetos pré
 financiados

Projetos Prioritários

 Missing Links / Last
 Mile

Outros Projetos

Nó dos Caniços no IP1 – VF Xira

Localização



Descrição

Este projeto compreende a introdução de um novo nó na A1/IP1, atualmente sob concessão da Brisa, de modo a criar novas acessibilidades à área empresarial existente nas freguesias de Forte da Casa, Póvoa de Santa Iria e Vialonga.

Dado que este novo nó na A1 se integrará na concessão da Brisa, qualquer desenvolvimento deste o processo terá de contar com a participação daquela concessionária.

Extensão: não aplicável

Tráfego estimado: 8.000 veíc / dia

Investimento necessário: 5 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à zona industrial de Caniços;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes entre as zonas urbanas de elevada densidade populacional, equipamentos públicos e zonas industriais existentes na região.

Projetos pré
 financiados

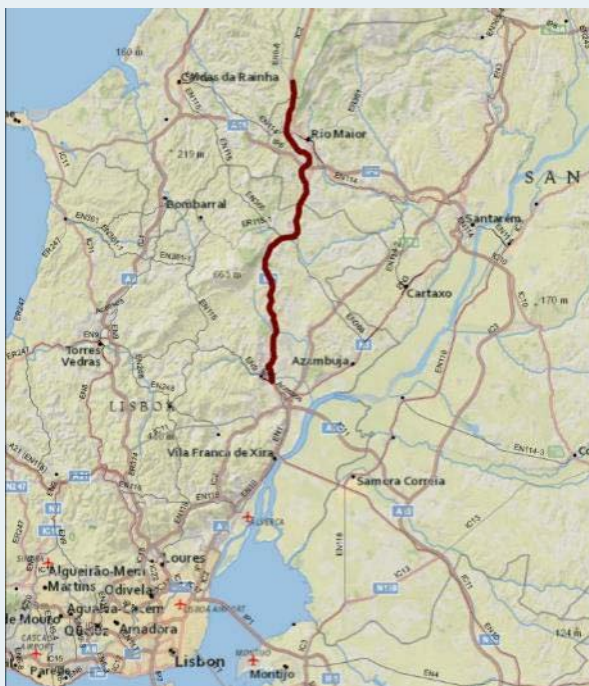
Projetos Prioritários

*Missing Links / Last
 Mile*

Outros Projetos

IC2. Carregado/Venda das Raparigas

Localização



Descrição

Este projeto caracteriza-se por um corredor com uma orientação norte/sul, com o objetivo de servir os municípios de Vila Franca de Xira, Alenquer e Rio Maior.

Com uma extensão de 70 km, este corredor atualmente é assegurado pela EN1.

Extensão: 70 km

Tráfego estimado: 4.800 veic / dia

Investimento necessário: 280 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, no que concerne à movimentação de mercadorias, e um potencial moderado ao nível do transporte de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à plataforma logística de Alenquer, potenciando ainda a ligação à envolvente industrial localizada ao longo do eixo;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes entre os centros urbanos do Carregado e Alenquer e a equipamentos públicos e indústrias localizada no eixo viário, potenciando ainda o interface com o modo ferroviário.

Projetos pré
 financiados

Projetos Prioritários

**Missing Links / Last
 Mile**

Outros Projetos

Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados

Localização



Descrição

Este projeto refere-se à ponte metálica da Praia do Ribatejo sobre o rio Tejo. Esta ponte foi objeto de um protocolo celebrado entre a EP, a REFER e os municípios de V.N. da Barquinha e Constância. O mesmo teve como objetivo reabilitar e reforçar a estrutura da obra de arte de forma a permitir a circulação ao trânsito automóvel ligeiro, já que a atual estrutura não suporta o trânsito pesado.

A travessia do Tejo pelos veículos pesados na região do Médio Tejo deverá ser equacionada em conjunto com a melhoria das acessibilidades na zona da Chamusca – Ecoparque do Relvão -, que por sua vez estão associadas ao corredor do IC3 com uma nova ponte.

Extensão: n/a

Tráfego estimado: 4.300 veíc / dia

Investimento necessário: Não aplicável, já que o desenvolvimento do IC3 já está considerado noutra projeto analisado no GTIEVA (Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca)

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A travessia do Tejo por veículos pesados na região do médio Tejo apresenta um potencial elevado de captação de tráfego no que concerne à movimentação de mercadorias, e um potencial moderado ao nível do transporte de passageiros.

Ao nível do transporte de mercadorias, considera-se que este projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes de veículos pesados às zonas industriais de Constância e Vila Nova da Barquinha e instalações industriais

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, por via da captação de investimento privado para a sua realização.

Projetos pré
 financiados

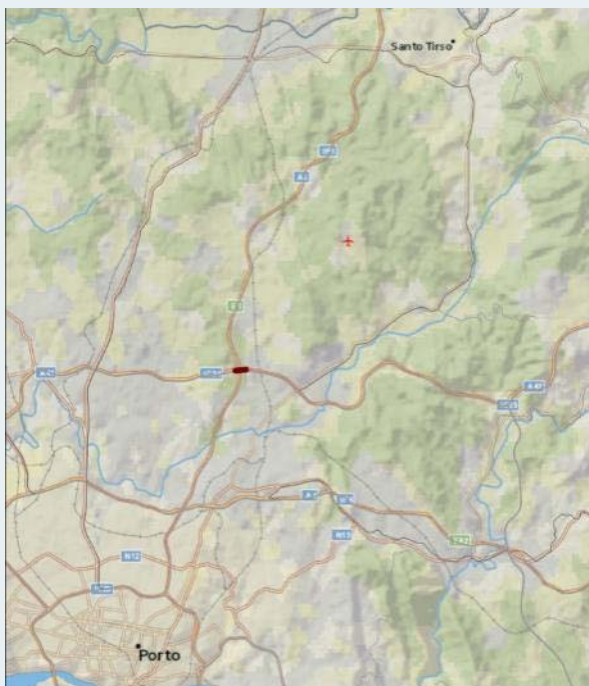
Projetos Prioritários

 Missing Links / Last
 Mile

Outros Projetos

Novo nó de saída da A41 - Parque Millenium + Lig. Maia

Localização



Descrição

Este projeto compreende a introdução de um novo nó no IC24/A41, integrado na concessão do Grande Porto.

Este nó, conjugado com uma série de novos acessos, de cariz municipal, faz parte de um conjunto de novas acessibilidades a um novo empreendimento denominado por "Parque Millenium".

Extensão: Pontual + 5 km

Tráfego estimado: n/a

Investimento necessário: 7 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a parques industriais previstos em sede de PDM;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes entre zonas urbanas de elevada densidade populacional, equipamentos públicos e zonas industriais existentes na região.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, por via da captação de investimento privado para a sua realização.

Projetos pré
 financiados

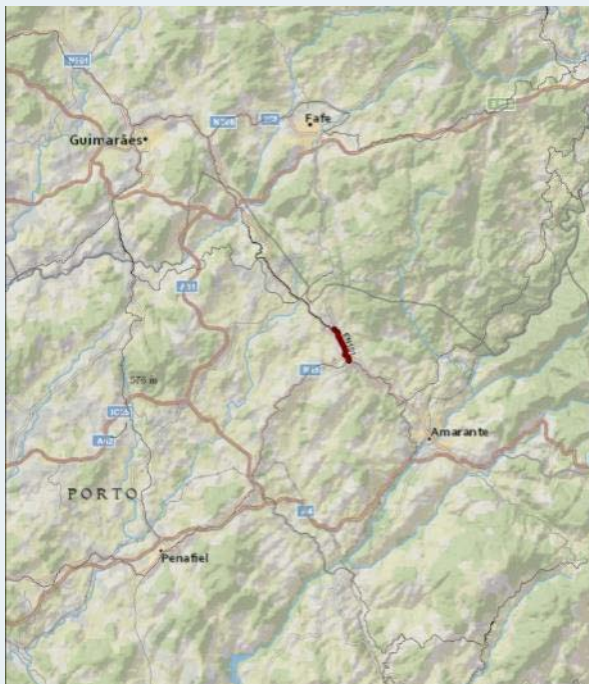
Projetos Prioritários

*Missing Links / Last
 Mile*

Outros Projetos

Construção do lanço EN 101 - Felgueiras – Lixa EN 15

Localização



Descrição

Este projeto compreende um lanço com uma extensão aproximada de 5 km, o qual constitui o prolongamento da atual variante à EN101 a partir de Felgueiras até à EN15, na zona da Lixa.

Extensão: 5 km

Tráfego estimado: 6.400 veíc / dia

Investimento necessário: 5 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes às zonas industriais localizadas nos concelhos de Felgueiras e Amarante;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes entre zonas urbanas de elevada densidade populacional, potenciando ainda a ligação às zonas industriais localizadas nos concelhos de Felgueiras e Amarante.

Projetos pré
 financiados

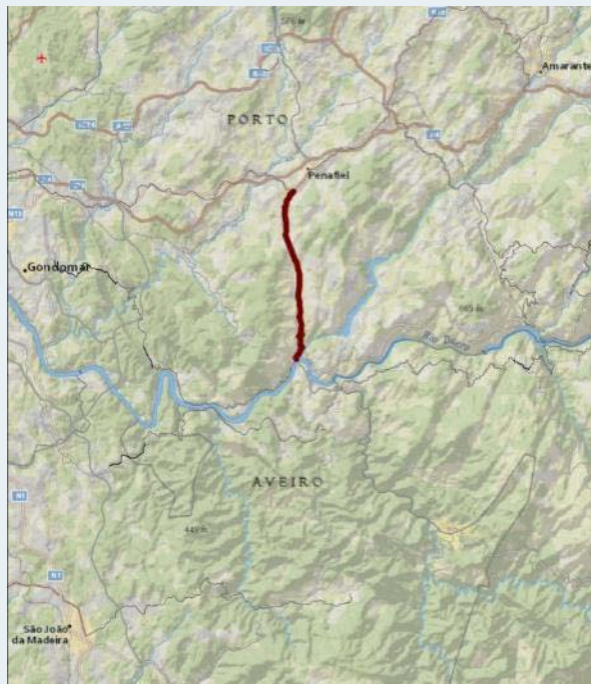
Projetos Prioritários

*Missing Links / Last
 Mile*

Outros Projetos

IC35. Penafiel / Entre-os-Rios

Localização



Descrição

A construção do IC35, que constitui uma alternativa à EN 106, representa a necessidade evidenciada pelas populações dos concelhos de Penafiel, Marco de Canaveses, Castelo de Paiva e Cinfães, entre outras.

A atual EN 106 apresenta alguns estrangulamentos, constituindo a construção deste corredor uma solução para a mobilidade neste denso espaço territorial.

O projecto contribuí ainda para a melhoria da segurança rodoviária na EN106.

Extensão: 14 km

Tráfego estimado: 5.400 veíc / dia

Investimento necessário: 104 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego

Projetos pré
 financiados

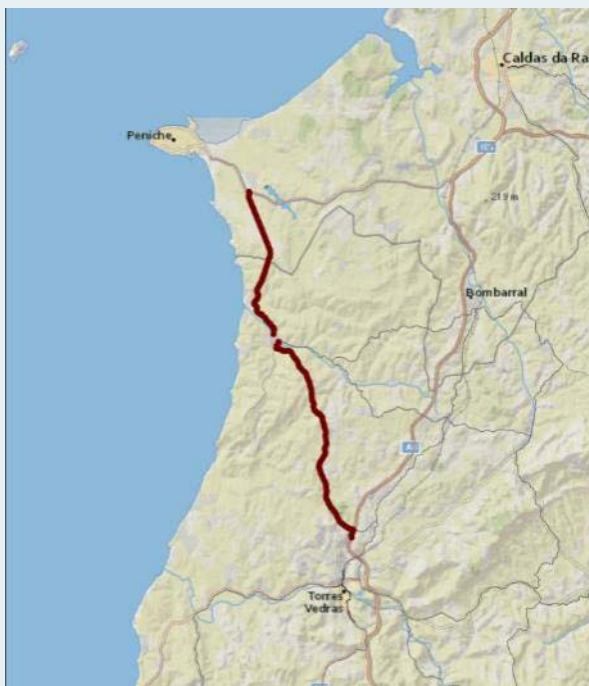
Projetos Prioritários

 Missing Links / Last
 Mile

Outros Projetos

IC11. Peniche/Torres Vedras

Localização



Descrição

Este projeto compreende uma extensão de 24 km. O desenvolvimento deste corredor irá contribuir para o aumento da oferta de acessibilidades na região Oeste, potenciando as ligações à zona industrial de Torres Vedras e ao porto de pesca de Peniche.

Extensão: 24 km

Tráfego estimado: 6.000 veíc / dia

Investimento estimado: 48 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à zona industrial de Torres Vedras;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao núcleo urbano de Torres Vedras, a equipamentos públicos e indústrias existentes na região.

Projetos pré
 financiados

Projetos Prioritários

*Missing Links / Last
 Mile*

Outros Projetos

Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca

Localização



Descrição

Este projeto compreende a melhoria dos acessos ao Eco Parque do Relvão, onde se inclui a construção do corredor do IC3. Chamusca / Almeirim. (IC3 ou ligações).

Extensão: n/a

Tráfego estimado: 6.100 veíc. / dia

Investimento estimado: 105 M€ (investimento previsto para a construção do IC3)

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes aos parques industriais existentes no concelho da Chamusca (Eco Parque do Relvão);
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes aos parques indústrias existentes na região.

Projetos pré
 financiados

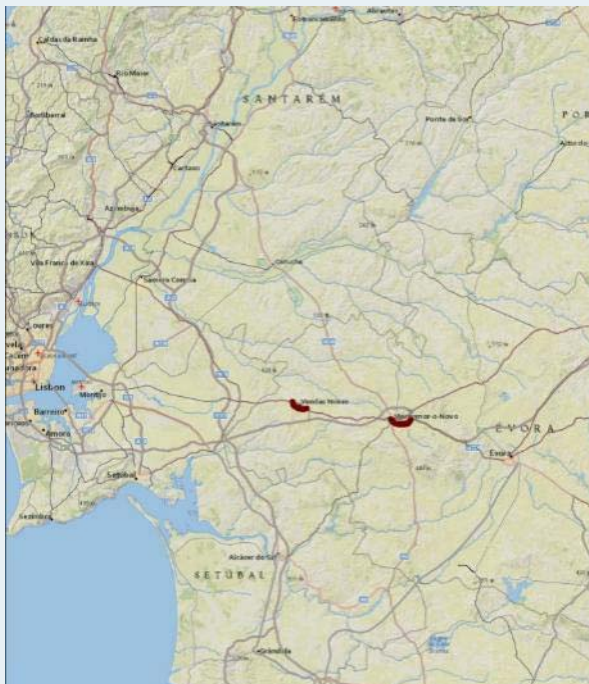
Projetos Prioritários

*Missing Links / Last
 Mile*

Outros Projetos

Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo

Localização



Descrição

Projeto identificado pela ANMP, consistindo na construção de alternativas viárias de passagem aos centros urbanos de Montemor-o-Novo e Vendas Novas.

Extensão: 8 km

Tráfego estimado: 3.000 veic / dia

Investimento estimado: 8 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, quer ao nível do transporte de mercadorias, quer ao nível do transporte de passageiros.

Projetos pré
 financiados

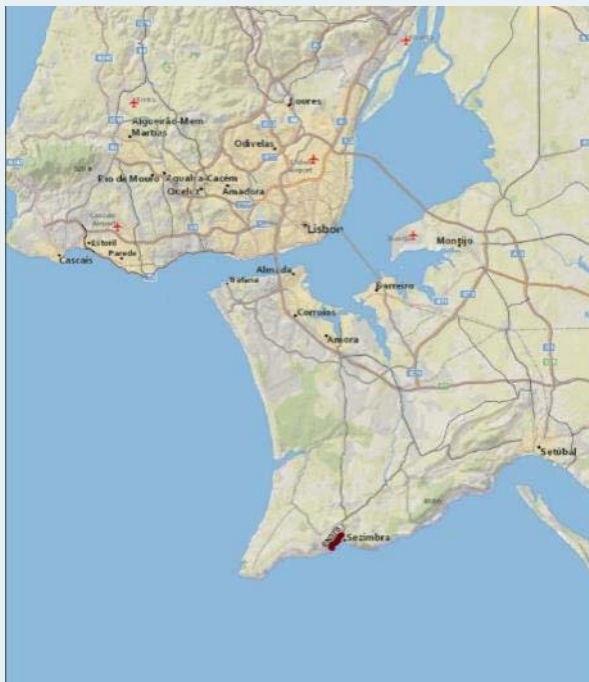
Projetos Prioritários

*Missing Links / Last
 Mile*

Outros Projetos

Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)

Localização



Descrição

Este investimento pretende melhorar os acessos locais ao porto de pesca de Sesimbra.

Extensão: 6 km

Tráfego estimado: 4.800 veíc / dia

Investimento estimado: 6.8 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

Não aplicável.

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

II. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Prioritização consolidada – *Tier 1 e Tier 2*

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

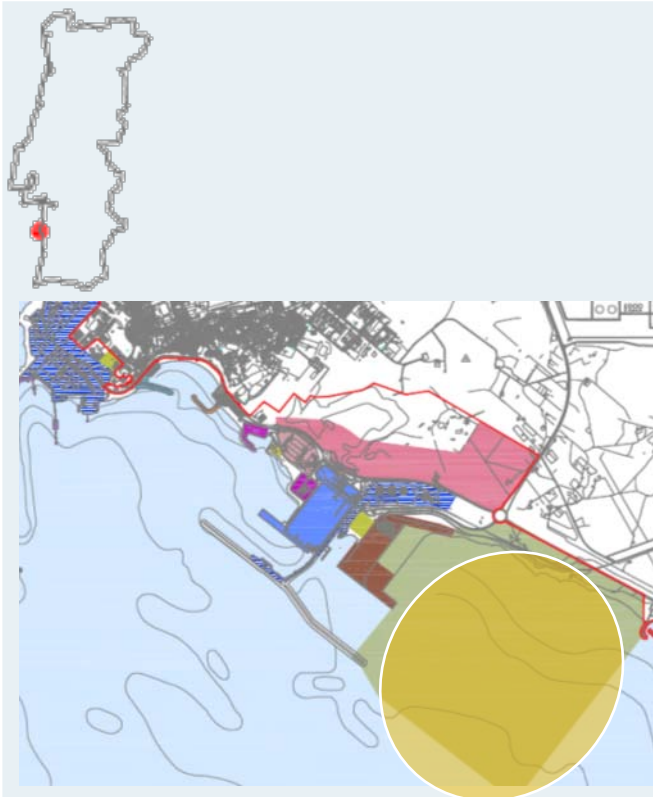
Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Acessibilidades
marítimas a portosAcessibilidades
ferro/rodov. a
portosAumento
capacidade/
condições operaçãoPlataformas
logísticas e/ou
industriaisTerminais / infra-
estruturas
greenfield

Porto de Sines - Novo Terminal Vasco da Gama

Localização



Descrição

Este projeto consiste na construção de um novo terminal de contentores na zona de expansão do Porto de Sines, vocacionado para o *Deep Sea*, com capacidade para receber e operar os maiores navios do mundo em operação e projetados. Terá uma capacidade de 4,5 milhões TEU/ano, uma extensão de cais superior a 2.000 metros, profundidade de -18 m ZH e 113 hectares de parque.

A concretização deste investimento vem potenciar o desenvolvimento do porto a médio/longo prazo, assegurando as condições necessários para o crescimento e a procura das operações portuárias de movimentação de contentores do ponto de vista nacional. Este aspeto é crucial no que concerne à prossecução do objetivo de captação de tráfegos de mercadoria contentorizada, que potenciem o crescimento sustentado da economia nacional.

A prazo, o posicionamento no segmento de *Deep Sea* de contentores ficará condicionado pelo rápido esgotamento da utilização de todas as fases do Terminal XXI, sendo fundamental um novo terminal para permitir o acompanhamento do sector.

Investimento necessário: 941 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Potencia a criação de novas ligações marítimas entre portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do Porto de Sines com plataformas logísticas nacionais e espanholas;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do Porto de Sines com parques industriais.

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspectiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, dado que uma componente imprescindível à realização deste projeto, designadamente em obra marítima e infraestruturas terá de ser assegurado pelo Porto de Sines.

Acessibilidades
marítimas a portosAcessibilidades
ferro/rodov. a
portosAumento
capacidade/
condições operaçãoPlataformas
logísticas e/ou
industriaisTerminais / infra-
estruturas
greenfield

Porto de Lisboa - Aumento da eficiência dos atuais terminais portuários - Terminal de Contentores de Santa Apolónia

Localização



Descrição

Este projeto compreende o aumento de eficiência do terminal de contentores de Santa Apolónia por aproximação da capacidade do cais à capacidade do parque.

Investimento necessário: 1,8 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, perspetivando-se o aumento de capacidade de 450.000 TEU para 540.000 TEU.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outros portos, designadamente com Setúbal;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com plataformas logísticas da região, nomeadamente Bobadela, Castanheira do Ribatejo, Alhandra, Alenquer, Guarda, Elvas e Badajoz.

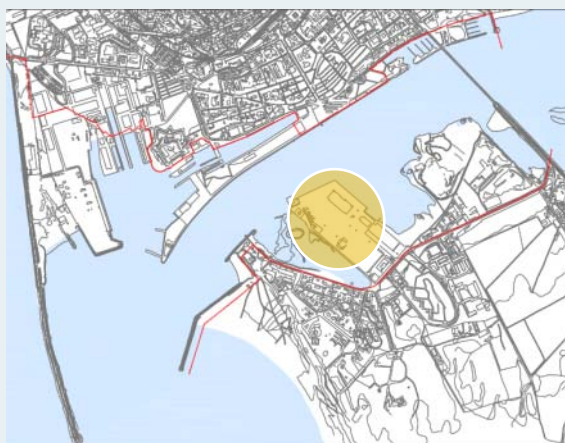
No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará um aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 50%.

Acessibilidades
marítimas a portosAcessibilidades
ferro/rodov. a
portosAumento
capacidade/
condições operaçãoPlataformas
logísticas e/ou
industriaisTerminais / infra-
estruturas
greenfield

Porto de Viana do Castelo - Reabilitação dos equipamentos de elevação existentes e aquisição de grua móvel com 100 ton de capacidade

Localização



Descrição

Reabilitação de 2 guindastes elétricos e aquisição de uma grua móvel com capacidade de elevação de 100 toneladas.

Investimento estimado: 3,65 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, resultante do reforço e diversificação de facilidades portuárias, que permitirão dar resposta à procura já manifestada, que não tem sido possível satisfazer com os meios existentes, permitindo agir sobre o constrangimento prioritário relativo às limitações de capacidade.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destaca-se a melhoria de ligações consideradas insuficientes do Porto de Viana do Castelo a outros portos e parques industriais existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento, proporcionando ainda o aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M da infraestrutura.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, nomeadamente se o porto comercial for objecto de concessão a agente de exploração privado.

Acessibilidades
marítimas a portos

Acessibilidades
ferro/rodov. a
portos

Aumento
capacidade/
condições operação

Plataformas
logísticas e/ou
industriais

Terminais / infra-
estruturas
greenfield

Porto de Viana do Castelo - Melhoria das condições de acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima (cotas de projeto e reacondicionamento do molhe Norte)

Localização



Descrição

O projeto consiste no reacondicionamento do molhe norte, com reconstrução dos troços em estado de degradação acentuada, de forma a serem repostas as condições de proteção e segurança indispensáveis à exploração do porto, bem como no estabelecimento das cotas de projeto na barra, canal de acesso e bacias de manobra e acostagem, por forma a garantir o regular funcionamento do porto.

Investimento necessário: 3 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA



Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Melhoria das ligações consideradas insuficientes do porto de Viana do Castelo a outros portos;
- Melhoria das ligações consideradas insuficientes do porto de Viana a parques industriais existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará um aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.

Acessibilidades
marítimas a portosAcessibilidades
ferro/rodov. a
portosAumento
capacidade/
condições operaçãoPlataformas
logísticas e/ou
industriaisTerminais / infra-
estruturas
greenfield

Porto de Lisboa - Reconversão de Pedrouços (Marina do Tejo)

Localização



Descrição

O projeto consiste na reconversão da Doca de Pedrouços (com capacidade para 220 embarcações, incluindo os mega-iates) e área envolvente, estando também incluída a Doca do Bom Sucesso (com capacidade para 161 embarcações), ficando assim o Porto de Lisboa e a cidade de Lisboa, com infraestruturas com condições para receber os grandes eventos náuticos internacionais.

Adicionalmente, o projeto incluiu inúmeras medidas que visam o aumento da sustentabilidade operacional da infraestruturas, nomeadamente:

- Requalificar e reconverter uma zona da frente Tejo, dotando a cidade de infraestruturas com condições para receber eventos náuticos, nacionais e internacionais, e embarcações de recreio;
- Reestruturar a faixa norte da área de intervenção, no que se refere a usos, equipamentos, acessibilidades e espaços verdes;
- Requalificação viária da zona, dignificando assim a integração paisagística e urbana da Torre de Belém;
- Estreitar as relações, funcionais e visuais, com a frente rio, maximizando as ligações entre a cidade e a zona ribeirinha.

Este projeto foi desenvolvido em parceria com os Municípios de Lisboa e Oeiras.

Investimento necessário: 167 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto não apresenta um aumento incremental no que concerne à captação de tráfego. No entanto, ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos relativamente ao transporte de passageiros:

- Criação de novas ligações ao aeroporto de Lisboa e aos portos de Lisboa e de Setúbal;
- Criação de novas ligações à área metropolitana de Lisboa;
- Criação de novas ligações que permitam o interface entre o modo rodoviário, ferroviário e aeroportuário;
- Criação de novas ligações a centros turísticos e culturais.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará um aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

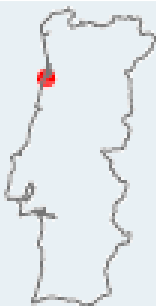
As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Acessibilidades
marítimas a portosAcessibilidades
ferro/rodov. a
portosAumento
capacidade/
condições operaçãoPlataformas
logísticas e/ou
industriaisTerminais / infra-
estruturas
greenfield

Aveiro - Avaliar a possibilidade de desenvolvimento de terminais cobertos (*all weather terminals*) para permitir a carga/descarga de navios sem restrições pelas condições climáticas

Localização



Descrição

O projeto consiste na avaliação da possibilidade de implementação de terminais cobertos (*all weather terminals*) no porto de Aveiro, de forma a permitir o desenvolvimento das operações de carga e descarga de mercadorias sem restrições de condições climáticas.

Investimento necessário: não discriminado

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA



Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria das ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais existentes na Região Centro em geral e, particularmente, na envolvente da zona de Aveiro.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará uma redução dos actuais custos de O&M.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

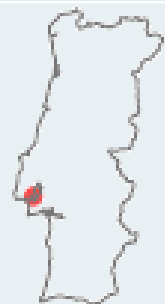
- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

**Acessibilidades
marítimas a portos**

 Acessibilidades
ferro/rodov. a
portos

 Aumento
capacidade/
condições operação

 Plataformas
logísticas e/ou
industriais

 Terminais / infra-
estruturas
greenfield
Porto de Lisboa - Melhoria da navegabilidade e descontaminação do estuário do Tejo
Localização

Descrição

O projeto consiste na melhoria da navegabilidade e descontaminação de sedimentos com níveis de contaminação elevados (4 e 5) do estuário do Tejo, construção de depósito de contenção destes sedimentos e rentabilização do mesmo.

Investimento necessário: 50 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria das ligações consideradas insuficientes entre os portos de Lisboa.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará uma redução dos actuais custos de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.

Acessibilidades
marítimas a portosAcessibilidades
ferro/rodov. a
portosAumento
capacidade/
condições operaçãoPlataformas
logísticas e/ou
industriaisTerminais / infra-
estruturas
greenfield

Porto de Lisboa - Estudo do assoreamento e reabilitação de Terminal de 2ª linha, no cais de Alhandra (CIMPOR)

Localização



Descrição

O projeto consiste no aumento da capacidade de navegabilidade até Alhandra para calados superiores aos actualmente permitidos, através de dragagens e reabilitação de terminal de 2ª linha já existente, implicando um aumento de capacidade neste terminal de 200.000 ton/ano.

Adicionalmente, o projeto incluiu a possibilidade de exportação directa a partir das instalações fabris da CIMPOR, sem outra operação de transbordo até ao destinatário.

Investimento necessário: 40 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, uma vez que se perspetiva o aumento de tráfego de navios da CIMPOR para exportação de 200.000 tons/ano.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Melhoria das ligações consideradas insuficientes do terminal aos portos de Lisboa e Setúbal;
- Melhoria das ligações consideradas insuficientes aos parques industriais existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará uma redução dos custos atuais de O&M.

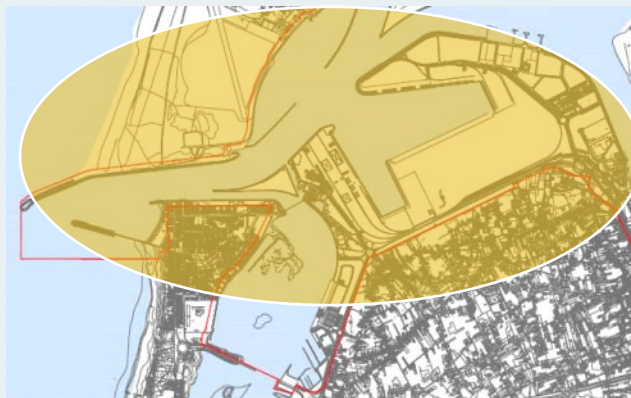
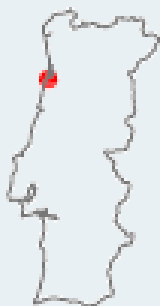
As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, sendo que 85% do investimento global corresponderá a investimento privado e os restantes 15% a investimento da público.

Acessibilidades
marítimas a portosAcessibilidades
ferro/rodov. a
portosAumento
capacidade/
condições operaçãoPlataformas
logísticas e/ou
industriaisTerminais / infra-
estruturas
greenfield

Aveiro - Upgrade de Sistemas de Informação do Porto (JUP, VTS, SIG, ERP)

Localização



Descrição

Este projeto visa a modernização dos sistemas de informação do Porto de Aveiro e de ligação com os principais atores das principais cadeias logísticas que o utilizam, de modo a promover um aumento das eficiência daquela como um todo.

Ao nível dos sistemas da APA e da sua ligação às empresas que prestam serviços no porto, identificou-se como necessário realizar um upgrade da aplicação de gestão portuária do porto, com vista a contemplar novas valências dos serviços prestados pelo porto às empresas, mormente de serviços ferroviários, e de melhoria do seu módulo de estatística, a implementação de um sistema de *Business Intelligence*, destinado à integração das várias aplicações de gestão operacional dos negócios da APA (portuário e dominial) e financeiro de modo a permitir a disponibilização de informação atualizada e *on line* sobre a performance do porto, e implementação de um SIG para apoiar a Administração na gestão da sua área de jurisdição (na vertente de ordenamento e comercial).

Entre as ações a desenvolver, constitui prioridade da APA promover a integração da Janela Única Portuária (JUP) com os sistemas dos principais atores das cadeias logísticas que utilizam o porto, garantindo maior eficiência em toda a cadeia, e que vulgarmente se designa de JUL - Janela Única Logística.

Investimento estimado: 1,5 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, o reforço da integração dos sistemas de informação ao nível dos atores que prestam serviços no porto, bem como dos atores da comunidade extra portuária, potenciando a melhoria das ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará uma redução dos custos atuais de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 50%.

Acessibilidades
marítimas a portosAcessibilidades
ferro/rodov. a
portosAumento
capacidade/
condições operaçãoPlataformas
logísticas e/ou
industriaisTerminais / infra-
estruturas
greenfield

V.N.Douro - Recuperação, Reabilitação e Construção de Infraestruturas Portuárias

Localização



Descrição

O projeto visa a recuperação, reabilitação e construção de infraestruturas portuárias fluviais, necessárias, quer pela relevância dos atuais fluxos e da conseqüente necessidade de reforço da capacidade de acostagem, quer por integrarem um conjunto de intervenções que em rede visam contribuir para a qualificação e valorização da oferta turística do Destino Douro, criando e melhorando as condições de suporte ao desenvolvimento turístico sustentável desta Região, nomeadamente do turismo fluvial.

Investimento estimado: 41,517 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos fluviais;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias, potenciando ainda o acesso fluvial a equipamentos públicos ao longo do rio Douro, nomeadamente de natureza turística.

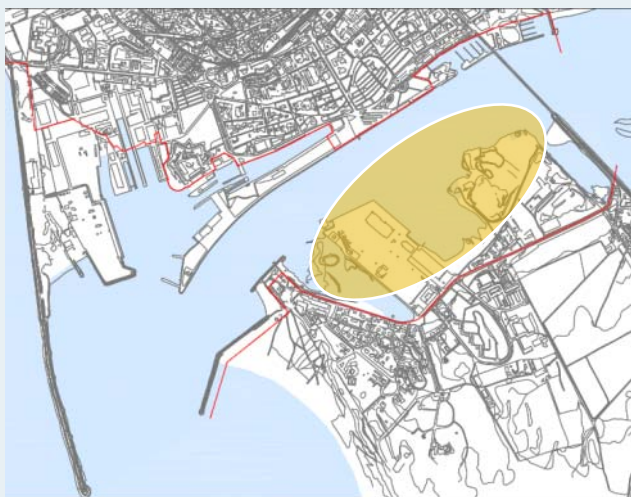
As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Acessibilidades
marítimas a portosAcessibilidades
ferro/rodov. a
portosAumento
capacidade/
condições operaçãoPlataformas
logísticas e/ou
industriaisTerminais / infra-
estruturas
greenfield

Porto de Viana do Castelo - Ampliação do Porto Comercial

Localização



Descrição

O presente projeto visa a ampliação do porto comercial, compreendendo:

- Prolongamento dos cais existentes num total de 180 metros;
- Construção de um novo cais de acostagem, com 150 metros de comprimento;
- Transferência do terminal ro-ro;
- Construção de terraplenos e infraestruturas marítimas e terrestres.

A expansão do porto permitirá aumentar a sua capacidade instalada, com impacto moderado na captação de mercadorias.

O aumento da capacidade instalada no porto permitirá um desembarço mais rápido dos navios, através da redução dos tempos de estadia em porto.

Investimento estimado: 15 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a criação de novas ligações a outros portos.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará um aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 50%.

Acessibilidades marítimas a portos

Acessibilidades ferro/rodov. a portos

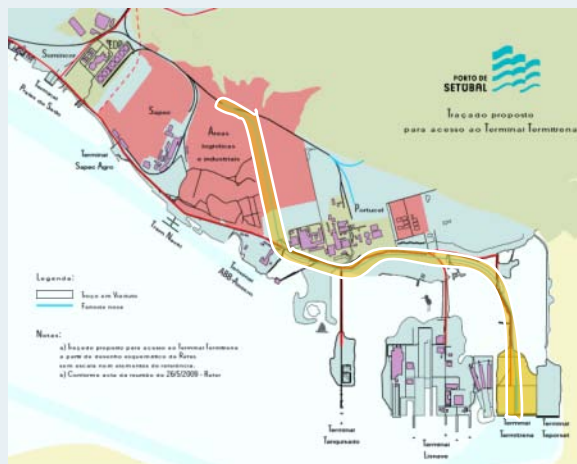
Aumento capacidade/ condições operação

Plataformas logísticas e/ou industriais

Terminais / infra-estruturas greenfield

Porto de Setúbal - Construção da Ligação Ferroviária aos Terminais da Mitrena

Localização



Descrição

O projeto visa dotar os terminais portuários da Península da Mitrena de acessibilidade ferroviária, envolvendo a construção de 5 km de linha ferroviária, com ligação entre a rede nacional, na área industrial da Sapec, e os terminais portuários da Termitrena e Teporset.

Investimento estimado: 17 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, uma vez que se perspectiva o aumento do movimento nacional de cargas por ferrovia entre 1 a 2 milhões de toneladas por ano, ou seja, um acréscimo em mais 10 a 20% no movimento global anual, evitando o transporte terrestre, o congestionamento rodoviário e protegendo o ambiente.

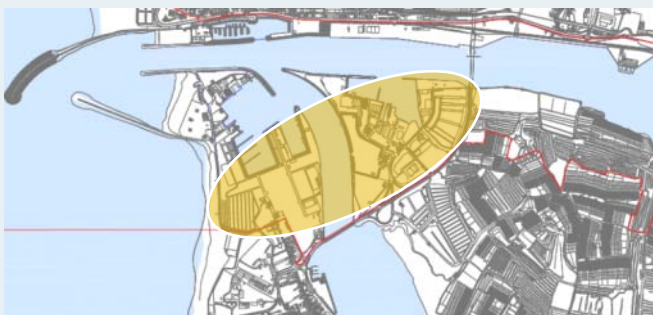
Ao nível da dimensão de intermodalidade, destaca-se a criação de uma nova ligação ferroviária ao porto de Setúbal, à plataforma logística SPC da Sapec Bay e aos parques industriais existentes na região.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.

Acessibilidades
marítimas a portosAcessibilidades
ferro/rodov. a
portosAumento
capacidade/
condições operaçãoPlataformas
logísticas e/ou
industriaisTerminais / infra-
estruturas
greenfield

Porto da Figueira da Foz - Dinamização Logística e das Acessibilidades Marítimas da Margem Sul

Localização



Descrição

Este projeto visa a criação de uma zona logística e industrial na margem sul do Porto da Figueira da Foz, com ligação ao parque industrial da Figueira da Foz.

A realização deste investimento pretende aumentar a área de intervenção terrestre do porto, para a fixação de unidades industriais e logísticas que pretendem recorrer ao transporte marítimo e, assim, ampliar a oferta dos seus serviços.

Investimento estimado: não discriminado

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a criação de novas ligações a portos e a parques industriais existentes na região.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Acessibilidades
marítimas a portosAcessibilidades
ferro/rodov. a
portosAumento
capacidade/
condições operaçãoPlataformas
logísticas e/ou
industriaisTerminais / infra-
estruturas
greenfield

Porto de Viana do Castelo - Construção do Ramal Ferroviário ao Porto Comercial

Localização



Descrição

Ligação do porto à Linha do Minho, através da construção de um ramal desde a estação de Darque, com duplicação da linha existente até próximo da ponte Eiffel, donde deriva para o sector comercial do porto.

O presente investimento visa alcançar um incremento moderado nas mercadorias, através da captação de novas cargas nos segmentos de carga geral e de graneis.

Investimento estimado: 12 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a criação de uma nova ligação ferroviária do porto de Viana do Castelo na margem Sul.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.

Acessibilidades
marítimas a portosAcessibilidades
ferro/rodov. a
portosAumento
capacidade/
condições operaçãoPlataformas
logísticas e/ou
industriaisTerminais / infra-
estruturas
greenfield

Porto de Viana do Castelo - Construção do Acesso Rodoviário ao Porto Comercial

Localização



Descrição

Rodovia que liga o porto comercial à A28, com uma extensão de 8,8 km, contemplando o aproveitamento de parte da EN 13-3, com correção e beneficiação do respetivo traçado, bem como a construção de dois novos troços para ligação à A28 e EN 13-5.

Este investimento permitirá não só melhorar a ligação à rede viária estruturante do hinterland do porto, garantindo o reforço da competitividade, com impacto positivo na captação de novos tráfegos, como também reduzir o tempo de percurso dos veículos pesados e os respetivos custos operacionais, gerando também benefícios indiretos muito significativos para os residentes e utilizadores de transporte individual.

Investimento estimado: 10 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a criação de uma nova ligação rodoviária ao setor comercial do porto de Viana do Castelo na margem Sul.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

II. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Prioritização consolidada – *Tier 1 e Tier 2*

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Novo terminal de carga no
Aeroporto Lisboa (DHL)

Integrators - Fedex

Base aérea Monte Real

Base aérea Monte Real

Localização



Descrição

Adaptação da base aérea Monte Real com o objetivo de proporcionar a utilização de voos comerciais.

Este projeto contempla inúmeros fatores que contribuem para a sua atratividade, nomeadamente:

- Passageiros - Elevada densidade populacional, com tendência de crescimento; elevada percentagem de população emigrada e imigrada, com deslocações periódicas; existência de um suporte significativo de rede de autoestradas e itinerários principais (A1, A8, A17, A23 e A25); presença de elementos turísticos diversos, com elevada capacidade de atração de visitantes turistas; existência de um tecido empresarial forte e com elevada penetração no mercado internacional;
- Mercadorias - Potencial de articulação entre os modos marítimo, ferroviário e aéreo; forte presença de indústria transformadora, especialmente nos setores do vidro, plásticos e moldes.

Investimento necessário: 17 M€

Conclusão: após 2016 e antes do fim do QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a criação de novas ligações a plataformas logísticas existentes na região, permitindo a articulação entre os modos marítimo, ferroviário e aéreo, potenciando ainda a criação de novas ligações a parques industriais;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a criação de novas ligações a núcleos urbanos densos e a pólos turísticos e empresariais existentes na região, potenciando ainda o interface entre o modo aéreo e rodoviário.

No que concerne à sustentabilidade operacional, poderá existir uma redução moderada dos atuais custos de O&M, como consequência da adaptação da utilização de uma infraestrutura militar à aviação civil, ainda que à data o projeto apresentado não o demonstre.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*.

