



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Ofº nº 4801/**MAP** – 30 Junho 09

Exma. Senhora
Secretária-Geral da
Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

S/referência

S/comunicação de

N/referência

Data

ASSUNTO: RESPOSTA REQUERIMENTO N.º. 47/X/4ª

Encarrega-me o Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º. 3807 de 30 do corrente, do Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

Pe'l'A Chefe do Gabinete

Maria José Ribeiro

SMM



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

GABINETE DO MINISTRO DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES Entrada N.º <u>4530</u> Processo N.º <u>30/06/2009</u>

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Ministro dos Assuntos Parlamentares

c/c - Exmo. Senhor
Chefe do Gabinete de Sua Excelência a
Secretária de Estado dos Transportes

N/Refº 3807/2009
Lisboa, 30 de Junho de 2009

**ASSUNTO: Requerimento nº 47/X/4ª - AC do Senhor Deputado Eugénio Rosa (PCP)
- Elementos referentes à Ferrovia Convencional/Alta Velocidade**

Exma. Senhora,

Com referência ao assunto em epígrafe, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, na sequência de informação prestada pela Senhora Secretária de Estado dos Transportes, de dar nota do seguinte:

1. Relatórios e Contas 2007

Relativamente aos relatórios e contas a que se refere o requerimento, informa-se que os mesmos podem ser consultados na internet, nos seguintes sítios:

Transtejo - http://www.transtejo.pt/pt/quem_somos/documents/relatorio_tt_2007.pdf

Metropolitano de Lisboa - <http://www.metrolisboa.pt/portals/0/RelatorioeContas2007.pdf>

Carris - http://www.carris.pt/fotos/editor2/relatorio_e_contas_2007.pdf

2. Plano de investimentos a nível da ferrovia convencional nas 12 referidas

Relativamente às 12 linhas referidas anexa-se mapa apresentando a calendarização dos investimentos discriminados, que correspondem à informação que integra o Orçamento de Investimentos 2009-2010.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

FERROVIA CONVENCIONAL – PRINCIPAIS INVESTIMENTOS

Projecto	Investimento a custos técnicos em milhões de euros										Valor Global Investimento	Financiamento
	Orçamento		Investimento						Total	Financiamento		
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016				
Ligação Ferroviária Porto de Sines/Espanha	25	73	75	89	16					276	n.d.	Candidatura ao QREN Cap 50 OE 2009 PIDDAC Renovação Casa Branca Fvora concluída em 2006 co-financiado pela EU e PIDDAC
Linha do Norte – Variante de Santarém	3	40	81	86						210	212	Financiamento Bancário
Linha do Norte – Mato	4	37	40	0	0					81	82	Financiamento Bancário
Miranda/Entroncamento	28	32	36	14	5					114	115	n.d.
Linha do Norte Alfaiões – Pampilhosa	28	10	9	8	5					59	59	Financiamento Bancário
Modernização Alfaiões / Pampilhosa Estação de Alfaiões e Secções Adjacentes	0	22	27	6	0					55	56	Financiamento Bancário
Linha de Cascais	8	27	16	28	33	28	17	1		159	159	Financiamento Bancário
Linha de Sintra Cacém-Barcarena	28	32	14							73	81	Financiamento Bancário
Ligação à Siderurgia Nacional										0	16	Co-financiado FEDER
Linha do Alentejo Barreiro – Pinhal Novo	12									12	45	Co-financiado FEDER
Linha do Sul – Variante de Alcácer	28	60								88	151	Co-financiado pela EU FEDER e candidatura apresentada ao QREN Apoio Cap 50 OE (PIDDAC) 2009
Linha do Sul – Estação de Setúbal	9	0								10	14	Co-financiado UE
Beira Baixa – Troços C. Branco/Covilhã/Guarda	62	50	54	30						195	195	Financiamento Bancário
Ligação Ferroviária ao Porto de Aveiro	33									33	70	Co-financiado FEDER Apoio Cap 50 OE (PIDDAC) 2009
Linha do Minho	43	36	18	25	20	0	0	0		141	n.d.	n.d.
Troço Campanha/Ermesindo	1	1	13	24	20					59	60	Financiamento Bancário
Variante da Trofa	33	9								42	63	Apresentada candidatura ao QREN Apoio Cap 50 OE (PIDDAC) 2009
Nine/Valença – Supressão e Reclasseificação PN	5	17	0	0						22	n.d.	Financiamento Bancário
Beneficiação/Reabilitação/Monitorização – Túneis, Taludes e Acessos	3	4	4							11	n.d.	Financiamento Bancário
Reforço/Protecção/Beneficiação – Pontes	2	4								6	n.d.	Financiamento Bancário
Total Geral	282	387	333	270	74	28	17	1		1.392		

Concluído em 2008



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

3. Rede de Alta Velocidade

Viabilidade económica dos eixos prioritários do Projecto RAV

Relativamente à análise de viabilidade económica dos eixos do Projecto RAV considerados prioritários, Lisboa/Madrid, Lisboa/Porto e Porto/Vigo, foram realizadas análises Custo-Benefício, por entidades externas, para cada um deles, conforme seguidamente descrito:

a) Eixo Ferroviário de AV Lisboa/Madrid

- Autor: Epyrsa, Exacto e Booz Allen Hamilton (elaboração AVEP e actualização RAVE);
- Data: Actualização em Maio de 2009, tendo presentes as reduções do investimento no troço Lisboa-Poceirão e Poceirão-Caia.
- Resultado: Taxa Interna de Rentabilidade (TIR) Socio-Económica de 5,75%.

b) Terceira Travessia do Tejo

- Autor: VTM - Consultores em Engenharia e Planeamento, Steer Davies Gleave;
- Data: Fevereiro de 2009;
- Resultado: Os resultados da análise demonstram claramente que o projecto possui uma elevada rentabilidade sócio-económica: a TTT apresenta um retorno de aproximadamente 9,8 mil milhões de euro, em valor actualizado, e uma taxa interna de rentabilidade sócio-económica de 20,47%.

c) Eixo Ferroviário de AV Lisboa/Porto

- Autor: VTM - Consultores em Engenharia e Planeamento e Steer Davies Gleave
- Data: Março de 2009;
- Resultado: TIR Sócio-Económica de 10,8%, no cenário de entrada por Norte, superando a rentabilidade de outros projectos similares desenvolvidos a nível europeu.

d) Eixo Ferroviário de AV Porto/Vigo

- Autor: Sener e Ferconsult;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- Data: Julho de 2004;
- Principais resultados: rentabilidade económica e social positiva, com uma taxa da ordem dos 2,4%.

Adicionalmente às Análises Custo-Benefício acima referidas, foi realizado para a RAVE, com conclusão no início de 2008, pelos Prof. Alfredo Marvão Pereira (*Department of Economics, The College of William and May, Williamsburg, Virginia, USA*) e Jorge Miguel Andraz (*Faculdade de Economia da Universidade do Algarve*), um estudo denominado “Os Efeitos Fiscais do Investimento na RAV”, cujo objectivo passou por avaliar os impactos, na actividade económica do país e na evolução das receitas fiscais do Estado Português, do investimento previsto para o Projecto RAV, considerando apenas os três eixos prioritários, Lisboa/Madrid, Lisboa/Porto e Porto/Vigo.

Os resultados apurados neste estudo sugerem que o investimento previsto, entre 2010 e 2015, no Projecto RAV, gere, em termos acumulados e num horizonte temporal de 30 anos, efeitos globalmente positivos em todas as variáveis macroeconómicas, a saber:

- Criação de cerca de 56 mil novos postos de trabalho permanentes (1,1 % do emprego em 2006);
- Aumento do investimento privado em cerca de 126 mil milhões de euros (81,2% do PIB de 2006);
- Aumento do Produto Interno Bruto (PIB) em cerca de 121 mil milhões de euros (78,3% do PIB em 2006); e
- Aumento da receita fiscal do Estado Português em cerca de 63,5 mil milhões de euros (41,0% do PIB de 2006).



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Paralelamente, foram ainda realizados para a RAVE um conjunto de outros estudos, de âmbito socioeconómico, por entidades nacionais e estrangeiras, essencialmente consultores e universidades, que permitem aferir os impactos associados à implementação do Projecto RAV em Portugal.

Todos estes estudos acima mencionados estão disponíveis para consulta e *download* no sítio da RAVE na Internet (www.rave.pt) na área do Projecto/Estudos.

Pagamentos às concessionárias provenientes do Orçamento de Estado

Foi desenvolvido, ao longo dos últimos anos e com o apoio de diversos consultores e entidades, nacionais e estrangeiras, um vasto conjunto de análises e estudos com vista à selecção do modelo de negócio e contratação que melhor permite assegurar o cumprimento de quatro grandes objectivos estratégicos previamente definidos, a saber:

1. Assegurar a comportabilidade para o Estado Português;
2. Garantir o cumprimento de prazos;
3. Garantir uma elevada qualidade de serviço; e
4. Minimizar os riscos, em particular os que serão assumidos pelo Estado Português.

O modelo de negócio e contratação seleccionado para o Projecto da Rede de Alta Velocidade Ferroviária (RAV) assenta num modelo de Parcerias Público-Privadas (PPPs), o qual, em termos globais, é o que melhores garantias oferece para o cumprimento dos quatro objectivos estratégicos acima enunciados.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Deste modo, o modelo de negócio e contratação seleccionado para o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária associada ao Projecto RAV é o seguinte:

- Cinco PPPs para a concepção, construção, financiamento e manutenção da subestrutura e superestrutura ferroviárias, excluindo os sistemas de sinalização e telecomunicações, por um período de 40 anos;
- Uma PPP para a concepção, fornecimento, instalação, financiamento e manutenção dos sistemas de sinalização e telecomunicações, para a totalidade da extensão dos três eixos prioritários do Projecto RAV, por um período de 20 anos; e
- Estações de Lisboa e do Porto a desenvolver directamente pela REFER, em função da especial complexidade das intervenções a realizar, e as restantes estações a integrar nas respectivas PPPs dos eixos em que se inserem.

Relativamente às PPPs acima referidas, as futuras sociedades concessionárias das mesmas serão remuneradas ao longo dos respectivos períodos de concessão definidos (40 ou 20 anos), sendo que o mecanismo de pagamento foi estruturado tendo em vista assegurar: i) o cumprimento dos objectivos estratégicos estabelecidos para o modelo de negócio e contratação; ii) a manutenção do equilíbrio entre transferência de risco e remuneração das concessionárias; e, por fim iii) a criação de incentivos adequados de modo a garantir uma boa performance das concessionárias.

O mecanismo de pagamento às futuras sociedades concessionárias das PPPs prevê, na fase de construção dos três eixos prioritários do Projecto RAV, compreendida entre 2010 a 2015, o pagamento por parte do Estado Português de um montante de 1.500 milhões de euros, para o conjunto daqueles eixos.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Na fase de exploração, o mecanismo de pagamento será baseado essencialmente no desempenho/performance das futuras sociedades concessionárias, desempenho este que será medido em função da disponibilidade da infra-estrutura para utilização pelo(s) futuro(s) operador(es). Ou seja, as futuras sociedades concessionárias das PPPs terão um pagamento cujo apuramento final resultará do desempenho/performance daquelas sociedades concessionárias ao longo dos respectivos períodos de concessão.

Importa ainda dar nota, que, de acordo com os estudos e análises financeiras realizadas pela e para a RAVE, o Estado deverá suportar, através de pagamentos do Orçamento de Estado, uma parcela inferior a 40% do investimento inicial previsto para o Projecto RAV, sendo o restante suportado por subsídios comunitários e por receitas de exploração dos serviços ferroviários de passageiros e mercadorias.

Com efeito, as projecções financeiras realizadas, baseadas nos níveis de procura e nos custos operacionais estimados para cada eixo prioritário, garantem, em qualquer caso, um excedente operacional que permite fazer face aos encargos com a exploração e manutenção dos respectivos serviços ferroviários.

Estima-se que tais serviços ferroviários gerem uma margem operacional, depois de cobertos todos os custos operacionais associados à exploração, incluindo material circulante e manutenção, que permita cobrir cerca de 45% do investimento necessário ao desenvolvimento da infra-estrutura subjacente ao Projecto RAV.

4. Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa

Decorrem actualmente as seguintes acções de expansão do Metropolitano de Lisboa:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- Extensão Alameda – S. Sebastião: obra em execução com conclusão prevista para Agosto de 2009;
- Extensão S. Sebastião – Campolide: Emitida Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada em Novembro de 2008, prevendo-se abertura à exploração em 2012;
- Extensão Oriente – Aeroporto: obra em execução com conclusão prevista para Dezembro de 2010;
- Extensão Amadora Este – Reboleira: Contrato de Concepção/Construção assinado em 13 Agosto de 2008, prevendo-se abertura à exploração no 2º semestre de 2011.

Com a concretização do Plano de Expansão da rede em curso/em fase de lançamento, prevê-se a entrada em exploração até Março de 2012, de 7,2 novos km de rede, servidos por 7 estações, 2 interfaces multimodais (Cais do Sodré e Terreiro do Paço) – e ainda 4 estações da linha Verde remodeladas.

5. PIDDAC executado em 2008

Entidade	Taxa de Execução 2008 (O.E. Cap. 50)
Administração do Porto de Aveiro 10	0%
Administração do Porto do Douro e Leixões	100%
Administração do Porto de Lisboa	100%
Administração do Porto de Sines	77%
Administração do Porto de Setúbal e Sesimbra	78%
CP	96%
Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres	92%
Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos	74%



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Metropolitano de Lisboa	100%
Metro Mondego	97%
Metro do Porto	100%
Metro Sul do Tejo	100%
RAVE	100%
Transtejo	98%
TOTAL	86%

Com os melhores cumprimentos,

O CHEFE DO GABINETE

Guilherme Dray