

**Exmo. Senhor
Dr. João Paulo Correia
M.I. Presidente da Comissão Eventual de
Acompanhamento do Processo de Definição da
"Estratégia Portugal 2030" no Âmbito do Quadro
Financeiro Plurianual Pós-2020
Assembleia da República- Palácio de S. Bento
1249-068 LISBOA**

Protocolo

S/ Referência
E-Mail

S/ Comunicação
05.04.2018

N/ Referência
1400-CA/2018

DRE

Data
09-05-2018

**Assunto: Audição por escrito – "Estratégia Portugal 2030"
Contributo da AMT**

Correspondendo ao solicitado através da correspondência de V. Ex^a acima identificada, no âmbito do assunto em epígrafe, tenho a honra de enviar a Pronúncia n.º 3/AMT/2018 com o contributo da AMT para a audição por escrito relativamente ao processo de definição da "Estratégia Portugal 2030", no âmbito do Quadro Financeiro Plurianual Pós-2020, inserido no âmbito das alíneas b), v) e w) do n.º 1 do artigo 5.º, bem como da alínea a) do n.º 1 do artigo 15.º, dos Estatutos desta Autoridade, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente do Conselho de Administração


João Carvalho

ANEXO: O mencionado

PRONÚNCIA Nº 3/AMT/2018

Regulação da Mobilidade e Transportes

Definição da “Estratégia Portugal 2030” no âmbito do

Quadro Financeiro Plurianual Pós-2020

Lisboa, 8 de maio de 2018



AMT - 001/2018 - 05/05/2018 - 15/11/2018



PRONÚNCIA Nº 3/AMT/2018

Regulação da Mobilidade e Transportes

Objeto: Definição da “Estratégia Portugal 2030” no âmbito do Quadro Financeiro Plurianual Pós-2020

Contexto: Pronúncia da AMT com a visão relativamente à área da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, incluindo os principais desafios e oportunidades inerentes ao novo Quadro Financeiro Plurianual Pós-2030

Destinatário: Presidente da Comissão Eventual de Acompanhamento do processo de Definição da “Estratégia Portugal 2030” no âmbito do Quadro Financeiro Plurianual pós-2020, da Assembleia da República

ÍNDICE

I. INTRODUÇÃO.....	4
I.1. Objeto	4
I.2. Contexto	4
II. PRONÚNCIA DA AMT	7
II.1. Princípios Metodológicos	7
II.2. Contributos para a Estratégia Portugal 2030	9
II.2.1. Análise Conjuntural	9
II.2.1.1. Fatores de Competitividade e Coesão	9
II.2.1.2. Condicionantes Emergentes do Crescimento Económico	13
II.2.2. Diagnóstico Sintético do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes	16
II.2.2.1. Infraestruturas, Equipamentos e Serviços	16
II.2.2.2. Competitividade e Sustentabilidade do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes.....	24
II.2.3. Prospetiva da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, para a Estratégia Portugal 2030	25
II.2.3.1. Linha de Ação Estratégica 1 – Melhorar o quadro regulamentar e regulatório potenciador de uma Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	29
II.2.3.2. Linha de Ação Estratégica 2 – Adequar os sistemas e redes de Infraestruturas de transportes aos desafios da Sociedade	31
II.2.3.3. Linha de Ação Estratégica 3 – Dinamizar soluções inovadoras de mobilidade sustentável e reforço da digitalização do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes	41
II.2.3.4. Linha de Ação Estratégica 4 – Melhorar a empregabilidade e as competências das Pessoas em matéria de mobilidade e transportes..	45
II.2.4. Envolvimento da AMT	47
II. CONCLUSÕES.....	52

I. INTRODUÇÃO

I.1. Objeto

1. O objeto da presente Pronúncia da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), inserido no âmbito das alíneas b) v) e w) do n.º 1 do artigo 5.º, bem como da alínea a) do n.º 1 do artigo 15.º, dos Estatutos desta Autoridade, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, consiste na elaboração do **contributo da AMT para a audição por escrito** relativamente ao processo de **definição da “Estratégia Portugal 2030”**, no âmbito do Quadro Financeiro Plurianual Pós-2020, na sequência de solicitação de participação na consulta promovida pela **Comissão Eventual de Acompanhamento do processo de Definição da “Estratégia Portugal 2030”** no âmbito do Quadro Financeiro Plurianual pós-2020 (CE PT2030), da **Assembleia da República**, conforme mensagem de correio eletrónico do **Presidente da CE PT2030** datada de 5 de abril de 2018.
2. O presente contributo consubstancia-se à **visão** desta Autoridade sobre a **área estratégica prioritária da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES)**, enquanto **Interesse público** que cabe à AMT promover e proteger no exercício da **missão** que a **Lei-Quadro das Entidades Reguladoras¹** e os seus **Estatutos²** lhe confere, incluindo designadamente os principais desafios e oportunidades que se lhe colocam, no contexto da definição da **estratégia nacional “Portugal 2030”** e ao inerente novo **Quadro Financeiro Plurianual Pós-2020**.

I.2. Contexto

3. Num contexto em que o Tratado de Lisboa veio trazer poderes acrescidos aos parlamentos nacionais nos processo de acompanhamento democrático dos assuntos europeus, foi, pela **Resolução da Assembleia da República n.º 34/2018**, publicada no Diário da República, 1.ª série, N.º 26, de 6 de fevereiro de 2018, criada a **CE PT2030**, traduzindo o necessário **envolvimento deste órgão de soberania no diálogo e definição da estratégia de Portugal** para a negociação do próximo **Quadro Financeiro Plurianual Pós-2020** e para o **fortalecimento e coesão do projeto europeu**, que se pretende que seja cada vez mais **democrático**, e marcado pela **competitividade, investimento, igualdade de oportunidades e justiça**.

- 3.1. A presente Comissão está prevista funcionar por um prazo de **180 dias**, prorrogável até à conclusão dos trabalhos, a qual deve apresentar, no final do mandato, um **relatório das suas atividades e respetivas conclusões**, devendo ter em conta os contributos que, em

¹ Aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e alterada pela Lei n.º 12/2017, de 2 de maio.

² Aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

razão das competências respetivas, as comissões parlamentares permanentes lhe remetam.

- 3.2. No âmbito da sua agenda de trabalhos, a CE PT2030 tem vindo a realizar uma série de **audições sobre o novo quadro financeiro plurianual** e o processo de definição da "Estratégia Portugal 2030", designadamente ao nível do Governo e das instituições europeias, incluindo igualmente ações adicionais tendo em vista um **conhecimento alargado sobre as diversas visões acerca das áreas estrategicamente prioritárias para o País**, onde se insere este pedido de **participação da AMT**.
4. Encontra-se em desenvolvimento, promovida pelo Governo, uma **reflexão estratégica sobre as linhas orientadoras para o período pós-2020**, processo este que se pretende **abrangente**, envolvendo os mais variados **atores económicos e sociais**, visando assegurar um **alargado consenso económico, social e político sobre a visão e ambição para Portugal para a próxima década**.

Deve refletir os **grandes objetivos para o País**, bem como a orientação das **políticas públicas** que para eles concorrem, preparando também o **próximo período de programação dos fundos da União Europeia (UE)**, que deverá subordinar-se aos objetivos e opções que venham a ser definidos nesta estratégia nacional.

5. As **prioridades do Programa Portugal 2030** assentam nos seguintes **oito eixos**, com os respetivos **objetivos estratégicos**³:
- 5.1. **Inovação e conhecimento**, visando assegurar as condições de **competitividade empresarial** e o **desenvolvimento da base científica e tecnológica nacional** para uma **estratégia sustentada na inovação**;
- 5.2. **Qualificação, formação e emprego**, assegurando a disponibilidade de **recursos humanos** com as **qualificações** necessárias ao processo de **desenvolvimento e transformação económica e social nacional**, assegurando a **sustentabilidade do emprego**;
- 5.3. **Sustentabilidade demográfica**, travando o **envelhecimento populacional** e assegurando simultaneamente a **provisão e bens e serviços adequados a uma população envelhecida**;

³ Site Institucional do XXI Governo Constitucional, relativo ao "Programa Portugal 2030":
<https://www.portugal.gov.pt/pt/oc21/governo/programa/portugal-2030.aspx>

- 5.4. Energia e alterações climáticas**, afirmando as condições para a **diminuição da dependência energética e de adaptação dos territórios às alterações climáticas**, nomeadamente garantindo a **gestão dos riscos associados**;
- 5.5. Economia do Mar**, reforçando o seu **potencial económico estratégico**, a par da **sustentabilidade ambiental e dos recursos marinhos**;
- 5.6. Competitividade e coesão dos territórios do litoral**, assegurando a **dinâmica económica e a coesão social e territorial dos sistemas urbanos atlânticos**;
- 5.7. Competitividade e coesão dos territórios do interior**, fortalecendo a **competitividade dos territórios da baixa densidade em torno de cidades médias**, potenciando a **exploração sustentável dos recursos endógenos e o desenvolvimento rural**, diversificando a **base económica para promover a sua convergência e garantindo a prestação de serviços públicos**; e
- 5.8. Agricultura e florestas**, promovendo um **desenvolvimento agrícola competitivo com a valorização do regadio**, a par de uma **aposta estratégica reforçada na reforma florestal**.
- 6.** Destaca-se igualmente para a definição da “Estratégia Portugal 2030”, a **Comunicação da Comissão Europeia (CE), COM(2018) 98 final⁴, de 2018.02.14**, sobre um novo e moderno **quadro financeiro plurianual**, visando a concretização eficaz das prioridades pós-2020 da UE, onde a CE anuncia que irá apresentar até ao **mês de maio⁵**, as suas **propostas para o próximo quadro financeiro plurianual**, bem como o “**Livro Branco sobre o Futuro da Europa**”, constituindo um contributo da Comissão Europeia (CE) para a Cimeira de Roma de 25 de março de 2017, no contexto da evolução do **Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes (Ecossistema M&T)**, o qual desempenha um papel de relevância destacada em qualquer um dos cenários desenvolvidos⁶.
- 7.** Importa ainda referenciar a recente **Comunicação da CE, COM(2018) 321 final, de 2018.02.05**, sobre “**Um orçamento moderno para a UE que protege, capacita e defende o Quadro**

⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu e ao Conselho, COM(2018) 98 final, de 2018.02.14, sobre um quadro financeiro plurianual novo e moderno para a concretização eficaz das prioridades pós-2020 da União Europeia, como contributo da CE para a reunião Informal de líderes de 23 de fevereiro de 2018.

⁵ Ver ponto 7.

⁶ São equacionados os seguintes cenários no Livro Branco sobre o Futuro da Europa:

- “**Assegurar a continuidade**” (UE27 concentra-se em realizar o seu programa de reformas positivas);
- “**Restringir-se ao mercado único**” (UE27 não alcança um consenso para poder intervir noutros domínios estratégicos para além dos aspetos essenciais do mercado único);
- “**Fazer mais, quem quiser mais**” (UE27 continua a funcionar como atualmente, mas permite aos Estados-Membros que o pretendam ir mais longe conjuntamente em certos domínios);
- “**Fazer menos, com maior eficiência**” (UE27 concentra-se em certos domínios de intervenção, obtendo mais resultados com maior rapidez, e abstendo-se de intervir sempre que não represente qualquer valor acrescentado);
- “**Fazer muito mais todos juntos**” (Estados-Membros decidem fazer muito mais em conjunto em todos domínios políticos).

Financeiro Plurianual 2021-2027”, propondo um novo orçamento de longo prazo, moderno, fortemente orientado para as políticas da UE 27, e combinando novos instrumentos com programas modernizados que cumprem eficazmente as políticas da UE e que suportam novos desafios.

II. PRONÚNCIA DA AMT

II.1. Princípios Metodológicos

8. Tratando-se da primeira solicitação recebida da CE PT2030, justifica-se efetuar uma breve caracterização do que é a AMT e a sua forma de atuação, enquanto Regulador Económico Independente com jurisdição no Ecosistema M&T, à luz do ordenamento jurídico português, materializado pela Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, pelos Estatutos desta Autoridade, e ainda pelo Regime Jurídico da Concorrência, estabelecido pela Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, ao qual a AMT também está vinculada.

8.1. À AMT, tal como identificado no Decreto Lei n.º 78/2014 que aprovou os seus Estatutos, *“cabe a missão de definir e implementar o quadro geral de políticas de regulação e de supervisão aplicáveis aos setores e atividades de infraestruturas e de transportes terrestres, fluviais e marítimos, num contexto de escassez de recursos e de otimização da qualidade e da eficiência, orientadas para o exercício da cidadania, numa perspetiva transgeracional, de desenvolvimento sustentável”*.

8.2. A AMT centra a sua atividade nas Pessoas e na Cidadania, e encontra-se especificamente direcionada para a promoção e a proteção do interesse público da MobIES, a par da construção de um paradigma de concorrência não falseada, tal como é exigido pelo direito da UE, num contexto da construção do Mercado Interno nos diferentes modos de transporte.

8.3. Para contribuir em plenitude para o interesse público e direito de cidadania, a referida MobIES tem que integrar, em perspetiva, os seguintes atributos:

8.3.1. **Inclusividade**, significando isto que inclui elevados padrões de segurança individual e coletiva, contribuindo para reduzir a sinistralidade e respetivas consequências, bem como a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade inclusiva a todas as Pessoas, incluindo as com mobilidade reduzida e os utilizadores mais vulneráveis;

8.3.2. Eficiência, incorporando as **exigências de competitividade** e do **combate ao desperdício**, tudo integrado numa perspetiva de *benchmarking*, nas diferentes dinâmicas de globalização; e

8.3.3. Sustentabilidade, agregando as **exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais**, focada em **superar a corrosão do tempo** e os **ciclos geodinâmicos da natureza**, incluindo os efeitos das **alterações climáticas**, em sintonia com a **Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**, da Organização das Nações Unidas, e da resposta da UE à referida Agenda 2030, nomeadamente das conclusões do Conselho da UE de 20 de junho de 2017.

8.4. Neste contexto, a AMT adota, do ponto de vista metodológico, disciplinando qualquer intervenção sua, um novo paradigma sistémico de **Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ)**, aplicado nos diferentes **Mercados Relevantes da Mobilidade**, o qual, em síntese, partindo de uma **avaliação de compliance** e do enquadramento da **atualidade do Ecosistema M&T**, suporta-se nos seguintes **pilares estratégicos**:

8.4.1. Suprir falhas de mercado;

8.4.2. Sem gerar falhas de Estado, incluindo as de regulamentação; e

8.4.3. Promovendo a confluência do equilíbrio dinâmico e resiliente de três Racionalidades, numa abordagem de **natureza multidisciplinar**:

- ✓ **Investidores;**
- ✓ **Pessoas**, incluindo os **Profissionais / Utilizadores / Consumidores e/ou Cidadãos;**
- ✓ **Contribuintes.**

Estas **Racionalidades são não aditivas**, embora as suas **dinâmicas interajam mutuamente**, devendo a sua **avaliação** ser efetuada de forma integrada numa **Visão Holística** das mesmas.

8.5. Visa-se, essencialmente, contribuir para a **consolidação de um ambiente Incentivador do investimento sustentado, produtivo e estruturante**, suportado:

8.5.1. Na adoção de **regras e procedimentos claros, assertivos, coerentes, credíveis, transparentes e sindicáveis**, com um **elevado ciclo de vida**,

reduzindo os custos de contexto, que tenham impacto positivo nos **Mercados Relevantes da Mobilidade** e que promovam a **competitividade**; e

8.5.2. Num paradigma de concorrência não falseada, ou seja, sem restrições nem distorções.

II.2. Contributos para a Estratégia Portugal 2030

9. Para melhor compreensão da Pronúncia da AMT sobre o tema que nos foi solicitado, estrutura-se o texto subsequente em **quatro secções**, nomeadamente:

9.1. Análise conjuntural, de onde se destacam factores relevantes para a **competitividade e coesão** e as **condições emergentes do crescimento económico**;

9.2. Diagnóstico sintético do Ecosistema M&T, incluindo também a identificação dos seus principais constrangimentos, na perspetiva da AMT, subdividida nos seguintes temas:

- ✓ **Infraestruturas, Equipamentos e Serviços,**
- ✓ **Competitividade e Sustentabilidade do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes;**

9.3. Prospetiva da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, para a “**Estratégia Portugal 2030**”, onde se apresentam os principais **desafios e oportunidades** que se colocam, bem como se sugerem **linhas de ação estratégica** mais relevantes a considerar para o **Horizonte 2030** no contexto da continua progressão na promoção e defesa do interesse público da **MobIES**; e

9.4. Envolvimento da AMT, ilustrando de forma sintética qual tem sido e a possível evolução dos contributos desta Autoridade no quadro da **definição e implementação** dessa **estratégia**.

II.2.1. Análise Conjuntural

II.2.1.1. Fatores de Competitividade e Coesão

10.O crescimento sustentado da economia nacional depende do robustecimento da sua inserção geoeconómica, num duplo sentido:

- 10.1. Diversificando a oferta de bens, serviços, conteúdos e conceitos, e ascendendo na cadeia de valor dos polos de competitividade com maior expressão atual nas exportações, por forma a explorar segmentos com maior potencial de crescimento na economia global e não apenas no mercado europeu; e**
- 10.2. Aprofundando o relacionamento comercial, de investimento e de tecnologia com regiões mundiais de crescimento, inovação e estabilidade, cujos agentes empresariais encontrem razões para integrar Portugal nos seus planos de localização global.**
- 11. A evolução das redes de transportes e de comunicações tem vindo a alterar significativamente a forma como os indivíduos e as empresas se relacionam com o território, multiplicando-se as oportunidades de localização da residência, do emprego ou dos locais de comércio e de lazer.**
- A redução dos tempos de deslocação, tanto pela melhoria da qualidade das infraestruturas como pela alteração da repartição modal, tem-se traduzido no alargamento das bacias de emprego, na dispersão da localização da residência e do emprego, e pela modificação dos padrões de mobilidade e da própria configuração dos territórios.
- 12. O exercício da mobilidade em Portugal, como aliás na generalidade dos países, tem vindo a complexificar-se através de múltiplas linhas de força, impulsionadas pela conjugação de significativas inovações científicas e tecnológicas nos domínios da digitalização, da inteligência artificial, das tecnologias *Big Data* e de processamento analítico, da robótica, da Internet das Coisas, das tecnologias do espaço e da localização, e das ciências e tecnologias da vida, em paralelo com as não menos importantes inovações e dinâmicas evolutivas nos domínios da economia e dos paradigmas sociais e ambientais.**
- 13. O desenvolvimento de sistemas de mobilidade sustentável e de logística inteligente apresenta-se como componente determinante para a desenvolvimento de territórios coesos e competitivos, bem como de cidades mais eficientes, elementos estes essenciais para projetar o País a partir da faixa atlântica, aproveitando:**
- 13.1. Quer o posicionamento geográfico estratégico no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo intercontinental Norte-Sul e Oeste-Este, interligando a Europa à América, África e Extremo Oriente; e**
- 13.2. Quer a inserção dos elementos estruturantes da rede de infraestruturas de transportes nacional na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), com destaque para os corredores multimodais Leixões – Lisboa - Sines, Avelro - Vilar Formoso e**

Lisboa/Setúbal/Sines - Caia, os principais portos de Leixões, Lisboa e Sines, e os aeroportos de Lisboa e do Porto, integrados no **Corredor Atlântico da Rede Principal da RTE-T**, que liga a Península Ibérica, a fachada atlântica europeia e o centro da Europa, até **Estrasburgo/Mannheim** na Alemanha.

Isto representa, efetivamente, um **potencial significativo para o crescimento da economia nacional em geral**, e da **indústria e serviços de transporte e logística em particular**, mas que urge estar preparado para aproveitar, pois não nos podemos esquecer que estamos também em **mega concorrência com outras regiões localizadas na fachada Atlântica da Europa**.

- 14.** De facto, Portugal dispõe de **condições geográficas, naturais e construídas**, bem como de **disponibilidade de espaço** para acomodar um **complexo intermodal europeu com acesso a rotas mundiais**, quer de transporte marítimo quer de transporte aéreo, em termos de movimento de carga e **tráfego de passageiros**.

Pode funcionar como **nó do transporte marítimo de curta distância e ponto de partida de um corredor rodo-ferroviário-marítimo para o Centro e Norte da Europa**, funcionando como **polo atrator de novos investimentos industriais e de serviços para exportação**.

Valências endógenas essas que, associadas às **outras redes de infraestruturas de elevada capacidade e qualidade**, designadamente de **energia e telecomunicações**, existentes, permitem gerar um **ambiente favorável ao investimento sustentado, produtivo e estruturante**, e à **competitividade do território nacional**, e cujas **externalidades positivas importa traduzir no aumento da qualidade de vidas das Pessoas**.

- 15.** Toma-se, assim, necessário aproveitar todas as **potencialidades dos Programas da UE subsequentes ao Horizonte 2020**, aproveitando e multiplicando os **pontos fortes e oportunidades** do território nacional, para o que se afigura essencial a aposta designadamente nos seguintes elementos:

15.1. **Colmatação das limitações de capacidade das infraestruturas portuárias**, permitindo a operação dos navios e cargas mais exigentes no mercado que servem, em especial no segmento mais dinâmico da carga contentorizada, a par da **melhoria contínua de procedimentos, abertos e transparentes**, que permitam uma **prestação de serviços eficientes e de elevada qualidade aos navios e cargas**, reduzindo os custos de contexto e potenciando a **contribuição da logística**;

15.2. **Adequadas acessibilidades ao hinterland**, quer rodoferroviárias, quer explorando o potencial da **navegação fluvial**, em particular da **navegabilidade do rio Douro**,

especialmente para o transporte de mercadorias, em paralelo com a atividade turística, e entre as diversas áreas portuárias, logísticas e industriais no rio Tejo, a par de um planeamento e desenvolvimento coordenado das plataformas logísticas;

15.3. Melhoria do desempenho ambiental e eficiência energética nos vários modos de transporte, nomeadamente a implementação do Gás Natural Liquefeito (GNL) como combustível, em particular no modo marítimo-fluvial, a intensificação do fornecimento de combustíveis limpos nos postos de abastecimento e áreas de serviço da rede rodoviária principal, a conclusão da eletrificação da Rede Ferroviária Nacional e o contínuo incremento de soluções de mobilidade partilhada e elétrica;

15.4. Reforço da aplicação das Tecnologias de Informação, Comunicações e Localização (TICL) à mobilidade, contribuindo significativamente para melhorar o desempenho ambiental e energético, a eficiência e a segurança do transporte de pessoas e bens, incluindo o transporte de mercadorias perigosas, garantindo ao mesmo tempo o correto funcionamento do Mercado Interno e níveis mais elevados de concorrência e de emprego;

Concretamente, importa o desenvolvimento, de forma integrada, de aplicações telemáticas, designadamente a concretização da Janela Única Logística (JUL) e dos serviços marítimos em linha, a implementação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) e dos Serviços de Informação Fluvial (RIS), o progresso contínuo dos Sistemas de Transportes Inteligentes (ITS) e, ainda, a modernização dos Sistemas de Informação e de Gestão do Tráfego de Navios (VTMIS); e

15.5. Suprir as deficiências de integração modal, resultantes da falta de infraestruturas físicas ou da falta de integração da oferta, de modo a despenalizar as deslocações, em especial as que exigem transbordos e articulação entre diferentes modos de transporte.

16. Por sua vez, a sustentabilidade de um ecossistema implica integrar as vertentes da produção de riqueza, proteção da natureza e prevenção dos efeitos das alterações climáticas, e ainda a inclusão social e empregabilidade.

Deve ser suportada na inovação, enquanto elemento determinante para a conquista da contemporaneidade, e via instrumental para uma elevada capacidade de atrair e manter o investimento estruturante nesse mesmo ecossistema, através de uma competitividade crescente num ambiente de concorrência globalizada, aos vários níveis de dimensão geográfica, bem como integrando os objetivos de descarbonização da economia e de eficiência energética.



17. Toma-se, assim, também decisivo **investir em vários instrumentos chave**, como sejam:

17.1. Educação, numa perspetiva centrada na **Pessoa**, integrando um **ensino de elevada qualidade** nos seus diversos graus, a par de uma **formação profissional multidisciplinar contínua e constantemente atualizada**, quer na vertente **teórica**, quer na componente **prática "on job"**, que viabilize a aquisição e consolidação de **competências competitivas**, num processo de **aprendizagem permanente ao longo da vida**, permitindo o desenvolvimento de uma **empregabilidade crescente**, **antecipando a evolução dos mercados da procura de trabalho e a sua turbulência**;

17.2. Fomentar a exploração do potencial industrial das políticas de investigação, desenvolvimento e inovação, mantendo um constante **diálogo** entre os **centros de ensino e investigação**, e a **indústria**, que se pretende que seja **inteligente, inovadora e sustentável**, integradora da **ciência e tecnologia**, e alinhada com as **políticas de renascimento industrial, gestão territorial, MobIES de pessoas e bens, sociais, financeiras, energéticas e ambientais**, em sintonia com as **melhores dinâmicas da UE**;

17.3. Promover a digitalização, na economia e na sociedade, otimizando a participação na Indústria 4.0 e efetivação do Mercado Único Digital, integrando a **digitalização em todas as fases da cadeia de valor** com as **TICL** e em paralelo com as **nano tecnologias e as ciências e tecnologias da vida, sistemas neuronais e engenharia genética**, viabilizando igualmente **sistemas industriais disruptivamente inteligentes**.

II.2.1.2. Condicionantes Emergentes do Crescimento Económico

18. A concretização de alguns dos objetivos propostos nesta Pronúncia não pode dissociar-se da **consolidação sustentável das contas públicas**, através da prossecução de uma **gestão rigorosa e prudente da despesa pública**, capaz de responder de forma flexível e efetiva às alterações do ambiente macroeconómico.

19. As opções para o investimento público deverão ser **priorizadas** de modo a dar corpo à **estratégia de médio prazo para o desenvolvimento da economia** preconizada pelo **Programa Nacional de Reformas**, de modo a **ultrapassar os bloqueios estruturais do País**.

20. Uma trajetória, sustentada e equilibrada, que alie a **manutenção dos níveis de investimento de qualidade**, significando isto que é **sustentado, produtivo e estruturante**, com a necessidade de **diminuir os níveis de endividamento**, é **fator essencial para garantir o financiamento presente e futuro da economia nacional**.

21. O Plano de Estabilidade 2018-2022, apesar de abrangendo um horizonte temporal limitado, para além de prosseguir uma **trajetória de reequilíbrio das finanças públicas**, tratando com respeito as gerações futuras, suporta também uma **dinâmica de crescimento do investimento na economia**, onde se destacam designadamente os **investimentos nos corredores internacionais da rede de transportes**, para os quais releva particularmente o **financiamento do Mecanismo Interligar a Europa (CEF – Connecting Europe Facility)**, e na **mobilitade urbana**, com destaque para a **expansão das redes de metropolitano**.

21.1. Uma das prioridades consagradas neste Plano de Estabilidade consiste na **consolidação sustentável das contas públicas**, de modo a garantir um **crescimento económico inclusivo** em benefício das gerações atuais e futuras, perspetivando-se a **evolução descendente da dívida pública** de 122,2%, em 2018, para 102% do PIB, em 2022.

21.2. Igualmente, as previsões apontam para um **crescimento real do PIB**, em torno de 2%, sendo de realçar que a **formação bruta de capital fixo (FBCF)** e as **exportações** serão as componentes que, ao longo dos próximos anos, **mais contribuem para a sustentabilidade da dinâmica de crescimento económico**.

21.3. A realização dos **investimentos estruturantes** assume, igualmente, uma particular importância na consecução dos objetivos plasmados no plano, referenciando-se explicitamente que **“serão desenvolvidos investimentos em infraestruturas e equipamentos que promovem particularmente a valorização do território”**, bem como que **“Esta aposta assenta numa melhor rede de transporte de passageiros e de mercadorias, em múltiplas vertentes, como a ferrovia, a rodovia, o transporte aéreo e os portos”**.

É também relevado o **“apoio à qualificação dos portugueses e à inovação e modernização da economia nacional”** através do **“investimento do Estado em programas educativos, de formação, científicos e tecnológicos”**, tal como o **“fomento da evolução da produção do conhecimento e a sua transferência para o tecido produtivo; e, em áreas de localização empresarial, que potenciem a cooperação entre empresas, a fixação territorial de investimentos e emprego”**.

22. A CE apresentou no passado dia 2 de maio, através da sua **Comunicação COM(2018) 321 final**, anteriormente mencionada⁷, a sua **proposta** relativa a um **orçamento moderno** para a UE no contexto do **Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027**, o qual **combina novos instrumentos com programas modernizados** que cumprem eficazmente as **políticas da UE** e que suportam **novos desafios**, apontando igualmente caminhos para a **simplificação** e

⁷ Ver ponto 7.

reforma do financiamento do orçamento, potenciando uma maior ligação às prioridades políticas.

22.1. O novo quadro proposto pela CE, inclui um conjunto de programas novos e reformados, moldados com base nos seguintes princípios:

22.1.1. Foco mais forte no Valor Acrescentado Europeu;

22.1.2. Orçamento mais simples e transparente;

22.1.3. Menores burocracias para os beneficiários;

22.1.4. Orçamento mais flexível e ágil; e

22.1.5. Orçamento que concretize resultados tangíveis no terreno.

22.2. O novo quadro financeiro plurianual proposto para 2021-2027, apontando para um pacote global de $1,134 \times 10^{12}$ €, estrutura-se em torno de sete áreas chave:

22.2.1. Mercado Único, Inovação e Digitalização;

22.2.2. Coesão e Valores;

22.2.3. Recursos Naturais e Ambiente;

22.2.4. Migração e Gestão de Fronteiras;

22.2.5. Segurança e Defesa;

22.2.6. Vizinhança e Mundo;

22.2.7. Administração Pública Europeia.

22.3. São ainda considerados instrumentos fora do teto do quadro financeiro plurianual, de entre os quais se destaca o Fundo Europeu de Estabilização do Investimento para ajudar a manter os níveis de investimento em caso de choques assimétricos violentos, tratando-se efetivamente de um instrumento de estabilização macroeconómica que confere a possibilidade de os Estados-Membros realizarem investimentos em conjunturas económicas recessivas.

23. Considerando que Portugal prossegue os objetivos visados pela União Europeia, importa mencionar que o Plano de Estabilidade 2018-2020 se encontra alinhado com a proposta da CE relativa ao Orçamento da UE, que confere especial destaque para a estabilidade da Área do Euro como condição prévia para o emprego, o crescimento, o investimento e a justiça social em toda a União.

II.2.2. Diagnóstico Sintético do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes

24. A análise sintética de diagnóstico do Ecosistema M&T, efetuada na perspetiva da AMT, encontra-se estruturada em dois grupos, um primeiro relativo às **infraestruturas, equipamentos e serviços**, e um segundo grupo, relacionado com a **competitividade e sustentabilidade do ecossistema**.

II.2.2.1. Infraestruturas, Equipamentos e Serviços

25. No âmbito específico da ferrovia, a **qualidade** pode ser percecionada através dos resultados da consulta aos utilizadores de serviços ferroviários promovida pela AMT em 2017⁸, onde se pode constatar, designadamente:

25.1. Relativamente aos **serviços ferroviários de transporte de passageiros**, observa-se:

25.1.1. Alguma **insatisfação** com os **serviços urbanos e suburbanos** (50% dos respondentes), sendo mais gravosa nas linhas de Sintra e de Cascais.

25.1.2. Os **serviços de longo curso, regionais e internacionais**, registam um maior nível de **satisfação** (70% dos respondentes), sendo mais elevada com os serviços Alfa e internacionais.

25.1.3. Os **menores níveis de satisfação** reportam-se à **informação disponibilizada aos utilizadores, ao tratamento de situações de atraso ou perturbação dos serviços, e à acessibilidade e assistência a utilizadores com deficiência e/ou mobilidade reduzida**.

25.1.4. As matérias que obtêm **níveis superiores de satisfação** relacionam-se com as **viagens de comboio**, tais como por exemplo a **duração da viagem e disponibilidade da tripulação**.

25.2. No que diz respeito aos **serviços ferroviários de transporte de mercadorias** verifica-se que:

25.2.1. Existe, por parte das empresas utilizadoras, uma **perceção satisfatória** quanto à **qualidade dos serviços** (76% de avaliações satisfatórias), possuindo as **associações empresariais** uma **perspetiva menos positiva** (50% de avaliações satisfatórias).

⁸ Ver Relatório de Consulta aos Utilizadores dos Serviços Ferroviários – 2017. AMT, março de 2018 (http://www.amt-autoridade.pt/media/1602/relatório_consulta_utilizadores_de_servicos_ferrov_iarios.pdf)

25.2.2. Observa-se uma **elevada satisfação** (superior a 75%) com a **duração do transporte** e com a **proteção das mercadorias transportadas**.

25.2.3. A matéria em que existe **maior insatisfação** é o **preço**, com 90% das empresas respondentes e 75% das associações empresariais a qualificarem este parâmetro como insatisfatório.

Trata-se do fator considerado como o **mais relevante** para a **qualidade global e atratividade** dos serviços de transporte de mercadorias.

25.2.4. Destaca-se também a relevância atribuída às matérias relacionadas com a **fiabilidade, a pontualidade e a cobertura geográfica** dos serviços, bem como com a **adequação da infraestrutura para carregamento da carga e adequação do material circulante** ao tipo de mercadorias transportada.

25.3. No que reporta às **infraestruturas ferroviárias**, e de acordo com as respostas das empresas ferroviárias, constata-se que:

25.3.1. Existe uma **insatisfação generalizada** com as matérias relacionadas, quer com a **infraestrutura ferroviária propriamente dita** (60% de avaliações insatisfatórias), quer com as **instalações de serviço** (75% de avaliações insatisfatórias).

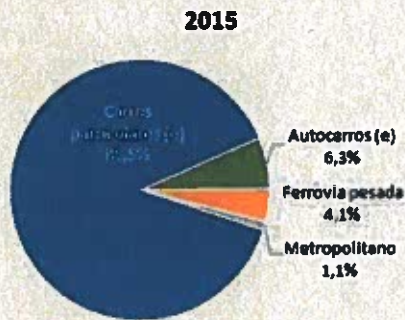
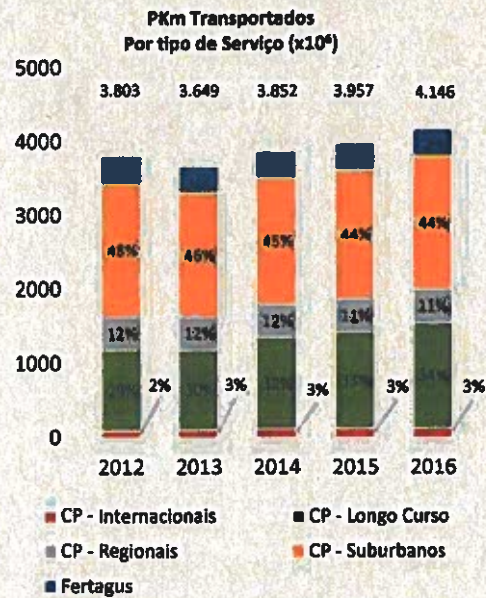
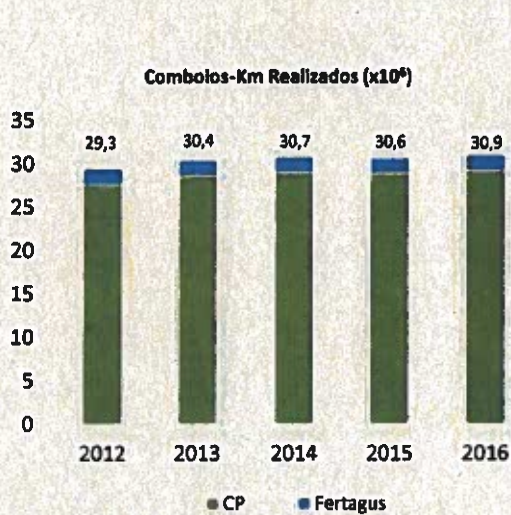
25.3.2. Relevam-se os níveis de **insatisfação** manifestados com as **condições da via ferroviária**, com o **regime de melhoria de desempenho** e com as **estações de passageiros**.

25.3.3. Pela **positiva** destacam-se as matérias relativas à **gestão da capacidade e a interação e comunicação** com o **gestor da infraestrutura**.

Neste contexto, será de considerar que as **condições de acesso e utilização da infraestrutura influenciam** de forma **substancial** as condições de **prestação dos serviços ferroviários** e, conseqüentemente, a **satisfação** estes **serviços**.

26. No que respeita à **atividade do ecossistema ferroviário** verifica-se que após os anos de 2012 e 2013, onde registaram os mais baixos valores de tráfego e que corresponderam ao pico da crise económica, a atividade tanto no que respeita ao transporte de passageiros como de mercadorias voltou a crescer, conforme se pode observar nas **Figuras 1 e 2**.

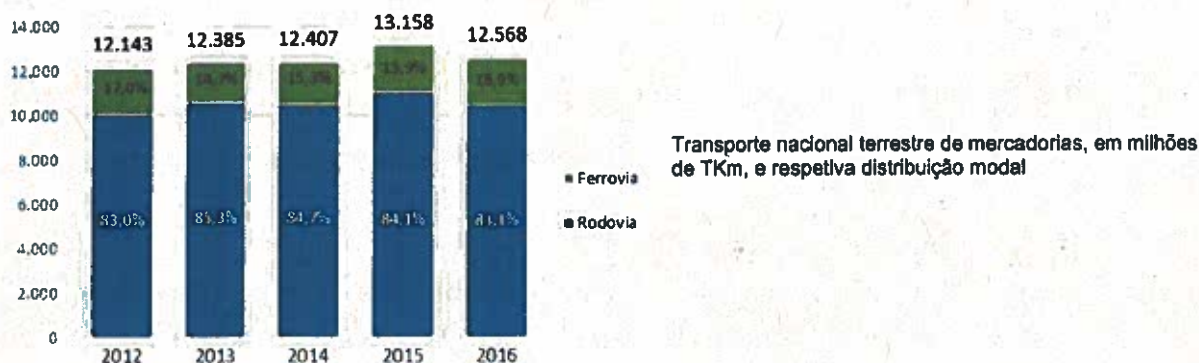
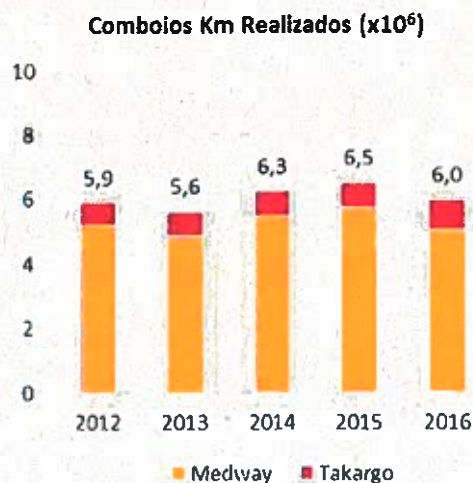
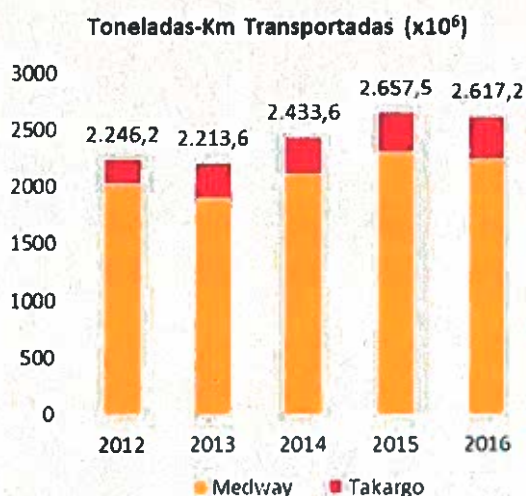
26.1. Verifica-se um **crescimento da procura**, acompanhado com uma tendência de ligeiro **aumento do lado da oferta**, no **transporte de passageiros**, no entanto, a **quota modal do transporte ferroviário** continua **diminuta** relativamente à quota esmagadora transporte rodoviário individual.



Distribuição modal, em percentagem, do transporte terrestre de passageiros em 2011 e 2015 (Fonte: Statistical pocketbook, EU Transport in figures, European Commission) (e) – valores estimados

Figura 1 – Tráfego Ferroviário de Passageiros

26.2. O transporte ferroviário de mercadorias também acompanhou a recuperação da economia e registou uma tendência de crescimento nos últimos anos, conforme refletido nos gráficos abaixo apresentados. Apesar da recuperação, a quota de mercado do transporte ferroviário no âmbito dos transportes terrestres é bastante minoritária, representando no último ano de dados disponíveis, cerca de 17%.



Fonte: Instituto Nacional de Estatística, I.P. - Portugal
 Figura 2 – Tráfego Ferroviário de Mercadorias

27. Ainda no domínio da **ferrovia** são de assinalar diversos **constrangimentos**, dificultando uma resposta de qualidade às crescentes necessidades de mobilidade, para pessoas e mercadorias, designadamente:

27.1. Vida útil em fase de **obsolescência técnica**, em especial em termos de **equipamentos de sinalização e comunicação**.

27.2. Falta de **ligações eficientes aos principais portos, plataformas logísticas, polos industriais e terminais de passageiros**, bem como de **interfaces nos aeroportos**.

27.3. Limitação do **comprimento e peso máximo dos comboios**, bem como de falta de **eletrificação**, em algumas seções da **Rede Ferroviária Nacional**.



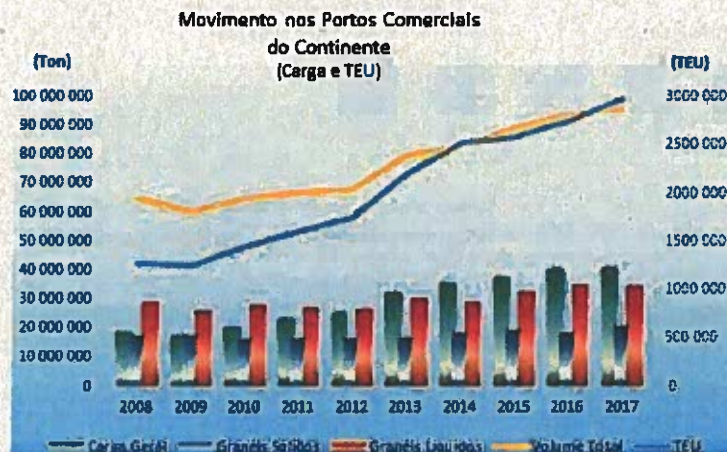
27.4. Portugal é um dos poucos países da UE que ainda não dispõe de nenhuma linha, ou troço de linha, equipado e explorado com o ERTMS.

27.5. Intensidade de utilização da rede relativamente baixa em relação à média europeia e bastante inferior à capacidade instalada.

27.6. A falta de eficientes ligações ferroviárias internacionais pode ser crítica em resultado da falta de alternativa em caso de disrupção nos outros modos de transporte.

28. No caso do Metro, existe igualmente uma perceção de deficiente qualidade, em especial no que reporta ao *deficit* de cobertura face às necessidades de mobilidade das aglomerações urbanas.

29. Ao nível do Sistema Portuário Nacional, assinala-se o grande dinamismo observado nos últimos 10 anos, com o conjunto dos portos comerciais do continente a crescerem a uma taxa média anual de 5%, registando um movimento global de mercadorias em 2017 de 95,9 milhões de toneladas, destacando-se a particular incidência no tráfego contentorizado que registou na última década um crescimento médio anual de 11,8%, representando um volume de 2,97 milhões de TEU⁹, conforme observado na Figura 3.



Fonte: AMT-Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Figura 3 – Desempenho do Sistema Portuário Comercial do Continente

30. Conforme se pode observar na Figura 4, o porto de Sines representa mais de metade da carga movimentada no Sistema Portuário Comercial do Continente (52%), seguido pelos portos Leixões (20,3%) e Lisboa (12,7%)

⁹ TEU – *Twenty-foot Equivalent Unit* (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés).

A estrutura de tráfego reparte-se por 42,7% de **carga geral**, nesta se integrando a carga fracionada, carga contentorizada e carga roll on – roll off, 21,3% de **granéis sólidos** e 35,0% de **granéis líquidos**.

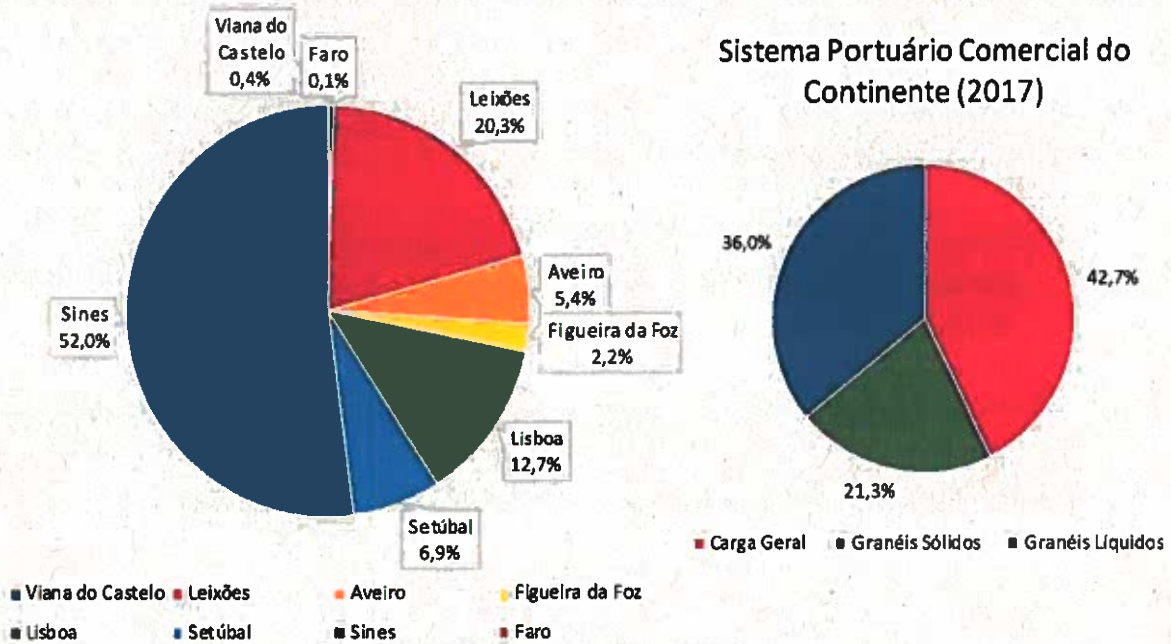


Figura 4 – Estrutura de tráfego do Sistema Portuário Comercial do Continente

31. Apesar deste desempenho, o Sistema Portuário Nacional apresenta ainda diversos constrangimentos que carecem de intervenção, designadamente:

31.1. Limitações de capacidade de algumas infraestruturas portuárias, em especial no segmento dos contentores, havendo certas instalações a operar nos seus limiares operacionais.

31.2. Falta de ligações terrestres e de canais de acesso marítimo adequados em alguns portos.

31.3. Falta de plataformas/zonas de atividades logísticas eficientes em alguns portos

31.4. Utilização incipiente da navegação fluvial no transporte de mercadorias, designadamente por deficientes condições de navegabilidade no rio Douro e insuficiente aproveitamento das condições naturais do estuário do rio Tejo.

31.5. Limitações em termos de disponibilização de instalações de abastecimento de GNL e/ou outros combustíveis marítimos mais limpos, e de disponibilização de energia elétrica a partir de terra aos navios acostados nos terminais portuários.

32. Finalmente uma palavra para o ecossistema rodoviário que, embora sendo aquele que em termos de infraestruturas se apresenta atualmente como o mais "concluído", não pode pela sua relevância em matéria de mobilidade deixar de aqui ser referido.

Pese embora a conclusão do Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN) e bem assim a extensão incluída na RTE-T esteja praticamente concluída, haverá que avallar e implementar as políticas de exploração, que:

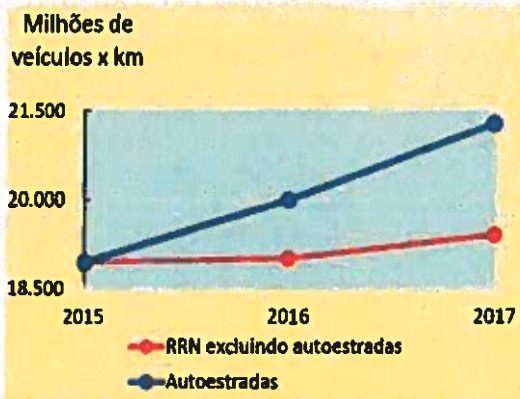
32.1. Garantam qualidade e segurança, através de ações de manutenção e exploração adequadas, incluindo aqui as intervenções que se foquem na redução da sinistralidade rodoviária.

32.2. Possibilitem o desenvolvimento de soluções articuladas que privilegiem a multimodalidade e a complementaridade modal, em especial nas áreas metropolitanas em que o aumento de capacidade da infraestruturas não oferece já soluções sustentáveis.

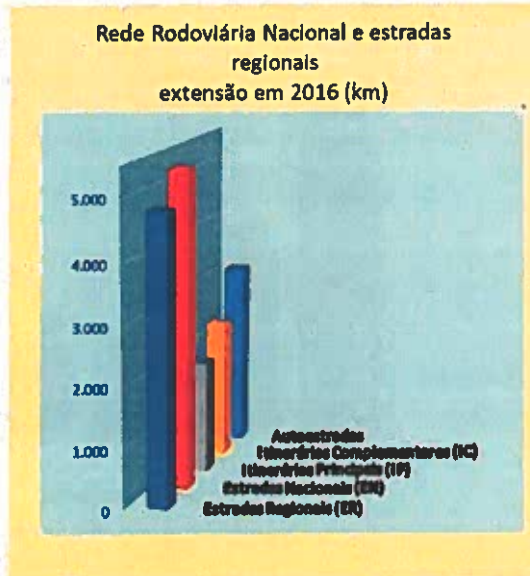
33. Nesta perspetiva e para além dos elementos estatísticos mais focados na componente de transporte e relacionados com a repartição modal, que estão expostos em pontos anteriores, sumariza-se de seguida informação sobre a extensão e circulação na Rede Rodoviária Nacional, bem como dalguns dados sobre a sinistralidade rodoviária.

33.1. Tal como ilustrado na Figura 5, a extensão da infraestruturas que integra o PRN tem apresentado estabilidade, pois, para além do PRN estar praticamente concluído, também o investimento em construção nova está, por razões financeiras, significativamente reduzido.

Por sua vez, o tráfego tem, nos anos mais recentes, apresentado um crescimento continuado e mais significativo na Rede Nacional de Autoestradas.



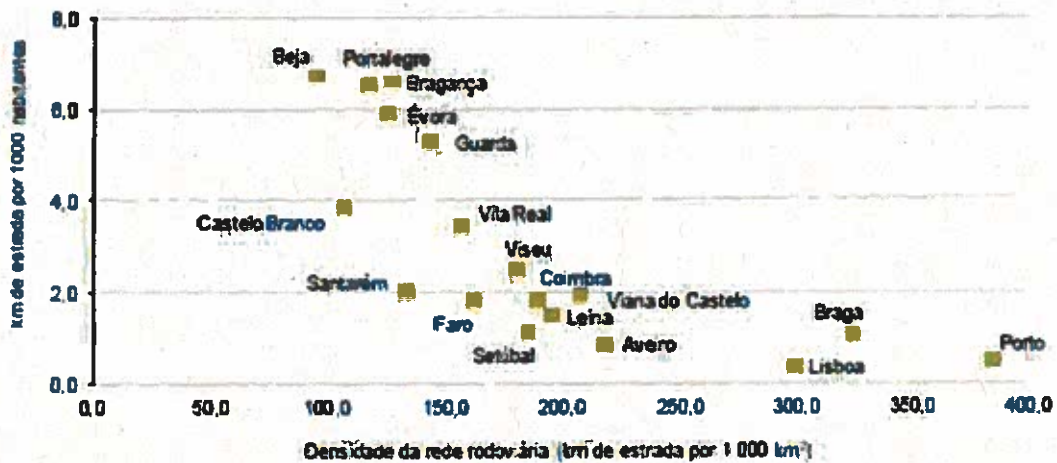
Fonte: AMT-Autoridade da Mobilidade e dos Transportes



Fonte: Instituto Nacional de Estatística, I.P. - Portugal

Figura 5 – Circulação e Extensão da Rede Rodoviária Nacional

33.2. A densidade viária que por distrito apresenta variações muito significativas, relacionadas com fatores socioeconómicos locais, tal como é possível, verificar na Figura 6.



Fonte: Instituto Nacional de Estatística, I.P. - Portugal

Figura 6 – Indicadores de extensão da Rede Rodoviária Nacional por Distrito (2016)

34. Importa ainda referenciar a **sinistralidade rodoviária**, a qual constitui uma matéria importantíssima a ter presente na análise e planeamento das ações a desenvolver no quadro do **ecossistema rodoviário**, verificando-se que nos últimos anos ocorreu uma **inversão da sua tendência de redução**, tal como ilustrado na **Figura 7**.

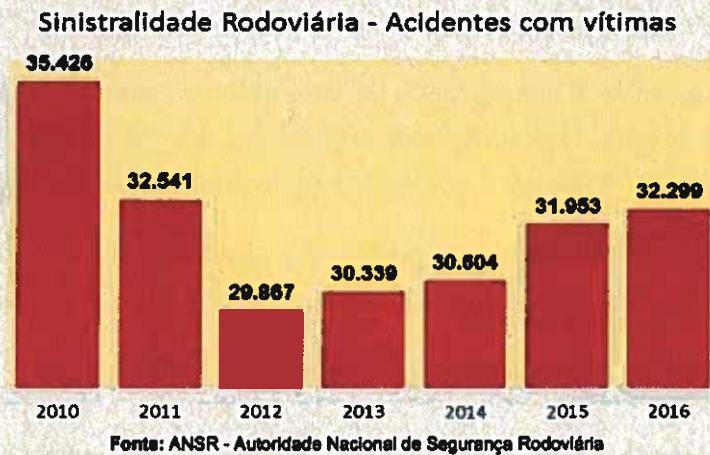


Figura 7 – Número de acidentes com vítimas a 30 dias para os anos de 2010 a 2016, englobando as redes rodoviárias nacional e municipais

II.2.2.2. Competitividade e Sustentabilidade do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes

35. Tem-se constado uma **deficiente cobertura e qualidade de serviços das redes de transporte público**, com resultado no **predomínio da utilização do transporte individual**.

36. No modo **ferroviário**, tem vindo a verificar-se ao longo dos anos o **encerramento de linhas e a diminuição dos serviços**, perdendo **ligações e regiões no interior**, concentrando cada vez mais a sua operação na **faixa litoral do País**, acompanhando a **desertificação do território e a perda de dinamismo económico no seu interior**.

Observa-se igualmente uma **deficiente cobertura da rede ferroviária para o transporte de mercadorias**, com o conseqüente **predomínio do transporte rodoviário de mercadorias**.

37. O setor dos transportes em Portugal é marcado por uma **grande pegada ecológica**, sendo responsável por cerca de **75% do consumo total de petróleo e derivados**, em resultado de diversos fatores, como por exemplo:

37.1. Elevada proporção de **mobilidade de pessoas em território nacional efetuada através de transporte individual**.

37.2. Grande maioria de **transporte de mercadorias efetuado por rodovia**.

37.3. Níveis de intermodalidade insuficientes.

- 38.** Observa-se, também, uma **concentração de postos de carregamento rápido (elétrico) nas áreas de maior densidade de tráfego e/ou zonas litorais, em detrimento da sua distribuição territorial, a par do reduzido número de postos de abastecimento de GNL ou Gás Natural Comprimido (GNC), associado à fraca promoção da utilização destes combustíveis.**
- 39.** Releva igualmente a **necessidade de dimensionamento das infraestruturas de transporte, nos vários modos, resilientes aos efeitos das alterações climáticas, em especial no que reporta à maior frequência e intensidade de eventos meteorológicos extremos.**
- 40.** Importará, ainda, referenciar **carências aos níveis dos quadros regulamentar e regulatório, no contexto do Ecosistema M&T, em particular nas seguintes componentes:**
- 40.1. Tipificação e sancionamento de ilícitos contra a Mobies.**
 - 40.2. Aplicação alargada dos princípios do poluidor-pagador e utilizador-pagador.**
 - 40.3. Aceleração da digitalização e inovação no Ecosistema M&T, com destaque para os serviços ITS.**
 - 40.4. Aumento da competitividade do Sistema Portuário Nacional, em especial no contexto da operação portuária.**

II.2.3. Prospetiva da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, para a Estratégia Portugal 2030

- 41.** O horizonte prospetivo da **Estratégia 2030** deverá apresentar **dimensões expressivas e coerentes entre a empregabilidade e as competências das Pessoas, o desenvolvimento integral da Cidadania, a competitividade da economia e a coesão socioeconómica do território, desempenhando a Mobies um papel chave para esse fim.**
- 42.** Neste enquadramento, considera-se que as **linhas mestras da "Estratégia Portugal 2030"** deverão ir ao encontro de objetivos de **desenvolvimento sustentável e equilibrado do País como um todo, centrado nas Pessoas, e consequente papel estruturante na economia**

nacional, contemplando as **necessidades intrínsecas dos cidadãos, dos investidores e das empresas instaladas, em paralelo com a perspetiva dos contribuintes**¹⁰.

43. Como elemento transversal às questões da presente Pronúncia, a AMT considera que se deve privilegiar tudo o que favoreça a **modernização, o crescimento sustentado da competitividade e o desenvolvimento sustentável do Ecosistema M&T Português, no quadro da formação, do desenvolvimento e da consolidação do Mercado Interno e da União de Transportes ao nível Europeu, enquanto mercado concorrencial, sem restrições nem distorções, balanceando os interesses económicos dos investidores, dos profissionais / utilizadores / consumidores e/ou cidadãos, e dos contribuintes, recorrendo-se para tanto:**

43.1. Quer a medidas intrínsecas a cada um dos **mercados da mobilidade** associados a cada **modo de transporte.**

43.2. Quer a medidas que promovam a **intermodalidade e multimodalidade, e uma repartição modal equilibrada, mesmo que advenientes de outras realidades exógenas, mas todas integradas no Ecosistema M&T.**

44. Os principais fundamentos desta Pronúncia, no que tange ao ponto anterior, são:

44.1. Os alicerces determinantes da **competitividade e internacionalização da economia nacional, promovendo também o emprego e o bem-estar dos cidadãos, dependem da existência de um sistema de transportes em linha com a contemporaneidade mais exigente e que promova a MOBIES de pessoas e bens, bem como contribua para, numa perspetiva estratégica, reduzir os custos do transporte, melhorar os parâmetros de segurança e qualidade do serviço prestado, e promova o desenvolvimento de serviços de valor acrescentado.**

44.2. O **desenvolvimento sustentável do Ecosistema M&T, centrado nas Pessoas, passa pela adoção de soluções que promovam o transporte multimodal, combinando os modos rodoviário, ferroviário, fluvial e marítimo, as quais se apresentam como as soluções mais sustentáveis e competitivas, com menores custos globais e maiores**

¹⁰ A já referida Comunicação COM(2018) 98 final destaca que o valor acrescentado europeu, um melhor desempenho e a simplificação constituem a chave para um orçamento da UE moderno e eficaz, que deve refletir a determinação em garantir que cada euro é gasto da forma mais eficiente possível, com efeitos rápidos no terreno.

Aponta para a necessidade de uma utilização ótima de Instrumentos como as garantias, os empréstimos e os Instrumentos financeiros, bem como para o investimento conjunto na investigação, na inovação e nas infraestruturas, permitindo criar emprego e crescimento, enfrentando simultaneamente os desafios globais atuais no domínio das alterações climáticas, da ciência, dos transportes, da energia e da política espacial.

benefícios, quer na perspetiva dos profissionais, quer da utilização dos veículos/equipamentos e infraestruturas.

44.3. Passa, também, por uma **mobilidade com reduzido nível de emissões** de gases com efeito de estufa e/ou outros gases prejudiciais para o ambiente, como componente essencial da grande transição para a **economia circular hipocarbónica, otimizando o sistema de transportes e respetiva eficiência**, considerando as **tecnologias mais limpas**, bem como **novos modelos de negócio**.

44.4. Envolve, ainda, a **internalização**, neste ecossistema, dos mais recentes desenvolvimentos em matéria de **TICL**, concretizando uma **transformação digital** suportada na introdução e desenvolvimento de **sistemas ciberfísicos**.

44.5. O desenvolvimento dos serviços de mobilidade e redes de transporte só deve ser encarado no quadro da sua **plena integração na RTE-T e consolidação de uma União (Europeia) de Transportes**, no que isso significa em termos de **interoperabilidade** entre modos e diversos elementos da rede, impondo a necessária **harmonização técnica, operativa e regulamentar**.

45. Por sua vez, a ambiciosa aposta da UE na **descarbonização da sua economia, redução das emissões nocivas, adaptação às pressões climáticas e ambientais**, medidas de **eficiência energética e utilização eficiente dos recursos naturais**, a par da **profunda digitalização da sociedade** associada à **4.ª Revolução Industrial (Indústria 4.0)**, e posição de vanguarda em matéria de **inovação e “cidades inteligentes”**, bem como ainda os cada vez **mais exigentes requisitos societais e mutações demográficas**, coloca importantes **desafios**, a par também do surgimento de **novas oportunidades**, para um **sistema de transportes na UE** adequado às exigências da **MobIES** e que:

45.1. Esteja totalmente integrado com a RTE-T, promovendo o **Mercado Único Europeu**, bem como a **livre circulação de pessoas, bens, serviços e capitais**.

45.2. Constitua uma **vantagem competitiva das empresas** nele ancoradas, no seu processo de **internacionalização**, com **baixos custos de contexto**, ao serviço do **crescimento económico e da criação de emprego**.

45.3. Seja **Inclusivo**, favorecendo a **coesão económica, social e territorial**.

45.4. Favoreça a **intermodalidade e multimodalidade**, e uma **repartição modal equilibrada e eficiente**, designadamente em termos de **dependência energética externa e de reduzidas emissões de CO₂**.

- 45.5.** Funcione em regime de uma **efetiva concorrência não falseada**.
- 45.6.** Permita a **liberdade de estabelecimento, autonomia de gestão e justa rentabilidade dos investimentos efetuados**.
- 45.7.** Promova e incorpore as **inovações tecnológicas** com aplicações nas distintas **soluções de mobilidade**, que se fazem sentir em todas as vertentes da cidadania, desde a vida privada às atividades profissionais, sociais, culturais e económicas.
- 45.8.** Promova a **redução dos tempos de deslocação**, tanto pela **melhoria da qualidade das infraestruturas** como pela **alteração da repartição modal**, possibilitando o **alargamento das bacias de emprego** e promovendo a **harmonização do binómio residência-emprego** (com a consequente melhoria da qualidade de vida dos cidadãos), a **modificação dos padrões de mobilidade** e a **própria configuração dos territórios**.
- 46.** É fundamental que a “**Estratégia Portugal 2030**” esteja em **compliance** com:
- 46.1.** As diversas exigências do **direito nacional e da UE**.
- 46.2.** As **expectativas dos principais agentes económicos**.
- 46.3.** A **inovação e antecipação de novos mercados** resultantes designadamente das **tendências evolutivas** provocadas pela **tecnologia e conhecimento científico** nas diversas áreas relevantes aplicáveis à **mobilidade das pessoas e bens**, procurando sempre construir um **paradigma de concorrência inclusiva**.
- 47.** De forma sintética identificam-se como **principais desafios** que se colocam no âmbito da **MobIES** para o **Horizonte 2030** os seguintes:
- 47.1.** Proteger e promover o **interesse público da MobIES**, construindo um **paradigma de concorrência não falseada**, inovando e antecipando as exigências de uma **sociedade em constante mutação**, com **necessidades crescentes dos padrões de qualidade na mobilidade de pessoas e bens**, e que viabilize uma **transição bem-sucedida para uma economia hipocarbónica**.
- 47.2.** Criar e manter um **quadro regulamentar e regulatório** que permita:
- 47.2.1.** **Consolidar um ambiente competitivo estável e indutor do investimento produtivo, estruturante e sustentado no Ecosistema M&T, e criador de valor nos Mercados Relevantes da Mobilidade.**

47.2.2. Combinar a constante integração das inovações tecnológicas e digitalização no Ecosistema M&T, com os direitos, liberdades e garantias da Pessoa, na sua dignidade intrínseca.

47.3. Concluir os sistemas e infraestruturas nacionais da RTE-T, em particular no contexto do Corredor Atlântico da Rede Principal, e em *compliance* com as especificações e *timings* estabelecidos na regulamentação da UE, e de forma coordenada com os principais parceiros europeus, particularmente com Espanha.

47.4. Assegurar o papel determinante dos sistemas e infraestruturas de mobilidade e transportes para a competitividade e o crescimento económico sustentável, a coesão territorial e social, a geração de emprego sustentado, a melhoria da qualidade de vida das Pessoas e o desenvolvimento da Cidadania.

48. Neste contexto, são apresentadas nos pontos seguintes linhas de estratégia, bem como os respetivos objetivos associados, que a AMT considera relevantes contemplar no Horizonte 2030, identificando igualmente os aspetos chave mais relevantes associados ao prosseguimento desses mesmos objetivos, tendo também em vista o aproveitamento, em tempo útil, das oportunidades que lhes estão associadas.

II.2.3.1. Linha de Ação Estratégica 1 – Melhorar o quadro regulamentar e regulatório potenciador de uma Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável

49. Esta primeira linha de ação estratégica estrutura-se em três objetivos específicos.

49.1. Objetivo 1.1 – Promocão de um ambiente competitivo estável e indutor do investimento estruturante e sustentado no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes

49.1.1. Uma primeira vertente visa o estabelecimento de um quadro regulamentar e regulatório de tipificação e sancionamento de ilícitos contra a MobIES, em ambiente multimodal, quer no contexto dos grandes aglomerados urbanos quer em zonas de baixa densidade populacional.

49.1.2. Numa segunda dimensão importa o estabelecimento de um quadro legal apropriado à aplicação alargada dos princípios do poluidor-pagador e utilizador-pagador, combatendo distorções por tarifação assimétrica e ineficiente nos vários modos de transporte, e que dificultam o objetivo de

transferência modal para modos mais eficientes em termos energéticos e ambientais.

49.2. Objetivo 1.2 – Promocão de um ambiente incentivador da aceleração tecnológica e inovação ao serviço de uma Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, visando posicionar Portugal numa primeira linha nesta área

49.2.1. Preconiza-se o estabelecimento de um quadro legal apropriado, tendo em vista uma aceleração da digitalização e inovação no Ecossistema M&T, e particularmente dos serviços ITS, em diversas áreas, com destaque para uma legislação e regulamentação facilitadora do desenvolvimento e ensaio de veículos cooperativos, conectados e automatizados, envolvendo as dimensões jurídica, técnica, social ambiental, económico-financeira e fiscal.

49.3. Objetivo 1.3 – Nivelamento do *playing field* na operação portuária, promotor do investimento e a competitividade no Sistema Portuário Nacional

49.3.1. No caso particular da criação e manutenção de um quadro propício ao investimento estruturante e sustentado e à competitividade no Sistema Portuário Nacional, considera-se pertinente proceder à revisão dos seguintes diplomas legais:

49.3.1.1. Do Regime Jurídico da Operação Portuária (Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto) e, em consequência, do Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de dezembro, que aprova as bases gerais das concessões de serviço público de movimentação de cargas em áreas portuárias, no sentido de:

49.3.1.1.1. Eliminar a limitação de 30 anos do prazo da duração máxima da concessão neste regime jurídico, duração essa que deverá ser definida em função dos investimentos necessários aos objetivos contratuais da concessão, a par da remuneração do capital.

49.3.1.1.2. Permitir a possibilidade de uma Administração Portuária, na sua estratégia para tornar o seu porto mais competitivo, escolher entre os modelos de concessão e de licenciamento na prestação ao

público da **atividade de movimentação de cargas**, **otimizando o investimento, qualidade e eficiência do serviço prestado.**

49.3.1.1.3. Alargar os requisitos inerentes à operação portuária aos terminais de uso privativo.

49.3.1.1.4. Deverão ainda ser identificadas outras alterações que se mostrem relevantes, tendo presente a necessidade de dispor de um quadro legal adaptado à realidade atual e coerente com os objetivos que vêm sendo reconhecidos como fundamentais para o setor marítimo-portuário, designadamente a promoção da concorrência, da transparência e da competitividade dos portos.

49.3.1.2. Do Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, conformando-o com o atual quadro jurídico nacional, em particular com as disposições relevantes dos Estatutos da AMT, e tendo em consideração a evolução do setor marítimo-portuário e os objetivos que vêm sendo reconhecidos como fundamentais para o mesmo, quer a nível nacional quer a nível da UE, designadamente a promoção da concorrência, transparência e competitividade nos portos.

Esta ação deverá ser desenvolvida tendo presente os regulamentos de tarifas e legislação de outros Estados-Membros da UE, cujos portos se encontrem numa situação de concorrência direta com os portos nacionais.

II.2.3.2. Linha de Ação Estratégica 2 – Adequar os sistemas e redes de infraestruturas de transportes aos desafios da Sociedade

50. A concretização da MobIES é um elemento determinante para a competitividade da economia e a coesão socioeconómica do território, dando igualmente resposta aos exigentes desafios sociais em democracias de elevada qualidade e de respeito pelos Direitos Humanos de Cidadania.

51. Deste modo, os investimentos deverão ser orientados para as infraestruturas, equipamentos e sistemas que promovem particularmente a valorização do território e sua coesão social e económica.

Esta aposta assenta numa **melhor rede de transportes e serviços de mobilidade**, tanto para **passageiros** como para **mercadorias**, abrangendo os diversos modos de transporte, desenvolvendo a **multimodalidade e intermodalidade**, e devidamente **integrada**, quer, numa perspectiva do Ecossistema M&T, na RTE-T, quer numa vertente macroeconómica, com os principais **equipamentos, unidades produtivas e centros de consumo** que estruturam o **território nacional**, em *compliance* com o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) e demais instrumentos de gestão territorial.

Neste enquadramento, esta linha de estratégia visa o reforço da **conetividade territorial** com base, designadamente, em adequados **sistemas e redes de infraestruturas de transportes**, estruturando-se em torno de quatro objetivos (não mutuamente exclusivos)¹¹:

51.1. Objetivo 2.1 - Conformar as infraestruturas, equipamentos e sistemas integrados na Rede Transeuropeia de Transportes com os requisitos da UE aplicáveis

51.1.1. Considera-se fundamental, tendo em vista maximizar a conectividade de Portugal, potenciando a internacionalização da economia nacional e alavancando as respetivas exportações, conformar as infraestruturas e sistemas integrados na RTE-T com os requisitos da UE aplicáveis, em especial nas componentes da Rede Principal e com destaque para as seções nacionais dos eixos multimodais do Corredor Atlântico, ilustrado na Figura 8, ou seja:

51.1.1.1. Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto (Corredor Longitudinal).

51.1.1.2. Aveiro – Vilar Formoso (Corredor Internacional Norte) - Valladolid – Vitoria – Bilbao/Bordeaux – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg.

¹¹ A própria Comunicação COM(2018) 98 final destaca o papel fundamental que a conectividade avançada das infraestruturas digitais, energéticas e de transportes desempenha para a coesão territorial, social e económica da Europa, devendo, em conformidade, a UE, explorar plenamente o potencial de inovação e tirar partido das oportunidades que proporciona. De acordo com o "Livro Branco sobre o Futuro da Europa", deslocam-se diariamente entre Estados-Membros 1,7 milhões de cidadãos europeus, para além de centenas de milhões de pessoas que viajam através da Europa por motivos de turismo ou de negócios todos os anos. Destaca como aspetos chave da MobIES, o amplo recurso à digitalização nos transportes e utilização de tecnologias inovadoras e mais limpas, bem como o empenho da Europa "numa ambiciosa descarbonização da sua economia e na redução das emissões gasosas", a par da contínua adaptação às "crescentes pressões e nível climático e ambiental", sendo cada vez mais potenciado o recurso à mobilidade elétrica, sistemas de propulsão inovadores e utilização de combustíveis mais limpos, como por exemplo o GNL.

51.1.1.3. Sines / Lisboa – Caia (Corredor Internacional Sul) - Madrid – Valladolid.

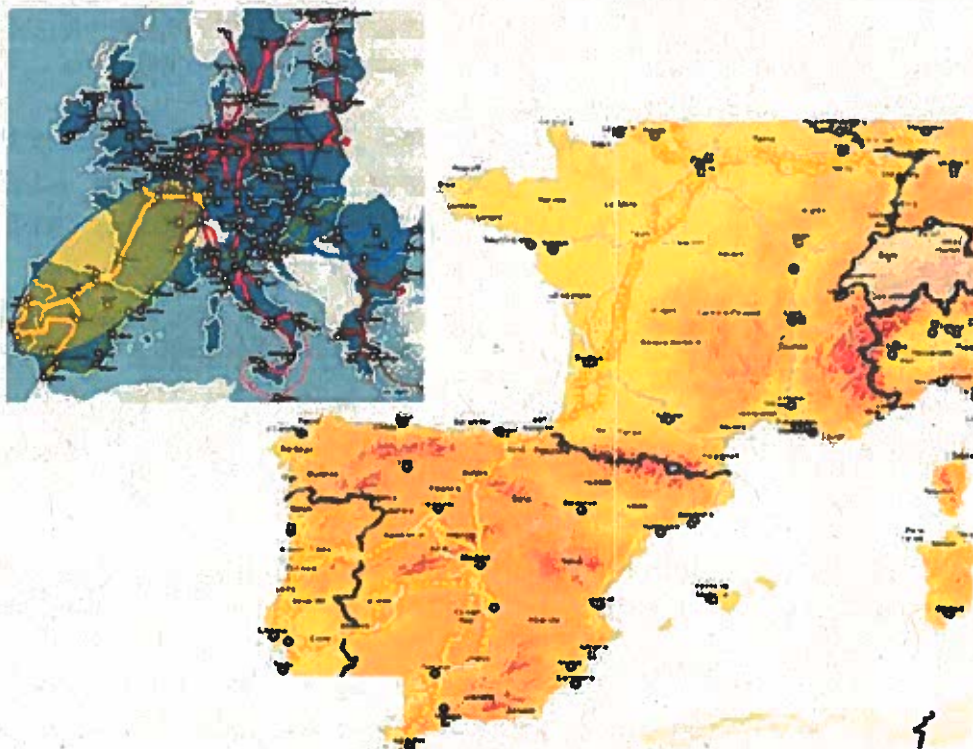


Figura 8 – Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes

51.1.2. De acordo com o Regulamento (UE) n.º 1315/2013, que estabelece as orientações da UE para o desenvolvimento da RTE-T, as componentes da Rede Principal devem estar concluídas até ao final de 2030, destacando-se neste contexto:

51.1.2.1. A modernização da Rede Ferroviária Nacional, incluindo:

51.1.2.1.1. A conclusão da ligação ferroviária em falta entre Évora e a fronteira de Caia, no Corredor Internacional Sul.

51.1.2.1.2. A eliminação de constrangimentos à circulação de comboios pesados e de grande dimensão, em especial nos acessos aos principais portos, fronteiras, polos industriais e plataformas

logísticas, supressão de passagens de nível e eletrificação completa da rede.

51.1.2.1.3. A migração para a bitola standard UIC (Europeia), de forma coordenada com Espanha.

51.1.2.1.4. A instalação do ERTMS em toda a Rede Ferroviária Nacional, concretizando uma estratégia efetiva e calendarizada para a sua implementação, em *compliance* com o normativo e calendários estabelecidos pela UE, e tendo especialmente em consideração o Corredor Atlântico da RTE-T, particularmente em Espanha.

51.1.2.2. Ao nível da rede rodoviária, continuação da expansão dos postos de carregamento elétrico, tendo em atenção a sua distribuição mais harmonizada em todo o território nacional.

51.1.2.3. No âmbito do sistema portuário, releva a disponibilização de soluções de abastecimento de GNL e/ou outros combustíveis marítimos mais limpos aos navios, bem como o fornecimento, quando tecnicamente viável, de energia elétrica por parte de terra aos navios acostados nas infraestruturas portuárias, numa aposta clara nas atividades de *green shipping* e respetivas novas oportunidades de negócio nos serviços a disponibilizar pelos portos.

51.1.3. No âmbito do ecossistema ferroviário, e mais concretamente no que respeita à harmonização técnica das infraestruturas do Corredor Atlântico que integra a Rede Principal da RTE, apresenta-se o estado de implementação, reportado a 2015, e a sua previsão de execução em 2030, de acordo com a 2.ª edição do Plano de Trabalhos do Coordenador Europeu do Corredor Atlântico:

Principais indicadores	Status 2015	Planeado 2030
Eletrificação	87%	100%
Bitola Standard UIC (1435 mm)	58%	74%
ERTMS	7%	89%
Velocidade máxima permitida \geq 100 km/h	96%	100%
Peso por eixo \geq 22,5 t	100%	100%
Comprimento do Comboio (min.) 740 m	57%	100%

Importa relevar o atraso na implementação da bitola standard UIC (bitola europeia) e do ERTMS, cuja previsão não aponta para a sua conclusão integral até 2030.

51.1.4. No que concerne ao ecossistema marítimo portuário, os requisitos de implementação da RTE-T no Corredor Atlântico, e de acordo com a mesma fonte, apresentam os seguintes resultados:

Principais indicadores	Status 2015	Planeado 2030
Ligação ferroviária	100%	100%
Ligação a vias navegáveis interiores (CEMT IV)	100%	100%
Disponibilidade de combustíveis limpos	13%	100%
Disponibilidade de pelo menos um terminal aberto aos utilizadores de forma não discriminatória que aplique taxas transparentes	100%	100%
Instalações de receção de resíduos gerados por navios e carga	100%	100%

51.1.5. E no que reporta ao ecossistema rodoviário, e ainda com base na mesma fonte, assinalam-se os seguintes resultados para o Corredor Atlântico da RTE-T:

Principais indicadores	Status 2015	Planeado 2030
Autoestrada / Via Rápida	99%	100%
Disponibilidade de combustíveis limpos		
* Carregamento de veículos elétricos	12%	100%
* Gás Natural Liquefeito	12%	100%

51.1.6. É igualmente importante assegurar um acompanhamento contínuo e participação ativa num futuro processo de atualização e revisão da RTE-T, em especial da respetiva Rede Principal, especificamente do Regulamento (UE) n.º 1315/2013¹², bem como dos respetivos instrumentos de suporte à sua implementação, nomeadamente do Regulamento (UE) n.º 1316/2013¹³, acautelando a devida incorporação das diversas infraestruturas de transportes e logística (redes rodoviária, ferroviária e de metropolitano, via navegáveis dos rios Douro e Tejo, portos [marítimos e fluviais], aeroportos, plataformas logísticas, terminais de passageiros e de mercadorias e outras

¹² Orientações da União Europeia para o desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes. Nos termos do artigo 54.º deste Regulamento, datado de 2013.12.11, a Rede Principal deve ser objeto de uma avaliação da sua implantação, abrangendo designadamente a necessidade de alterações ao Regulamento, bem como a eventual inclusão de novas seções da Rede Principal.

¹³ Regulamento também datado de 2013.12.11 que cria o Mecanismo Interligar a Europa (CEF – Connecting Europe Facility) e inclui, na Parte I do seu Anexo I, a lista de projetos predefinidos da Rede Principal da RTE-T, nomeadamente as prioridades horizontais, os alinhamentos e troços predefinidos (incluindo projetos) dos Corredores da Rede Principal e outros troços da Rede Principal.

instalações de serviço), numa **perspetiva integrada dos Nós Urbanos do Corredor Atlântico da RTE-T**, interligando as infraestruturas de tráfego supranacional, nacional, regional e local, **sem descontinuidades**, e otimizando o **transporte multimodal de passageiros e mercadorias**.

Estão em causa especialmente os **Nós Urbanos do Porto e de Lisboa**, cujo desenvolvimento deve dar particular atenção à criação de **interligações adequadas entre as diversas infraestruturas rodoviárias, ferroviárias, portuárias e aeroportuárias**, tanto para **passageiros como para mercadorias**, **centros de consolidação logística e de distribuição**, e **vias navegáveis dos rios Douro e Tejo**.

51.2. Objetivo 2.2 – Garantir a fiabilidade, segurança e qualidade das redes rodoviária e ferroviária

51.2.1. Para além da necessidade de *compliance* das componentes nacionais da RTE-T com os requisitos do referido Regulamento (UE) n.º 1315/2013, importa que seja **garantida a fiabilidade, segurança e qualidade de toda a rede de transportes nacional**, numa perspetiva multimodal, ao serviço das **Pessoas, Sociedade e Economia**, **estruturando e valorizando o território**, e promovendo a sua **coesão social e económica**.

51.2.2. Neste contexto é determinante **também intervir, de forma integrada com as ações preconizadas para os corredores transeuropeus**, na **colmatação de constrangimentos em outras seções das redes rodoviária e ferroviária**, **resolução de falhas de segurança**, em especial nas seções mais críticas (ex: pontos negros) e devida **manutenção e conservação das respetivas infraestruturas e sistemas**.

51.2.3. No âmbito específico da **rede rodoviária**, e apesar da sua maturidade física, como anteriormente referido no ponto 32, a sua importância para a **MobIES e a coesão territorial**, imporão sempre a **necessidade de investimentos**, seja ao nível da **infraestrutura física em si mesma – a estrada**, seja ao nível de **equipamentos e serviços de apoio**, de que se destacam:

51.2.3.1. A **conclusão das ligações ainda em falta**, designadamente a determinados polos regionais e locais, seja de natureza urbana ou industrial, ainda deficientemente conectados com o resto do território.

51.2.3.2. A conservação adequada e, quando justificável, a melhoria atempada das infraestruturas, eliminando situações potenciadoras de sinistralidade, incluindo ainda áreas de proteção contra eventos físicos tais como incêndios e cheias.

51.2.3.3. A extensão a toda rede, de ações já identificadas para os troços inseridos na RTE-T, como seja o aumento do número de postos de carregamento elétrico rápido, abrangendo de modo homogéneo o País e pelo menos nos principais eixos, a disponibilização de GNL ou GNC rodoviário, de modo a permitir o incremento da utilização de veículos com menor pegada ecológica, seja para o transporte privado seja para o transporte público.

51.2.4. No que respeita à rede ferroviária importa:

51.2.4.1. Garantir padrões idênticos de qualidade, fiabilidade e segurança em toda a Rede Ferroviária Nacional, nomeadamente:

51.2.4.1.1. Recuperar o défice de conservação da Rede Ferroviária Nacional, que em dezembro de 2016 estava orçado em 563,21 milhões de euros.

51.2.4.1.2. Implementar o Sistema ERTMS em toda a rede, garantido a interoperabilidade externa e interna, a homogeneidade das condições de exploração, o incremento do nível de segurança e a melhoria da eficiência operacional do gestor da infraestrutura e das empresas ferroviárias de transporte.

51.2.4.1.3. Eletrificar a totalidade da rede e as ligações às instalações de serviço, promovendo a eficiência operacional e sustentabilidade ambiental do transporte ferroviário.

51.2.4.1.4. Eliminar estrangulamentos ou constrangimentos, bem como criar novas ligações em falta para adaptar a oferta à evolução da procura, tanto no que respeita ao transporte de passageiros como de mercadorias.

51.2.4.2. Implementar o sistema comum de informação e bilhética única definida na Diretiva (UE) 2016/2370, no sentido de disponibilizar

todos os dados necessários para o planeamento de viagens e a reserva integrada de bilhetes, visando a promoção da qualidade e utilização do transporte público.

51.3. Objetivo 2.3 – Reforçar a competitividade dos sistemas portuário e logístico

51.3.1. Pretende-se reforçar a competitividade dos sistemas portuário e logístico nacional, em alinhamento com a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026¹⁴ e tendo sempre por base um paradigma de concorrência não falseada, nomeadamente:

51.3.1.1. Colmatando limitações em termos de acessos flúvio-marítimos e rodoferroviários, de capacidade de algumas infraestruturas portuárias, em especial nos principais portos do País (Leixões, Lisboa e Sines) e no segmento da carga contentorizada, e ainda de áreas logísticas.

51.3.1.2. Maximizando as potencialidades da navegação fluvial no transporte de mercadorias, potenciando as atividades portuárias e logísticas, designadamente através de:

51.3.1.2.1. Intervenções de correção geométrica do canal e melhoramento de sistemas de informação, comunicação e localização na via navegável do rio Douro.

51.3.1.2.2. Aproveitamento das condições naturais do rio Tejo, em especial no estuário, possibilitando designadamente a transferência de cargas entre navios e margens ou entre margens.

51.3.1.2.3. Mecanismos que potenciem a utilização da navegação fluvial, concorrendo para os objetivos de desempenho ambiental e eficiência energética, mas garantindo integralmente um paradigma de

¹⁴ Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, publicada no Diário da República, 1.ª série, N.º 227, de 24 de novembro de 2017.

concorrência não falseada entre as diversas soluções de transporte.

51.3.1.3. Desenvolvimento de ações conducentes ao **incremento da intermodalidade e multimodalidade**, suportando **soluções de transporte mais sustentáveis**, integrando as vertentes financeira, socioeconómica, ambiental e energética, **promovendo o desenvolvimento das autoestradas do mar e reforçando as plataformas logísticas**, particularmente nas componentes integradas na RTE-T.

51.4. Objetivo 2.4 – Reforçar a resiliência das infraestruturas de transportes aos efeitos das alterações climáticas

51.4.1. Num contexto de se assegurar a manutenção da **conectividade territorial e mobilidade sustentável**, exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, e focadas em **superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza**, torna-se cada vez mais premente acautelar os aspetos relacionados com o reforço da **resiliência aos efeitos das alterações climáticas**, particularmente aos eventos meteorológicos extremos, no **dimensionamento de novas infraestruturas de transportes**, bem como **avaliar e adaptar as infraestruturas existentes** nesse contexto¹⁵.

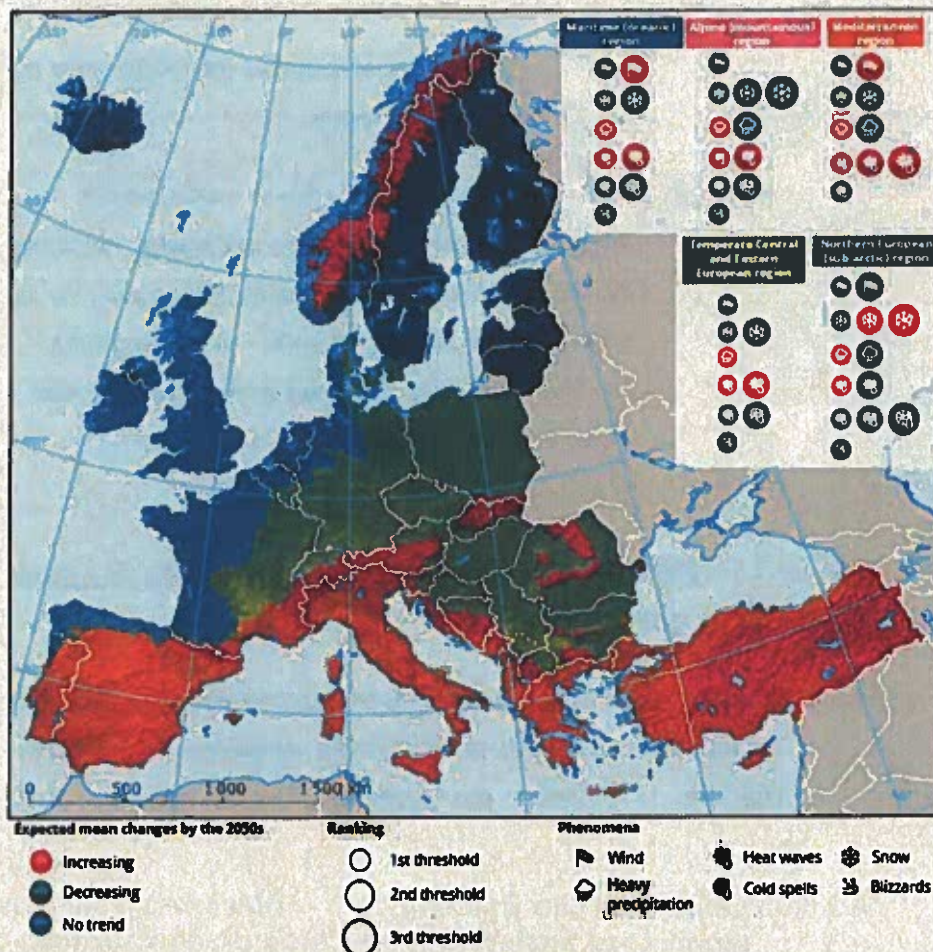
51.4.2. Efetivamente, os **impactes de recentes eventos extremos**, tais como **ondas de calor, secas, cheias e fogos florestais**, demonstram a significativa **vulnerabilidade e exposição à variabilidade climática**, afetando múltiplos setores económicos, onde se incluem as **infraestruturas de transportes**.

51.4.3. O Sul da Europa, onde se insere Portugal, é apontado, de acordo com a generalidade de recentes estudos científicos, como uma das **áreas potencialmente mais afetadas pelas alterações climáticas**, em especial no que se refere às **vagas de calor e vento**, tal como ilustrado na **Figura 9**.

¹⁵ Ainda a Comunicação COM(2018) 98 final aponta igualmente a necessidade da UE manter a liderança na luta contra as alterações climáticas e na garantia da transição harmoniosa para uma economia moderna, limpa e circular.



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



Fonte: Agência Europeia do Ambiente, "Climate change, impacts and vulnerability in Europe 2016 – An Indicator-based report", 2017

Figura 9 – Alterações previsíveis na frequência de fenómenos meteorológicos adversos para os transportes na Europa – 2050

51.4.4. Neste contexto importa, entre diversas vertentes de atuação:

51.4.4.1. Aprofundar o modelo de recolha de dados sobre os efeitos das alterações climáticas, particularmente dos eventos meteorológicos extremos, nas infraestruturas de transportes.

51.4.4.2. Reforçar a investigação sobre:

51.4.4.2.1. A vulnerabilidade das Infraestruturas do Ecosistema M&T às alterações climáticas, particularmente sobre a relação de causa efeito entre a tendências do clima, os respetivos impactes e os danos provocados nas redes e sistemas de mobilidade e transportes.

51.4.4.2.2. A capacidade de resiliência das Infraestruturas de transportes.

51.4.4.2.3. As formas de recuperação do nível de serviço das infraestruturas após a exposição aos eventos meteorológicos extremos.

51.4.4.3. Desenvolver uma Plataforma de Adaptação, incluindo uma base de dados abrangente das suas diversas dimensões, e com estrutura comum aos vários setores envolvidos, como instrumento de disseminação da informação necessária à tomada de decisão.

51.4.4.4. Progresso contínuo no sentido de um quadro de cooperação Internacional, na concretização de medidas de adaptação às alterações climáticas, incluindo designadamente a partilha de conhecimento e tecnologias, e tendo presente que:

- As alterações ambientais produzem efeitos globais.
- Na resposta às questões ambientais deve ser mantido um paradigma de concorrência não falseada, sem distorções nem restrições.

II.2.3.3. Linha de Ação Estratégica 3 – Dinamizar soluções inovadoras de mobilidade sustentável e reforço da digitalização do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes

52. Tem-se em vista garantir a integral *compliance* dos investimentos a efetuar com as normas ambientais aplicáveis, bem como com os objetivos da sociedade hipocarbónica e da economia circular, ancorados nas TICL, designadamente, no que reporta à mobilidade de pessoas e bens, na otimização da repartição modal, sistemas de distribuição e promoção dos modos de transportes com melhor desempenho energético e ambiental (ferroviário, fluvial e marítimo), com particular incidência na atenuação da exposição das zonas urbanas aos efeitos negativos do trânsito, incluindo o de atravessamento, e de redução dos níveis de ruído e de emissões de gases nocivos.

Efetivamente *“Portugal tem de reduzir, até 2030, as emissões do sector dos transportes em 24%, o que obriga o país a um grande esforço de investimento no transporte coletivo, na mobilidade partilhada, elétrica e suave”,* sendo que a *“mobilidade é mesmo o desafio maior das metrópoles portuguesas”*¹⁶

¹⁶ Artigo sobre “A mobilidade e as áreas metropolitanas – quatro propostas em debate”, João Pedro Matos Fernandes (Ministro do Ambiente), em 19 de março de 2018 (“negrito” nosso).

Para o efeito consideram-se os seguintes dois objetivos:

52.1. Objetivo 3.1 – Estimular a procura e reforçar a oferta e desempenho ambiental dos serviços públicos de transporte de passageiros

Este objetivo dirige-se à indução de alterações comportamentais no sentido do reforço da utilização e da resposta dos serviços públicos de transporte de passageiros, em paralelo com a sua descarbonização, designadamente através de:

52.1.1. Modernização das redes de transportes urbanos e suburbano, apostando numa oferta diversificada, abrangendo designadamente:

52.1.1.1. Soluções multimodais, integrando a ferrovia pesada (comboios) e ligeira (sistemas de metropolitano), autocarros, elétricos e outros sistemas guiados, embarcações e veículos ligeiros e motociclos e que incorporem ainda à designada “mobilidade suave”, ou seja, recorrendo também a trajetos de bicicleta ou mesmo pedonais, de forma devidamente articulada com o transporte coletivo.

52.1.1.2. Reconversão das frotas de transportes públicos de passageiros no sentido designadamente de:

52.1.1.2.1. Assegurar uma adequada resposta às necessidades dos utilizadores, garantido a fiabilidade e pontualidade dos serviços prestados, bem como condições sustentáveis de exploração (técnicas e económico-financeiras).

52.1.1.2.2. Alcançar uma redução significativa das emissões de gases nocivos para o ambiente e em particular de carbono.

52.1.1.3. Promoção de ações coordenadas destinadas a melhorar a qualidade, segurança, imagem e incentivo ao uso do transporte público.

52.1.2. Desenvolvimento do conceito de “Mobilidade como um Serviço de Cidadania”, designadamente, numa perspetiva intermodal, concorrendo:



52.1.2.1.1. O aprofundamento de soluções de mobilidade partilhada, preferencialmente com recurso a veículos elétricos (e bicicletas).

52.1.2.1.2. A utilização de plataformas eletrónicas para acesso à informação, planeamento, transação, monitorização e pagamento de serviços.

52.1.2.1.3. A integração bilhética, com soluções "sem contato" e desmaterializadas.

52.1.2.1.4. A integração tarifária, bem como a concretização o pagamento dos serviços de mobilidade, numa conta agregada, à semelhança do que acontece com outros serviços públicos (como por exemplo nas telecomunicações).

52.1.3. Extensão das redes de Metro e de Metro Ligeiro de Superfície, em particular nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto.

52.1.4. Intervenção em alguns acessos rodoviários radiais de alta capacidade aos principais polos urbanos, num contexto da introdução de vias reservadas a transportes públicos;

52.1.5. Promoção da participação da indústria em projetos que pela sua natureza e dimensão justifiquem soluções de mobilidade, em especial no contexto da preparação dos instrumentos de gestão territorial.

52.2. Objetivo 3.2 – Promover soluções inovadoras de mobilidade sustentáveis e suportadas pelas tecnologias digitais e Sistemas Inteligentes de Transportes

52.2.1. Nesta matéria é determinante assegurar uma vasta aceitação dos ITS e de maximizar o seu impacto económico e social¹⁷, por exemplo através da promoção da utilização de tecnologias digitais que contribuam para aumentar a qualidade dos serviços e a segurança, e reduzir a sinistralidade, no planeamento da mobilidade sustentável e no já referido conceito da

¹⁷ Importa referir que o "Livro Branco sobre o Futuro da Europa" (CE, 2017) releva o aprofundamento da utilização das aplicações telemáticas nos diversos modos de transporte, designadamente sistemas que utilizam tecnologias de informação, comunicação, navegação e posicionamento/localização para gerir efetivamente a infraestrutura, a mobilidade e o tráfego na rede, e para prestar serviços de valor acrescentado aos cidadãos e aos operadores, incluindo sistemas para uma utilização segura, respeitadora do ambiente e eficiente em termos de capacidade.



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**

Mobilidade como um Serviço de Cidadania, e devidamente integrados com a utilização do transporte público.

52.2.2. Envolve também a participação no esforço de incentivo à adoção da **mobilidade elétrica**, promovendo designadamente um **desenvolvimento sustentável** e de **qualidade da rede pública de carregamento**, e num contexto de **otimização e gestão das infraestruturas de carregamento**, bem como promovendo a **abertura do mercado de comercialização de energia para a mobilidade elétrica**.

52.2.3. Considera-se determinante fomentar a **digitalização e Inovação no Ecosistema M&T**, e **consolidar a indústria nacional de ITS**, com **produção inovadora e competitiva a nível internacional**, assumindo uma posição de **liderança na transformação digital**, apostando:

52.2.3.1. No desenvolvimento de uma **estratégia progressiva**, coordenada com a **UE**, baseada numa **priorização harmonizada e cooperação** entre **entidades públicas e privadas da indústria**, **gestão das infraestruturas e serviços**, e o **Sistema Científico e Tecnológico Nacional**.

52.2.3.2. Na criação de **plataformas de aceleração tecnológica e de inovação**.

52.2.3.3. No reforço da utilização de **tecnologias de partilha de informações**, na senda da maximização do aproveitamento das **oportunidades** oferecidas pelas **tecnologias digitais**.

52.2.3.4. Na adoção de **arquiteturas tecnológicas**, com **especificações abertas**, para **soluções integradas e inteligentes**, num mercado **concorrencial**.

52.2.3.5. Na combinação das **inovações tecnológicas** como os **direitos, liberdades e garantias das Pessoas**.

52.2.4. Por sua vez, a introdução a **médio e longo prazo** de **veículos cooperativos, conectados e automatizados**, cujo desenvolvimento tem vindo a ser prosseguido internacionalmente e com a participação nacional a nível científico e empresarial, deve ser, desde já, **enquadrada**, de modo a **criar as condições adequadas à sua futura utilização**.

52.2.4.1. Deve ser garantida a aplicação de uma estratégia coordenada para os **Sistemas Cooperativos de Transportes Inteligentes (C-ITS)**, no âmbito da UE, tendo em vista a implementação de **serviços amadurecidos C-ITS** a partir de 2019, em pleno alinhamento com **Comunicação da Comissão COM(2016) 766 final**, datada de 2016.11.30, intitulada **“Uma estratégia europeia relativa aos sistemas cooperativos de transportes inteligentes, uma etapa rumo a uma mobilidade cooperativa, conectada e automatizada**, envolvendo a atuação em diversas dimensões, nomeadamente em termos da adoção de um **quadro legal apropriado, financiamento, implementação da plataforma C-ITS de forma progressiva com base numa priorização harmonizada ao nível europeu e cooperação internacional.**

52.2.4.2. Neste contexto específico importa salientar a implementação de **serviços C-ITS**, de forma **interoperável** em toda a Europa, envolvendo um **esforço conjunto** entre os **Estados-Membros da UE**, autoridades locais, **indústrias de ITS e automóvel**, e **operadores rodoviários**, com destaque para os **serviços C-ITS tecnologicamente mais maduros e suscetíveis de aduzir benefícios consideráveis** para que os **utilizadores finais e a sociedade em geral** possam tirar partido desses serviços o mais rapidamente possível.

52.2.5. É igualmente importante **participar nas iniciativas** no domínio geral da **investigação e inovação da trilogia “Open Innovation, Open Science, Open to the World”**, da Comissão Europeia, aplicando-as concretamente no âmbito dos **serviços, sistemas e infraestruturas do Ecossistema M&T.**

II.2.3.4. Linha de Ação Estratégica 4 – Melhorar a empregabilidade e as competências das Pessoas em matéria de mobilidade e transportes

53.Apresentando-se a **consolidação do conhecimento tecnológico e científico aplicado à mobilidade de pessoas e bens**, bem como o **progresso contínuo das competências dos profissionais** deste setor económico, fatores essenciais para o seu **desenvolvimento sustentável** e, conseqüentemente, para a **economia em geral** e para o **aumento da qualidade de vida das Pessoas**, nesta linha de ação estratégica elegem-se os dois seguintes objetivos:

53.1. Objetivo 4.1 – Fomentar a constante atualização das aptidões e competências dos profissionais do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes

53.1.1. Este objetivo enfoca-se no fomento da **constante atualização das aptidões e competências digitais e multidisciplinares dos profissionais** que atuam neste ecossistema, em especial no domínio das **aplicações telemáticas aplicáveis à mobilidade e aos transportes**, num quadro de **diálogo com os parceiros sociais e reforçando o papel da indústria e de organismos de investigação, ensino e formação**¹⁸, designadamente:

53.1.1.1. Promovendo a realização e incentivando a participação periódica em **ações de formação profissional e reciclagem de conhecimentos** nestes domínios em constante e rápida evolução.

53.1.1.2. Mantendo uma interlocução contínua com os sistemas de ensino e formação profissional no sentido da **constante atualização das ofertas formativas e dos respetivos currícula**, aos vários níveis de ensino.

53.1.2. De acordo com o Perfil de Portugal no Relatório sobre o **Progresso Digital na Europa 2017**, verifica-se que **52% da população não possui as competências digitais básicas necessárias para aceder eficazmente à Internet e 30% não tem quaisquer competências digitais**, em comparação com médias da UE de **44% e 19%**, respetivamente. Além disso, a percentagem de adultos, na mão de obra ativa, **sem competências digitais é em Portugal de 22%**, o dobro da média da UE.

Portugal apresenta, no entanto, uma **percentagem mais elevada de pessoas com idade entre 20 e 29 anos com cursos superiores em ciências, tecnologias e matemática**, do que a maioria dos Estados-Membros da UE.

53.1.3. O maior desafio reside na **melhoria dos níveis de competências digitais dos seus cidadãos**, especialmente entre os **idosos e as pessoas com baixos níveis de educação ou com baixos rendimentos**, onde o **risco de exclusão digital é particularmente elevado**.

¹⁸ O "Livro Branco sobre o Futuro da Europa" (CE, 2017) refere explicitamente que os "**desafios colocados por um maior recurso às tecnologias e à automação afetarão todos os empregos e setores de atividade**", exigem um "**investimento maciço nas competências e uma revisão importante dos sistemas de educação e de aprendizagem ao longo da vida**", para se poder tirar o "**melhor partido possível das novas oportunidades, atenuando simultaneamente**" o "**eventual impacto negativo**" das tecnologias.

Trata-se de um elemento chave para se poder **expandir a utilização de serviços digitais** num contexto em que uma **parte da população não dispõe das competências digitais necessárias**.

53.1.4. Torna-se assim determinante **implementar medidas que contribuam para a inclusão digital e para a promoção da literacia digital**, bem como continuar a desenvolver a **formação, requalificação e especialização em tecnologias digitais avançadas e em investigação-inovação**.

53.2. Objetivo 4.2 – Reforçar a integração em redes internacionais de conhecimentos e dinamização de plataformas de aceleração tecnológica

53.2.1. Envolve designadamente o reforço da **integração em redes internacionais de conhecimento**, a par da **dinamização de plataformas de aceleração tecnológica** e do fortalecimento da **investigação, desenvolvimento e inovação nas áreas da mobilidade e dos transportes e das atividades conexas**, em especial nas áreas dos ITS e da **Economia do Mar**, alicerçadas na importante e reconhecida **massa crítica existente**, em especial dos **principais polos universitários e centros de investigação do País**.

53.2.2. Igualmente, interessa **promover o País junto das empresas multinacionais** com o propósito de serem **criados centros de engenharia** dessas empresas, que combinam a **prestação de serviços aos mercados doméstico e externo**, a par da **fixação de competências de ponta no território nacional**.

II.2.4. Envolvimento da AMT

54.A AMT, enquanto **Regulador Económico Independente do Ecosistema M&T**, não lhe competindo a execução de projetos concretos de sistemas ou infraestruturas de mobilidade e dos transportes, tem essencialmente um papel de **promoção de um quadro regulatório, promotor de um ambiente competitivo, estável e indutor do investimento sustentado, produtivo e estruturante** no presente ecossistema, o qual se afigura essencial para a **prossecação dos objetivos associados às linhas de ação estratégica** anteriormente propostas.

55.A AMT tem **participado**, quer a pedido, quer por sua iniciativa própria, na **definição, implementação e avaliação das linhas estratégicas e da política nacional** no contexto das **áreas reguladas**, nomeadamente em apoio à **Assembleia da República e ao Governo**, mas também aos **órgãos descentralizados da Administração Regional e Local**, bem como

colaborado na elaboração de diplomas legais ou proposta de iniciativas legislativas e regulamentares no âmbito dos setores regulados.

56. Neste contexto, e apenas a título ilustrativo, importará destacar algumas das ações mais relevantes que foram desenvolvidas pela AMT, e que têm uma maior incidência nas matérias tratadas na presente Pronúncia:

56.1. Emissão, muito recentemente, de uma Pronúncia para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, com o contributo desta Autoridade para a construção da Estratégia 2030 para a Região de Lisboa e Vale do Tejo, especificamente na vertente do interesse público da MobIES, onde são identificadas, designadamente, prioridades estratégicas, objetivos e formas de os atingir, e, naturalmente, em completo alinhamento com a posição expressa da AMT na presente Pronúncia para a CE PT2030.

56.2. Emissão de diversos Pareceres e Pronúncias necessárias à implementação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, consagrado na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, com recomendações para potenciar o efeito de rede e plena intermodalidade operacional e tarifária, bem como para um adequado acompanhamento dos indicadores de desempenho e eventual aplicação de penalidades.

Destaca-se igualmente a emissão de orientações aos *stakeholders* sobre o enquadramento legal e elementos que estão subjacentes à emissão do Parecer Prévio Vinculativo pela AMT, com recomendações de instrução do guião de preparação do procedimento de contratualização de serviços de transportes, permitindo, concretamente, antecipar eventuais questões e auxiliar as entidades públicas competentes na preparação dos procedimentos administrativos.

56.3. Emissão de uma Pronúncia, com o objetivo de promover e manter um quadro de nivelamento do *playing field* aos vários níveis da dimensão geográfica dos mercados portuários relevantes (nacional, ibérico e da UE), corrigindo, em paralelo, situações de distorção da concorrência no domínio da operação portuária associadas ao atual quadro vigente, quer a nível nacional quer a nível da UE, cujas principais recomendações efetuadas incidem sobre:

56.3.1. Eliminar a limitação de 30 anos do prazo da duração máxima das concessões do Regime Jurídico da Operação Portuária (Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto), duração essa que deverá ser definida de acordo com a regras da Diretiva 2014/23/UE, relativa a contratos de concessão, tendo em

conta, nomeadamente, os **investimentos necessários aos objetivos contratuais da concessão.**

56.3.2. Conceder maior flexibilidade e responsabilidade às Administrações Portuárias quanto à implementação do modelo de operação.

56.3.3. Nivelar os requisitos das concessões portuárias privadas e públicas.

56.4. Emissão de diversas Pronúncias no contexto das plataformas tecnológicas de mobilidade e o transporte de passageiros em veículos não caracterizados (TVDE), com recomendações em termos de modernização do quadro regulatório incidentes essencialmente sobre a necessidade de assegurar o efetivo nivelamento do *playing field* entre os novos operadores e os operadores incumbentes, riscos de cartelização, liberdade de escolha dos consumidores e os direitos, liberdades e garantias dos cidadãos, designadamente no contexto da proteção dos dados pessoais.

56.5. Emissão de uma Pronúncia sobre os ITS – Sistemas Inteligentes de Transportes, no contexto da disseminação da inteligência coletiva, assente na comunicação e partilha de conhecimento, viabilizadas por novas ferramentas tecnológicas aplicadas à implementação e desenvolvimento de uma MobIES, antecipando a dinâmica e constante evolução do Ecosistema M&T, e destacando a relevância do caminho da digitalização, particularmente do uso dos ITS, como fator determinante para a competitividade deste ecossistema e do País.

56.6. Emissão de uma Pronúncia sobre a Implementação do ERTMS em Portugal, cuja principal recomendação é no sentido da adoção e concretização urgente de uma estratégia efetiva e calendarizada de implementação deste sistema na Rede Ferroviária Nacional, no contexto mais alargado da concretização do Espaço Ferroviário Europeu Único, em *compliance* com o normativo e calendários estabelecidos pela UE, tendo especialmente em consideração o que está a ser efetuado no Corredor Atlântico, particularmente em Espanha, e promovendo a interoperabilidade e a integração na RTE-T.

57. Para além da senda de aprofundamento destas vertentes, identificam-se igualmente algumas áreas em que esta Autoridade antevê uma participação mais ativa, em cooperação com a Assembleia da República, Governo e demais órgãos da Administração Regional e Local, tendo em vista o desenvolvimento sustentável e a competitividade do Ecosistema M&T, bem como a coesão social e territorial, numa rota de confiança crescente dos investidores,

exigindo uma rigorosa **paridade de tratamento** entre as **empresas públicas e privadas**, tal como estatuído no artigo 106.º do TFUE, designadamente:

57.1. Estabelecimento e aplicação de um quadro regulatório de tipificação e sancionatório de ilícitos num contexto de MobIES, em ambiente multimodal.

57.2. Aprofundamento do quadro regulatório no sentido da aplicação alargada dos princípios do poluidor-pagador e do utilizador-pagador, corrigindo distorções por tarifação assimétrica e ineficiente nos vários modos de transporte, e reforçando a utilização de modos mais eficientes em termos energéticos e ambientais.

57.3. Nivelamento do *playing field* na operação portuária, promovendo um quadro propício ao investimento estruturante e sustentado e à competitividade no Sistema Portuário Nacional, atuando, designadamente, ao nível da revisão do Regime Jurídico da Operação Portuária, na sequência da Pronúncia da AMT relativa a este tema (ver ponto 56.3), e do Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente.

57.4. Suporte à concretização de medidas relativas à adoção pelo Ecosistema M&T de práticas consentâneas com um desenvolvimento sustentável, na vertente ambiental, com enfoque nas metas definidas nomeadamente na COP22 e COP23.

57.5. Apoio à aplicação concreta ao Ecosistema M&T dos objetivos conceptuais aplicáveis no domínio geral da Investigação e Inovação da trilogia "*Open Innovation, Open Science, Open to the World*", potenciando a sustentabilidade e competitividade deste ecossistema, com base numa MobIES, suportada num sistema de transportes integrado, inteligente e ecológico.

57.5.1. A investigação, a ciência e a inovação ocupam um lugar central na estratégia da UE para criar crescimento e emprego, ajudando igualmente a encontrar soluções para os principais desafios que a sociedade enfrenta, como sejam as alterações climáticas, a segurança do aprovisionamento energético ou a saúde pública, a par das exigências crescentes de mobilidade de pessoas e bens.

57.5.2. No enquadramento da inovação aberta importa legislar melhor, prestar apoio estratégico e maximizar o impacto do Programas-Quadro de Investigação e Inovação, contribuindo para criar as condições adequadas para a inovação na UE.

Concretamente, a **inovação aberta e participada** permite que:

- **As empresas viabilizem soluções escaláveis e ciclos de inovação mais rápidos e ricos;**
- **Os cidadãos obtenham soluções personalizadas, otimizadas e a preços acessíveis;**
- **Os fornecedores de serviços possam encontrar novas abordagens na sua prestação, tomando a criação e a personalização dos seus serviços também mais acessíveis para si próprios.**

57.5.3. Por sua vez, a ciência aberta pretende tomar a investigação mais eficaz, fiável, colaborativa e transparente, facilitando as tecnologias digitais o acesso aos dados e resultados da Investigação.

58. Cumpre igualmente sublinhar que a aplicação da metodologia REEQ exige um conhecimento metódico e sistemático do Ecosistema M&T, designadamente em termos dos mercados da mobilidade, dos preços e das estratégias empresariais.

Neste âmbito, a AMT tem vindo a desenvolver o **Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais**, como meio sistémico de obter o conhecimento em tempo útil do conhecimento do ecossistema, nos diferentes serviços, sistemas e infraestruturas, e nos diversos modos, viabilizando uma avaliação holística mais eficaz e eficiente das **Racionalidades dos Investidores, Pessoas e Contribuintes**, conforme identificado no ponto 8.4.3, e proporcionando **informação periódica** no contexto das **obrigações de colaboração das entidades reguladas e de protocolos de colaboração com outras entidades** (respetivamente nos termos dos artigos 8.º e 9.º dos Estatutos da AMT), bem como elementos casuísticos na base dos **poderes de regulação da AMT** (artigo 46.º dos Estatutos desta Autoridade).

Esta ferramenta, suportada nas TICL, vai permitir um **elevado nível de conhecimento dos Mercados Relevantes da Mobilidade** que sustente a sua **observação e avaliação permanentes e rigorosas**, e constituirá uma **base de dados de conhecimento de todos os operadores e infraestruturas dos mercados sob supervisão da AMT**, tendo já sido concluída a primeira fase, relativa ao seu desenho funcional e conceptual.

59. Assim, este Observatório constituirá um importante recurso, não só para a atividade regulatória da AMT, mas também para todas as entidades envolvidas na definição de políticas, de onde se destaca a Assembleia da República, e estabelecimento de estratégias setoriais, planeamento, conceção, construção/implementação, gestão, operação e

financiamento dos diversos serviços, sistemas e Infraestruturas que integram o Ecossistema M&T, aos vários níveis da sua dimensão geográfica.

II. CONCLUSÕES

60. Para além das conclusões que foram ficando sedimentadas ao longo desta Pronúncia, afigura-se-nos importante elencar aspetos chave que manifestamente assumem um valor primordial na definição da “Estratégia Portugal 2030”, no âmbito do Quadro Financeiro Plurianual Pós-2020, e no que particularmente reporta às componentes da mobilidade e transportes, ou seja, do interesse público e direito de cidadania que consiste na Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES):

60.1. O horizonte prospetivo da “Estratégia Portugal 2030” deverá apresentar dimensões expressivas e coerentes entre a empregabilidade e as competências das Pessoas, o desenvolvimento integral da Cidadania, a competitividade da economia e a coesão socioeconómica do território, desempenhando a MobIES um papel chave para esse fim.

60.2. Devem privilegiar-se ações que favoreçam a modernização, o crescimento sustentado da competitividade e o desenvolvimento sustentável do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes (Ecossistema M&T) Português, no quadro da formação, do desenvolvimento e da consolidação do Mercado Interno e da União de Transportes ao nível Europeu, enquanto mosaico de múltiplos mercados concorrenciais, sem restrições nem distorções, balanceando os interesses económicos dos investidores, dos profissionais / utilizadores / consumidores e/ou cidadãos, e dos contribuintes.

60.3. Importa assegurar a *compliance* com as diversas exigências do direito nacional e da UE, as expectativas dos principais agentes económicos, e a inovação e antecipação de novos mercados resultantes designadamente das tendências evolutivas provocadas pela tecnologia e conhecimento científico nas diversas áreas relevantes aplicáveis à mobilidade das pessoas e bens, procurando sempre construir um paradigma de concorrência não falseada.



60.4. Os fatores determinantes que deverão marcar a competitividade e coesão do Ecossistema M&T na próxima década são sintetizados na Figura 10.



Figura 10 – Competitividade e Coesão do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes – Horizonte 2030

61. Tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da Mobies, viabilizando igualmente uma transição bem-sucedida para uma economia hipocarbónica, e suportada num ambiente competitivo, estável e indutor do investimento sustentado, produtivo e estruturante, criando valor nos Mercados Relevantes da Mobilidade, são preconizadas as seguintes linhas de ação estratégica, estruturadas em objetivos, para a construção da “Estratégia Portugal 2030”:

61.1. Linha de Ação Estratégica 1 - Melhorar o quadro regulamentar e regulatório potenciador de uma Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável

Estruturada em três objetivos:

Objetivo 1.1 - Promoção de um ambiente competitivo estável e indutor do investimento estruturante e sustentado no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes

Objetivo 1.2 - Promoção de um ambiente incentivador da aceleração tecnológica e inovação ao serviço de uma Mobilidade Inclusiva, Eficiente e

Sustentável, visando posicionar Portugal numa primeira linha nesta área

Objetivo 1.3 - Nivelamento do *playing field* na operação portuária, promotor do investimento e a competitividade no Sistema Portuário Nacional

61.2. Linha de Ação Estratégica 2 - Adequar os sistemas e redes de infraestruturas de transportes aos desafios da Sociedade

Estruturada em quatro objetivos:

Objetivo 2.1 - Conformar as infraestruturas, equipamentos e sistemas integrados na Rede Transeuropela de Transportes com os requisitos da UE aplicáveis

Objetivo 2.2 - Garantir a fiabilidade, segurança e qualidade das redes rodoviária e ferroviária

Objetivo 2.3 – Reforçar a competitividade dos sistemas portuário e logístico

Objetivo 2.4 - Reforçar a resiliência das infraestruturas de transportes aos efeitos das alterações climáticas

61.3. Linha de Ação Estratégica 3 – Dinamizar soluções inovadoras de mobilidade sustentável e reforço da digitalização do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes

Estruturada em dois objetivos:

Objetivo 3.1 - Estimular a procura e reforçar a oferta e desempenho ambiental dos serviços públicos de transporte de passageiros

Objetivo 3.2 - Promover soluções inovadoras de mobilidade sustentáveis e suportadas pelas tecnologias digitais e Sistemas Inteligentes de Transportes

61.4. Linha de Ação Estratégica 4 – Melhorar a empregabilidade e as competências das Pessoas em matéria de mobilidade e transportes

Estruturada também em dois objetivos:



Objetivo 4.1 - Fomentar a constante atualização das aptidões e competências dos profissionais do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes

Objetivo 4.2 - Reforçar a integração em redes internacionais de conhecimentos e dinamização de plataformas de aceleração tecnológica

62.A AMT, enquanto Regulador Económico Independente do Ecosistema M&T, manifesta a sua integral disponibilidade para participar ativamente na definição, implementação e avaliação das linhas estratégicas e da política associadas para o desenvolvimento da “Estratégia Portugal 2030”, em todas as áreas relativas à regulação da AMT, e com destaque para:

62.1. Promoção de um quadro regulatório, promotor de um ambiente competitivo, estável e indutor do investimento sustentado, produtivo e estruturante no Ecosistema M&T.

62.2. Aprofundamento do desenvolvimento sustentável e da competitividade do Ecosistema M&T, bem como a coesão social e territorial, designadamente em matéria de:

62.2.1. Estabelecimento e aplicação de um quadro regulatório de tipificação e sancionatório de ilícitos num contexto de MobIES, em ambiente multimodal.

62.2.2. Aprofundamento do quadro regulatório no sentido da aplicação alargada dos princípios do poluidor-pagador e do utilizador-pagador.

62.2.3. Promoção de um ambiente incentivador da aceleração tecnológica e inovação ao serviço de uma MobIES, visando posicionar Portugal numa primeira linha nesta área.

62.2.4. Nivelamento do *playing field* na operação portuária, promovendo um quadro propício ao investimento estruturante e sustentado e à competitividade no Sistema Portuário Nacional.

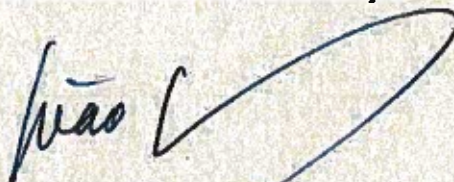
62.2.5. Suporte à concretização de medidas relativas à adoção pelo Ecosistema M&T de práticas consentâneas com um desenvolvimento sustentável, na vertente ambiental, com enfoque nas metas definidas nomeadamente na COP22 e COP23;

62.2.6. Apoio à aplicação concreta ao Ecosistema M&T dos objetivos conceptuais no domínio geral da investigação e inovação da trilogia “Open Innovation, Open Science, Open to the World”.

62.3. Desenvolvimento do Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais, suportado nas Tecnologias de Informação, Comunicação e Localização (TICL), que vai permitir um elevado nível de conhecimento dos Mercados Relevantes da Mobilidade, como fator determinante da aplicação da metodologia de Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ), constituindo um importante recurso, também, para todas as entidades envolvidas na definição de políticas, e desta forma, concretamente para a Assembleia da República, bem como no estabelecimento de estratégias setoriais, planeamento, conceção, construção/Implementação, gestão, operação e financiamento dos diversos serviços, sistemas e infraestruturas que integram o Ecosistema M&T, aos vários níveis da sua dimensão geográfica.

Lisboa, 8 de maio de 2018

O Presidente do Conselho de Administração



João Carvalho

