

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO
Relatório relativo a Portugal de 2020
que acompanha o documento
COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO
EUROPEU, AO CONSELHO, AO BANCO CENTRAL EUROPEU E AO
EUROGRUPO

Semestre Europeu de 2020: avaliação dos progressos realizados em matéria de reformas estruturais, prevenção e correção dos desequilíbrios macroeconómicos, e resultados das apreciações aprofundadas efetuadas no âmbito do Regulamento (UE) n.º 1176/2011
Bruxelas, 26.2.2020

(Pág. 66-67)

.....

Serviços de transporte

A interoperabilidade ferroviária continua a constituir um importante ponto de estrangulamento em Portugal. Os caminhos de ferro continuam a ser muito subutilizados nas ligações a Espanha (corredores Este-Oeste e Norte-Sul). No entanto, as ações relativas à modernização da rede ferroviária nas regiões de fronteira começam a articular-se entre os dois países, que adotaram uma estratégia comum para abordar a questão da bitola. No entanto, não existe ainda um plano estratégico de investimento e modernização a longo prazo abrangente e coordenado para a Península Ibérica, e é ainda necessária uma maior ligação à rede ferroviária francesa. Esse plano poderia dinamizar o desempenho do transporte ferroviário internacional, contribuindo para remediar o problema da situação periférica de Portugal e explorar o potencial dos portos portugueses, que até ao momento têm sido prejudicados pelo facto de apenas contarem com conexões rodoviárias.

Os investimentos ferroviários deparam-se com atrasos. Os principais projetos no âmbito do programa Ferrovia 2020 que são cofinanciados pelo Mecanismo Interligar a Europa sofrem atrasos que se devem, na maioria dos casos, à incapacidade de resposta das indústrias de conceção e construção no período posterior à crise e, que, em alguns casos, não podem ser inteiramente compensados. A situação em termos de investimento melhorou, se comparada com o período de 2007-2013 em que a maior parte das convenções de subvenção teve de ser cancelada, mas continua a ser insuficiente. Os investimentos ferroviários são essenciais para que Portugal atinja os seus objetivos de descarbonização e garanta a neutralidade das suas emissões até ao final de 2050 (Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050).

As barreiras regulamentares e as concessões de longa duração entravam a concorrência na gestão dos portos e na prestação de serviços portuários. De acordo com um estudo realizado pela OCDE e pela autoridade portuguesa da

concorrência em 2018 (OCDE, 2018a), o setor dos transportes marítimos em Portugal padece de um excesso de regulamentação, com obstáculos à entrada, cargas administrativas e insegurança jurídica em resultado de uma legislação obsoleta. O setor portuário e marítimo é particularmente importante para a economia portuguesa, pelo que a atenuação dessas barreiras teria como efeito estimular o investimento e reduzir o preço dos serviços, graças a um reforço da concorrência. As principais recomendações da OCDE e da autoridade portuguesa da concorrência sublinham a necessidade de alargar a participação de prestadores de serviços privados no setor portuário, para serviços como o reboque, a pilotagem e os serviços portuários auxiliares, bem como a necessidade de reequacionar as concessões para operações de movimentação de carga, nomeadamente tornando a duração das concessões proporcional ao nível de investimento incorrido pelo concessionário.

A renegociação das concessões portuárias está a avançar lentamente e existem lacunas de investimento em alguns portos portugueses importantes. A concessão do porto de Leixões foi renegociada e está em curso a renegociação das concessões de Alcântara e de Sines. Contudo, a maioria das concessões portuárias em Portugal terminam em 2025 e ainda não foram renegociadas ou sujeitas a novo concurso. A renovação destas concessões através de concursos públicos poderia permitir um aumento da produtividade dos portos portugueses. Os portos sofrem também de défices de investimento, e o desenvolvimento de novos terminais de contentores poderia aumentar o seu potencial económico.

O desenvolvimento dos novos terminais de contentores em Sines e no Barreiro continua a ser prioritário. Os investimentos no novo terminal de contentores de Sines (Terminal Vasco da Gama) e a expansão do terminal XXI já existente aumentarão o potencial económico de Sines. O lançamento atempado do concurso público para o novo terminal de contentores no Barreiro irá melhorar a competitividade do sistema portuário de Lisboa.

.....