

Desafio 10: Infraestruturas: mais mobilidade das pessoas e bens, descarbonização dos transportes, melhor logística para as indústrias e melhores “smart cities”.

OBJETIVOS (KPI):

A estratégia para as infraestruturas e obras públicas devem assentar no princípio da acessibilidade nas suas múltiplas dimensões, conforme se detalha de seguida, com especial ênfase para a acessibilidade digital que, de forma transversal, afeta todas as outras e que nos leva a considerar que a construção das “autoestradas de informação” em todo o território nacional é um designio estratégico para o país e para a construção de cidades e vilas inteligentes e sustentáveis.

- Acessibilidade física: garantir níveis mínimos de acessibilidade física de todas as capitais de distritos do país, em matéria rodoviária, ferroviária, bem como, embora com condicionantes, portuária e aeroportuária.
- Acessibilidade digital: cobertura nacional do acesso a comunicações (voz e dados).
- Acessibilidade aos serviços públicos: garantir níveis mínimos de acesso em todo o país para as suas principais dimensões ao nível das capitais de distrito.
- Acesso à informação: criação de um sistema de informação que disponibilize dados georreferenciados das infraestruturas e obras públicas existentes (ligado ao cadastro territorial referido no Desafio 9), das suas características e dos serviços prestados, área de influência e a quem são prestados. Este sistema deverá adotar uma política de dados abertos.

Esta aposta nas diferentes acessibilidades deve ser desenvolvida em estreita articulação transversal com os restantes desafios da presente estratégia, visando promover a construção de um Programa Cidades e Vilas Inteligentes e Sustentáveis, enquanto espaços de criação de riqueza, de geração de conhecimento e inovação, em paralelo com a sua descarbonização em linha com o Acordo de Paris, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas, a Agenda Urbana da União

Europeia, a Nova Agenda Urbana Habitat III e o Green Deal.

CONTEXTO E MEDIDAS DE POLÍTICA

Este Desafio tem como enquadramento que as infraestruturas e obras públicas são estruturantes e fundamentais para assegurar o cumprimento de três objetivos: (1) garantir padrões de acessibilidade e conectividade física e digital; (2) promover a integração de todas as redes e obras públicas numa hierarquia territorial clara e coesa (nacional, regional e urbana); e (3) apoiar práticas de cooperação territorial. Assenta em 4 pilares de acessibilidade: física, digital, serviços de interesse geral e conhecimento.

Considerando necessário o investimento em acessibilidades físicas para recuperar graves falhas estruturais que ainda hoje subsistem, apostamos na acessibilidade digital como motor de desenvolvimento capaz de projetar o país para a nova economia e criar igualdade de oportunidade em todo o território nacional. Antevemos esta acessibilidade digital como um direito fundamental do Séc. XXI e como o elemento disruptivo que pode alterar o paradigma da coesão e inclusão territorial, ao mesmo tempo que elimina as barreiras que muitas vezes impedem o investimento, captação de emprego e fixação de população no interior do país. Esta aposta na acessibilidade física e digital terá impactos diretos e indiretos na prestação de serviços de interesse geral pelo Estado aos cidadãos e às empresas, em que serão complementados por fragilidades identificadas na presente estratégia e que urge colmatar.

Transversalmente consideramos fundamental investir na acessibilidade a informação no que toca a infraestruturas e obras públicas, através da criação de um sistema que disponibilize dados de forma aberta e dinâmica capazes de apoiar o planeamento, execução e avaliação das opções tomadas em paralelo com a sua utilidade em sede de transparência e combate à corrupção.

Este Desafio procura assim identificar, em estreita articulação com o território, de propostas capazes de contribuir para o desenvolvimento de Portugal em linha com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, visando promover a transição energética, a descarbonização, em paralelo com a necessária evolução para a economia circular. No entanto, a necessária avaliação dos investimentos em infraestruturas e obras públicas tem de ser alicerçada no conhecimento rigoroso da realidade económica, social e ambiental onde se inserem, particularmente relevante no quadro do planeamento das iniciativas a enquadrar nos apoios, nacionais e europeus, no relançamento da economia pós pandemia num quadro de políticas públicas baseadas em factos, suportando o planeamento, execução, monitorização e avaliação de todas as decisões.

Aceitando esta ambição propõe-se que a sua concretização seja também uma manifestação de apoio à coesão territorial traduzida por uma calendarização que dê prioridade aos investimentos realizados no interior do país.

Acessibilidade Digital

Para assegurar a acessibilidade digital de todo o território nacional propõe-se a adoção de duas medidas simultâneas:

Curto prazo – mimetizar o modelo de roaming europeu no território nacional, isto é, alargar e melhorar a qualidade dos serviços de voz e dados prestado através da possibilidade de usarmos qualquer rede disponível quando a rede do operador contratado não está disponível ou não uma qualidade mínima de serviço, sem custos adicionais;

Médio longo prazo – reforçar a cobertura do território nacional de voz e dados assegurando assim o

acesso a comunicações e internet aos cidadãos e às empresas em todo o território nacional, gerando um enorme conjunto de externalidades positivas sobre todos os sectores de atividade económica e social, desde a educação, a saúde, os serviços públicos, o turismo, etc., tendo um potencial de captação de investimento e criação de emprego que poderá ter um efeito imediato na ambicionada coesão territorial. Concessão da rede 5G com obrigatoriedade de cobertura de 95% da população em banda larga.

Transportes e Mobilidade

A estratégia de mobilidade no território nacional incide sobre a criação de novas centralidades territoriais que permitam um desenvolvimento transversal a todo o território e a fixação das populações.

Nos territórios que estão à margem do interesse do mercado, criar centralidades através do acesso a transportes públicos fláveis. A aposta deve ser na ferrovia, ou noutros modos de transporte público alimentados por fontes de energia renováveis que se desloquem em vias dedicadas. As vias dedicadas de transportes públicos são o único garante de uma acessibilidade aos centros quer de passageiros quer de mercadorias.

Relativamente às grandes infraestruturas deve dar-se prioridade à definição e negociação de canais tendo sempre em carteira, em função dos recursos disponíveis, uma infraestrutura/linha em estudo, uma infraestrutura/linha em projeto e uma infraestrutura/linha em execução, em particular no caso da ferrovia pesada e ligeira. As atividades no âmbito das infraestruturas devem ter uma sólida base científica e técnica, e considerar as perspetivas de evolução, tecnológica, económica e social. Dada a natureza da maior parte das infraestruturas, é essencial considerar os resultados e impacto da inovação tecnológica, em particular da digitalização.

Foi considerado o Programa Nacional de Investimentos 2030 como base de partida para a definição dos investimentos prioritários, considerando algumas variações relativas ao PNI2030, em função do impacto económico da construção das infraestruturas, da maturidade de execução dos projetos em curso, e do debate com as necessidades locais identificadas. As intervenções dividem-se em nas seguintes áreas estratégicas: Mobilidade Sustentável e Transportes Públicos; Ferrovia; Rodovia; Marítimo Portuário; Aeroportuário.

Em matéria de Mobilidade sustentável e transportes públicos, o PSD propõe (em ligação com o Desafio 7, descarbonizando o setor dos transportes):

- Consolidação da Rede do Metro Ligeiro do Porto - 620M€ (inscrito PNI2030 – P1)
- Metro de superfície com interfaces entre os diferentes transportes unindo de forma rápida e transversal das cidades de Braga (capital de distrito), Barcelos, Guimarães e Vila Nova de Famalicão
- Consolidação da Rede do Metro de Lisboa – 445M€ (inscrito PNI2030 – P1) Alargamento do metropolitano de Lisboa, através do prolongamento da linha vermelha até Alcântara.
- Criação de uma rede de metro de superfície e BRT que ligue a cidades da periferia de Lisboa aos principais acessos e eixos de transporte públicos da cidade.
- Programa de renovação da frota de transportes de utilização coletiva para zero emissões.
- Descarbonização da Logística Urbana – 450M€ (inscrito PNI2030) Promover a criação centros de micrologística e de sistemas de gestão de acesso de veículos pesados aos centros urbanos; incentivar a aquisição de veículos ligeiros de mercadorias elétricos na logística urbana last mile que permitam servir as necessidades de micrologística.

- Promoção da Mobilidade Elétrica – 360M€ (inscrito PNI2030) Expandir a rede de pontos de carregamento rápidos (PCR) a âmbito nacional, acessível aos utilizadores em regime de universalidade e equidade;
- Promover a instalação de pontos de carregamento em edifícios e incentivar a aquisição de veículos elétricos por particulares.
- Promoção de soluções inovadoras e inteligentes de mobilidade urbana – 200M€ (inscrito PNI2030)
- Programa de cofinanciamento de projetos de smart cities, integrado num programa estratégico de desenvolvimento integrado de "cidades inteligentes".
- Em matéria de teletrabalho: procurar coordenar por forma a gerir a utilização das infraestruturas de mobilidade e transportes nas áreas urbanas de Lisboa e Porto.

O sistema ferroviário pesado e ligeiro assegura o modo atualmente mais sustentável de transporte para passageiros e mercadorias e tal será considerado nas decisões a tomar. Este princípio confere à ferrovia o estatuto de prioridade nacional, não só como motor de desenvolvimento económico e potenciador das dinâmicas exportadoras, mas, acima de tudo, como pilar de um modelo de desenvolvimento sustentável visando a concretização da meta da neutralidade carbónica. A infraestrutura ferroviária em Portugal reveste-se de grande relevância quer para a melhoria da qualidade de vida, através dos movimentos pendulares, quer para o desenvolvimento económico através da movimentação e exportação de cargas. Esta infraestrutura poderá reduzir as emissões de carbono de uma forma transversal aos movimentos existentes. Importa salientar que a infraestrutura atual tem debilidades e desafios estruturais que urge resolver, tornando-a operacional para ser capaz de integrar uma estratégia de desenvolvimento nacional.

A estratégia para a ferrovia em Portugal terá de integrar dois eixos estratégicos: a consolidação da rede existente e a sua expansão. Assim, em matéria de ferrovia o PSD propõe em termos da sua consolidação:

- Uniformização da tensão da corrente elétrica com Espanha;
- Sistema de comunicação e segurança – o ainda atual sistema português em utilização (CONVEL), obsoleto (uma vez que já não é possível comprar para novas locomotivas) e de não ser conforme ao modelo standard europeu, é diferente do espanhol, também ele diferente do standard europeu - (inscrito PNI2030); propõe-se a evolução progressiva para o standard europeu (sistema ERTMS).
- Eletrificação da rede - parte da rede ferroviária não está ainda eletrificada, o que obriga à utilização de locomotivas diesel que, torna o transporte mais caro e ambientalmente desfavorável – (inscrito PNI2030). Propõe-se a resolução progressiva destas situações, em função da relação custos-benefícios, medindo estes pelo aumento da competitividade no transporte de mercadorias;
- eletrificação e Reforço da Rede Nacional (inclui Troço Régua - Pinhão - Pocinho da Linha do Douro; Troço Caldas da Rainha- Lourical da linha do Oeste; Duplicação do ramal de Alfarelos, troço Funcheira – Casa Branca)
- Pendentes e cruzamentos – o atual traçado da rede ferroviária nacional não permite, na generalidade dos troços, a organização de comboios de 750 metros, em resultado da falta de ramais adequados para o cruzamento de comboios. Encontram-se ainda a existência, em muitos troços, de pendentes acima dos 12,5% de inclinação o que obriga à utilização de dupla tração (duas locomotivas);

- Manutenção das linhas existentes - o deficiente estado de manutenção de muitos troços e o seu congestionamento decorrente da concomitante da utilização pela mercadoria e passageiros, de longo curso e urbanos, impede a circulação dos comboios à sua velocidade máxima de segurança, obrigando a inúmeras reduções e, mesmo, paragens. Nomeadamente: Melhoria das condições de operação da linha de Lisboa / Cascais; Aumento da Capacidade da Linha do Sul – Algarve; Aumento de capacidade entre Poceirão e Bombel, na linha do Alentejo – 90M€ (inscrito PNI2030); Conetividade Transfronteiriça; Melhoria dos terminais multimodais / mercadorias; Modernização da linha do Alentejo; Modernização da linha Lisboa – Algarve; Requalificação Espinho - Oliveira de Azemeis da Linha do Vouga; Ligação da linha Oeste à linha do Norte; Construção de um corredor ferroviário entre o porto de Leixões e Zamora.
- Energia elétrica – embora o mercado da energia esteja, em termos gerais, liberalizado, o mesmo não acontece na ferrovia, onde os operadores ferroviários não têm qualquer liberdade de escolha de fornecedor.
- Investimento no Parque / Frota de Material Circulante de Transporte de Passageiros ultrapassado antigo e degradado, nas linhas suburbanas, regionais e intercidades;
- Deve aproveitar-se o Cluster de Competitividade da Plataforma Ferroviária Portuguesa para uma ativa cooperação e participação em redes internacionais para além da atuação nos sectores económicos, fileiras ou cadeias de valor respetivas, favorecendo a obtenção de níveis elevados de inovação, desenvolvimento tecnológico e capacidade competitiva. Neste contexto deve apoiar-se a sua promoção como unidade estruturante que potencie a criação, crescimento e o reforço de indústrias produtoras e de reciclagem de componentes ferroviárias (material circulante e infraestrutura), de equipamentos elétricos, bem como de tecnologias de informação e comunicação (digitalização) com implicação imediata no robustecimento da economia portuguesa e na exportação/ internacionalização.
- Portugal deve também agir a nível internacional cooperando com a União Europeia, de forma a eliminar os obstáculos técnicos e políticos à circulação de comboios em toda a UE, independentemente da sua origem ou nacionalidade. Para este efeito deve promover-se a concorrência na operação e garantir a independência relativamente aos operadores das entidades que atribuem canais horários e das que gerem a infraestrutura e tomam as decisões de investimento e manutenção desta. Devem também garantir-se politicamente, com a UE e os Estados Membros envolvidos, a execução das obras necessárias para dotar de capacidade suficiente as vias ferroviárias do Corredor Atlântico da Rede Core da UE em todos os países atravessados.

Em termos da expansão da rede ferroviária e apresentado de forma global, o PSD propõe (em função dos acordos que vierem a ser firmados a nível Europeu e entre Portugal e Espanha procurar construir nos próximos quinze anos as linhas portuguesas do Corredor Atlântico da UE, que no final deste período deverão ser linhas em via dupla e bitola europeia):

- Linha Ferroviária Lisboa Porto: reduzir percurso para 2 horas (inclui 4 Troços: Troço Cacia-Gaia; Troço Soure – Coimbra -Mealhada; Troço Vale de Santarém – Entroncamento; Troço Alverca-Azambuja) Ligação Aveiro – Porto: A renovação integral de via entre Ovar – Gaia, em Projeto, tem um papel preponderante para a dinamização da Indústria que necessita de uma ligação eficaz ao Porto de Leixões.
- Construção do primeiro troço da nova linha entre Aveiro e Salamanca, até à zona de Viseu/ Mangualde.
- Linha Lisboa Madrid: linha de alto desempenho, que possibilitará a ligação dos nossos portos a Espanha e à Europa. Esta será uma linha vocacionada para o transporte de carga e que nos conectará com a infraestrutura ferroviária principal da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T),

à qual pertence a secção Évora-Mérida.

- Linha Sines/Grândola-Norte e de Sines: Adaptação da ligação de comboios de mercadorias entre Sines e a fronteira do Caia, que integra o futuro Corredor Internacional Sul - na sua passagem pelo Distrito de Évora. Incluir possibilidade de transporte de passageiros e criação de zonas logísticas de apoio empresarial.
- Ligação dos aeroportos à ferrovia: Programa de acessos rodó e ferroviários aos aeroportos nacionais.

Em matéria de rodovia, prevê-se a conclusão de "missing links", nomeadamente a conclusão do IP3, do IC6 Covilhã, ligação A13-IP3/AE Coimbra-Viseu, do IP8 Sines-Beja (bem como a conclusão da autoestrada de Beja), a construção do IC26, a ligação Concelhos de Tabuaço, São João da Pesqueira, Resende e Cinfães, a ponte rodoviária Seixal-Barreiro, bem como a conclusão do IP2, requalificação IC2 e IC8, N14. O investimento deverá seguir o previsto no PNI2030, sendo que uma parte destes "missing links" podem ser incluídos no financiamento Europeu. Deve-se também rever o modelo de transporte de carga, permitindo melhor e mais eficiente transporte de carga.

Importa criar um Programa de desenvolvimento de infraestruturas empresariais. Criar um programa no IAPMEI que analise, de forma colaborativa, junto com as mil maiores empresas industriais sobre as necessidades reais locais de infraestruturas e logística.

Em termos portuários, tratar o sistema marítimo e portuário exige dispor de uma ideia clara de modelo de desenvolvimento económico nacional, envolvendo as empresas, em especial, as empresas que desenvolvem atividades industriais e outras atividades de importação e exportação de mercadorias e cargas. Países de pequena e média dimensão económica dependem do seu grau de abertura ao exterior para assegurar o desenvolvimento. No caso português, é fundamental dispor de um sistema portuário competitivo e eficiente. Além do mais, para dispor de portos mais competitivos, além de sistemas de coordenação das atividades, é relevante a cooperação.

A menor competitividade dos portos implica sempre custos acrescidos que se refletem nos preços das mercadorias e demais bens de consumo importados e exportados, logo, um menor rendimento disponível para as famílias e margens mais reduzidas para as empresas que operam no mercado nacional e internacional. Trata-se de uma das desvantagens mais relevantes da economia portuguesa.

Uma visão de longo prazo capaz de incorporar os avanços tecnológicos da automação e digitalização com a valorização de novos espaços portuários e a libertação de espaços tradicionais para novas funções sociais. Reforçar a capacidade de prospetiva e planeamento da rede de portos e da interconectividade com transportes terrestres e plataformas logísticas.

Assim, em matéria portuária, o PSD propõe:

- Digitalização dos sistemas de informação e capacidade de controlo dos fluxos, com recurso crescente à automação e inteligência artificial.
- Implementar a Janela Única Logística, de forma física e digital, no contexto da rede transeuropeia de transportes para integração do transporte marítimo com os corredores terrestres europeus.

- Aumento da Capacidade do Porto de Sines (aumento da capacidade de tancagem de graneis líquidos no porto de Sines) e interligação, com aumento de capacidade, entre o porto de Lisboa e Setúbal (Expansão norte do porto de Lisboa, elevar o terminal de Castanheira do Ribatejo a Rodod-marítimo-ferroviários, além de potenciar polos logísticos e industriais na margem norte, da Bobadela a Vila Franca, um novo terminal de granéis sólidos e líquidos a localizar a montante de Vila Franca de Xira, bem como o novo terminal de contentores e avanço do terminal multiusos II no porto de Setúbal) e entre o porto de Aveiro e Leixões.
- Cabotagem de 25% de carga por via marítima em 2030, Faro, Sines, Setúbal, Lisboa/Castanheira do Ribatejo, Figueira da Foz, Aveiro, Leixões e Viana do Castelo.
- Permitir a navegação noturna e eliminar as taxas portuárias adicionais ao tarifário nacional para as empresas exportadoras.

As infraestruturas aeroportuárias nacionais revestem-se de grande importância para o desenvolvimento económico nacional. É necessário garantir a complexa conectividade no transporte de passageiros e de mercadorias, especialmente nas ligações com infraestruturas ferroviárias e rodoviárias. Relativamente ao novo aeroporto da área metropolitana de Lisboa é prematuro afastar cenários, visto que as opções tomadas têm exigido um estudo aprofundado dos seus impactos. Sendo previsível que venham a ser apontados de forma crescente problemas ambientais à solução do Montijo e que se recorra à decisão política sem qualquer sustentação técnica aceitável, pode abrir-se uma janela de oportunidade (reforçada pela pandemia) para localizações alternativas. Nesse sentido é relevante identificar alternativas e ponderar soluções que não apenas respondam à procura, mas que tenham em consideração o papel que o mesmo pode ter no desenvolvimento regional e na coesão territorial.

Em matéria de habitação, o PSD propõe dois Programas de apoio ao acesso à habitação e algumas medidas para tornar mais eficiente o regular funcionamento do mercado.

- Programa Habitacional de Emergência Social, incluindo a reabilitação do parque habitacional do IHRU e o apoio a pessoas em situação particularmente vulnerável
- Programa de Arrendamento de Imóveis Públicos Devolutos, propondo a mobilização dos Imóveis Públicos devolutos para cumprir a função social da habitação. Pretende-se que cada obra lançada sobre propriedades públicas para efeitos de arrendamento acessível se pague a si própria com as rendas que gera. O objetivo é disponibilizar os imóveis públicos devolutos já identificados, arrendando as propriedades num composto de rendas acessíveis e sociais capaz de cobrir as mensalidades do empréstimo necessário para as obras de reconversão/ reabilitação.
- Medidas para o regular funcionamento do mercado de arrendamento
 - Implementar medidas de flexibilização de licenciamento entre turismo e habitação, permitindo a simples transição de alojamento local para o mercado de arrendamento habitacional de modo voluntário, sem penalizações e sem perder direitos;
 - Simplificar regulamentos para reduzir as tramitações dos processos de licenciamento em 10% a 20%.

FUNDOS EUROPEUS:

PROGRAMA/MEDIDA	FUNDO EUROPEU	MONTANTE (M€)
Transportes urbanos e mobilidade sustentável, ferrovia e material circulante	ERP	1.500
Reabilitar o parque do IHRU	ERP	100
Programa de remoção de amianto nos edifícios públicos (nota: o mesmo programa para as escolas está previsto no Desafio 4)	ERP	200
Programa de desenvolvimento de infraestruturas empresariais	ERP	200
Sub-total ERP	-----	2.000
Transportes urbanos e mobilidade sustentável	PT2030	800
Linha Ferroviária Lisboa Porto	PT2030	1.500
Corredor Internacional Norte: Linha Ferroviária Aveiro e Mangualde (1)	PT2030	650
Linha do Douro até Barca d'Alva (2)	PT2030	350
Linha Lisboa Madrid (3)	PT2030	370
Linha Sines/Grândola-Norte e de Sines (4)	PT2030	120
Ferrovia – outros projetos e material circulante e outros investimentos	PT2030	200
Ligação dos aeroportos à ferrovia	PT2030	130
"Missing links"	PT2030	200
Portos	PT2030	200
Programa de desenvolvimento e melhoramento das redes logísticas nacionais	PT2030	100
Programa de cofinanciamento de projetos de smart cities	PT2030	100
Sub-total PT2030	-----	4.700
Total Desafio 10	-----	6.700

Nota: PT2030 (Programa Comunitário a iniciar a sua execução); ERP (European Recovery Program)

(1): Construção de uma nova ligação ferroviária eletrificada entre Aveiro e Mangualde, dotada das necessárias estações de cruzamento para comboios com 750 metros. Modernização do troço entre Mangualde e Celorico da Beira, na Linha da Beira Alta

(2): Reposição, reabilitação e eletrificação da Linha do Douro até Barca d'Alva concertando-se com Espanha a reposição entre a fronteira em Barca d'Alva a Salamanca.

(3): Linha de alto desempenho, que possibilitará a ligação dos nossos portos a Espanha e à Europa. Esta será uma linha vocacionada para o transporte de carga e que nos conectará com a infraestrutura ferroviária principal da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), à qual pertence a secção Évora-Mérida.,

(4): Adaptação da ligação de comboios de mercadorias entre Sines e a fronteira do Caia, que integra o futuro Corredor Internacional Sul - na sua passagem pelo Distrito de Évora. Incluir possibilidade de transporte de passageiros e criação de zonas logísticas de apoio empresarial

(5): Programa de acessos rodo e ferroviários aos aeroportos nacionais. Construção da ligação ferroviária ao aeroporto Sá Carneiro; Construção da ligação ferroviária ao aeroporto de Faro; Reestruturação das acessibilidades rodoviárias ao aeroporto Humberto Delgado.