



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



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-2020

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 Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes	16
II.2.2.1. Infraestruturas, Equipamentos e Serviços.....	16
II.2.2.2. Competitividade e Sustentabilidade do Ecosistema 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 Ecosistema 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 Reguladoras**¹ e os seus **Estatutos**² 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 no 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/gc21/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 final**⁴, 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 maio**⁵, 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 **caraterização** 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, estruturase 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, Aveiro - 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.** Torna-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. Torna-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 **mobilidade 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 **simplicificação** 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-serviços-ferroviários.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.

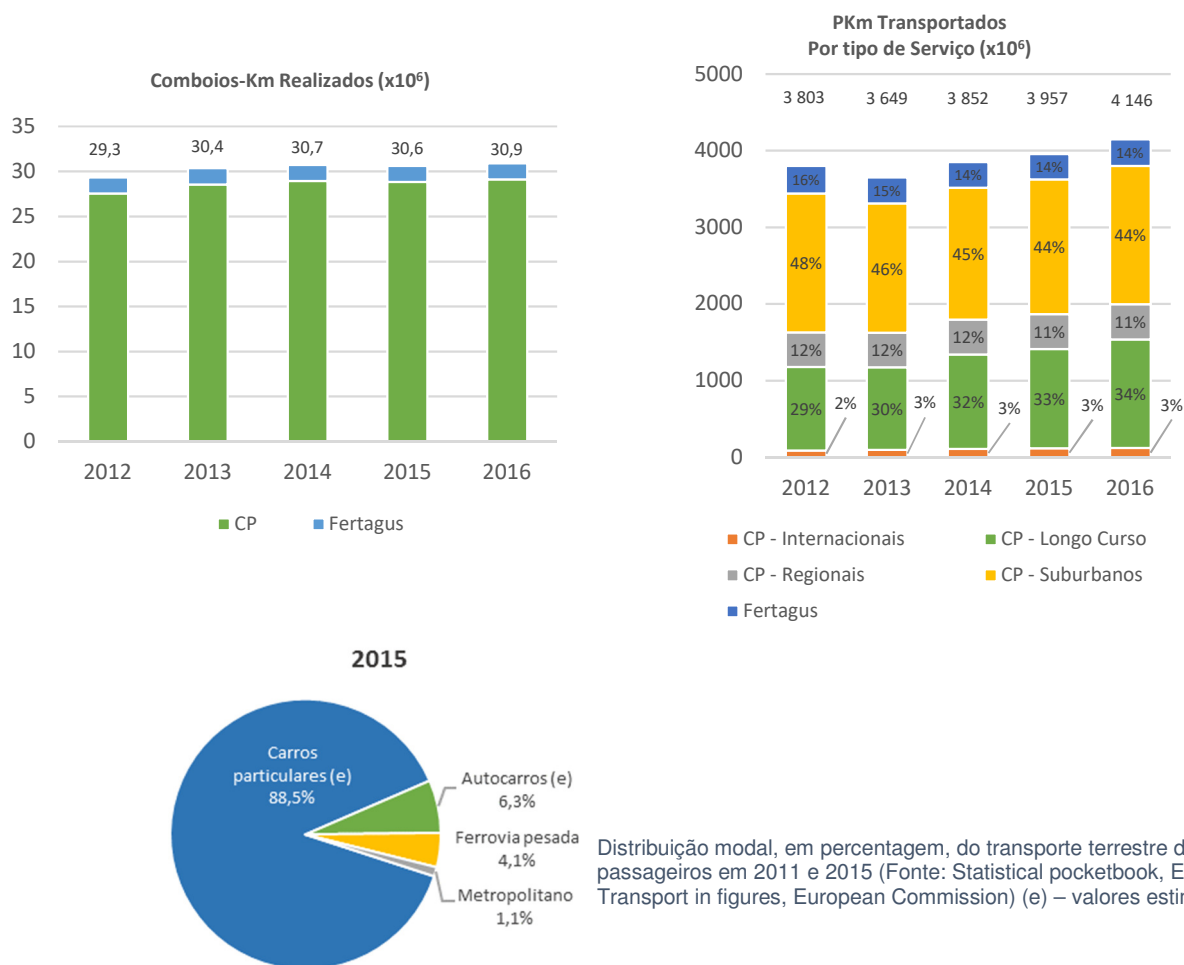
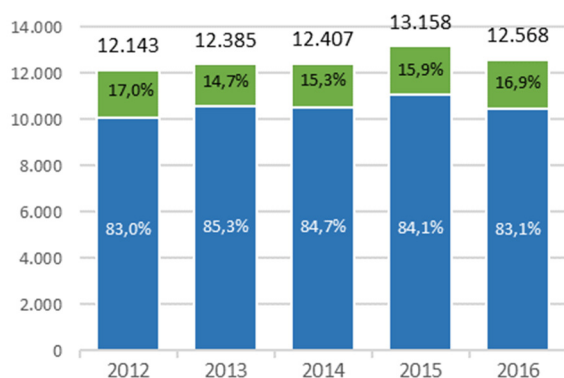
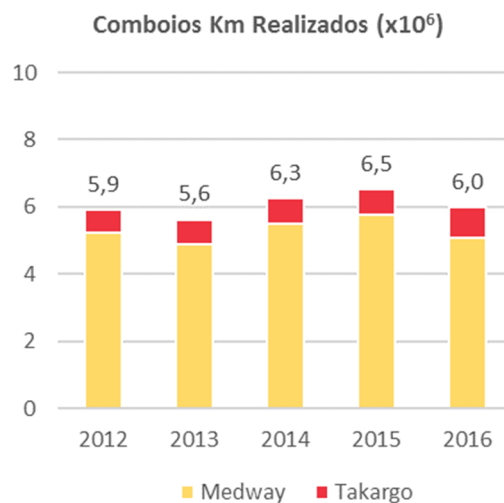
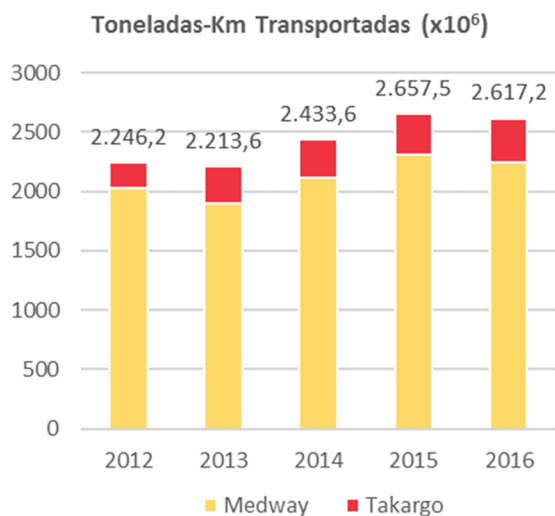


Figura 1 – Tráfego Ferroviário de Passageiros

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%.



Transporte nacional terrestre de mercadorias, em milhões de TKm, e respetiva distribuição modal

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

Figura 2 – Tráfego Ferroviário de Mercadorias

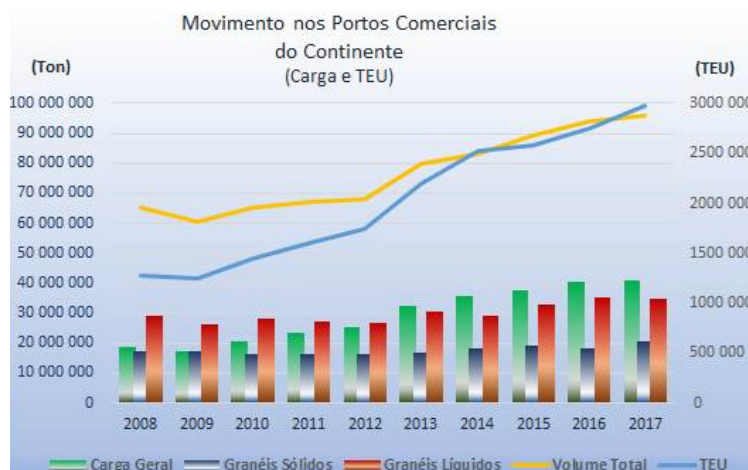
27. Ainda no domínio da **ferrovia** são de assinalar diversos **constrangimentos**, dificultando uma resposta de qualidade às crescentes necessidades de mobilidade, para pessoas e mercadorias, designadamente:

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 TEU**⁹, 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**.

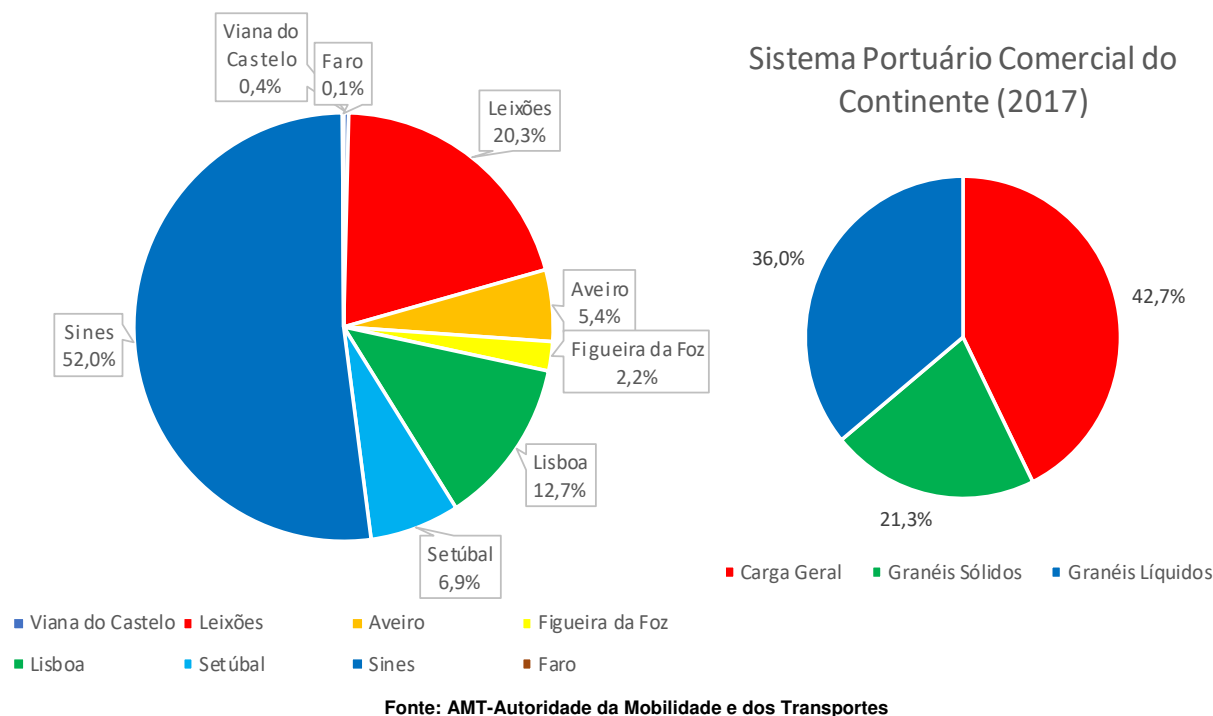


Figura 4 – Estrutura de tráfego do Sistema Portuário Comercial do Continente

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 **avaliar** e **implementar** as **políticas de exploração**, que:

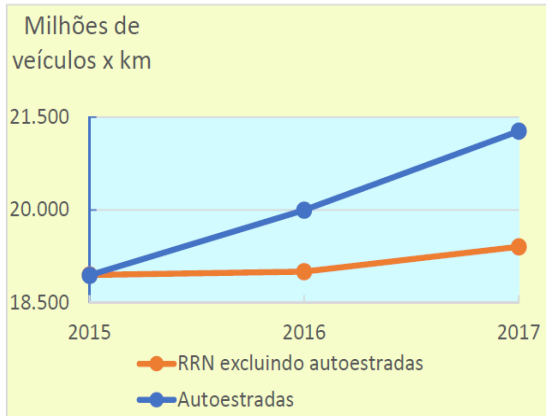
32.1. Garantam **qualidade** e **segurança**, através de ações de **manutenção** e **exploração adequadas**, incluindo aqui as **intervensões** que se foquem na **redução** da **sinistralidade rodoviária**.

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 **infraestrutura** **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 alguns dados sobre a **sinistralidade rodoviária**.

33.1. Tal como ilustrado na **Figura 5**, a **extensão da infraestrutura** 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**.



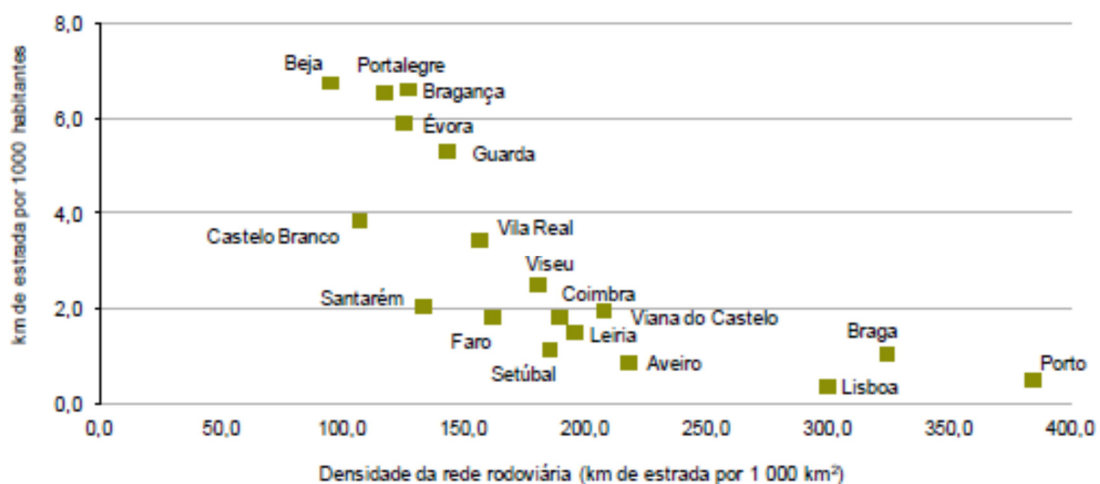
Fonte: AMT-Autoridade da Mobilidade e dos Transportes



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**.

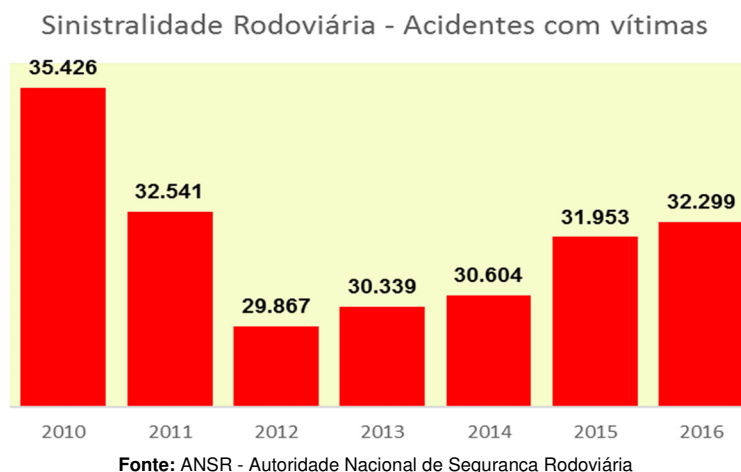


Figura 7 – Número de acidentes com vítimas a 30 dias para os anos de 2010 a 2016, englobando as redes rodoviárias nacional e municipais

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 **Ecossistema 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 Ecossistema 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 conseqüente **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**.

Apona 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 conseqüente **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 **Ecossistema 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 – Promoção de um ambiente competitivo estável e indutor do investimento estruturante e sustentado no Ecossistema 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 – 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

49.2.1. Preconiza-se o estabelecimento de um **quadro legal apropriado**, tendo em vista uma **aceleração da digitalização e inovação** no **Ecosistema 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 perspetiva do Ecosistema 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 **conetividade 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 **continua adaptação às crescentes pressões a 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.

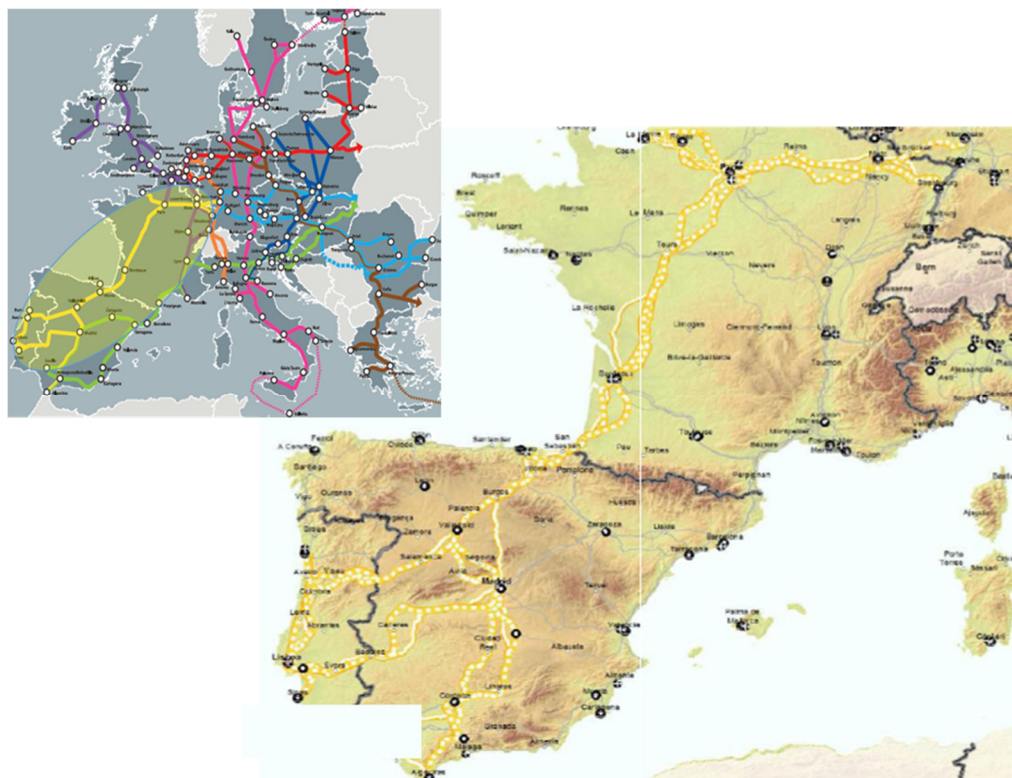


Figura 8 – Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes

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 >= 100 km/h	96%	100%
Peso por eixo >= 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 1315/2013**¹², bem como dos **respetivos instrumentos de suporte à sua implementação**, nomeadamente do **Regulamento (UE) n.º 1316/2013**¹³, 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 2026**¹⁴ 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**.

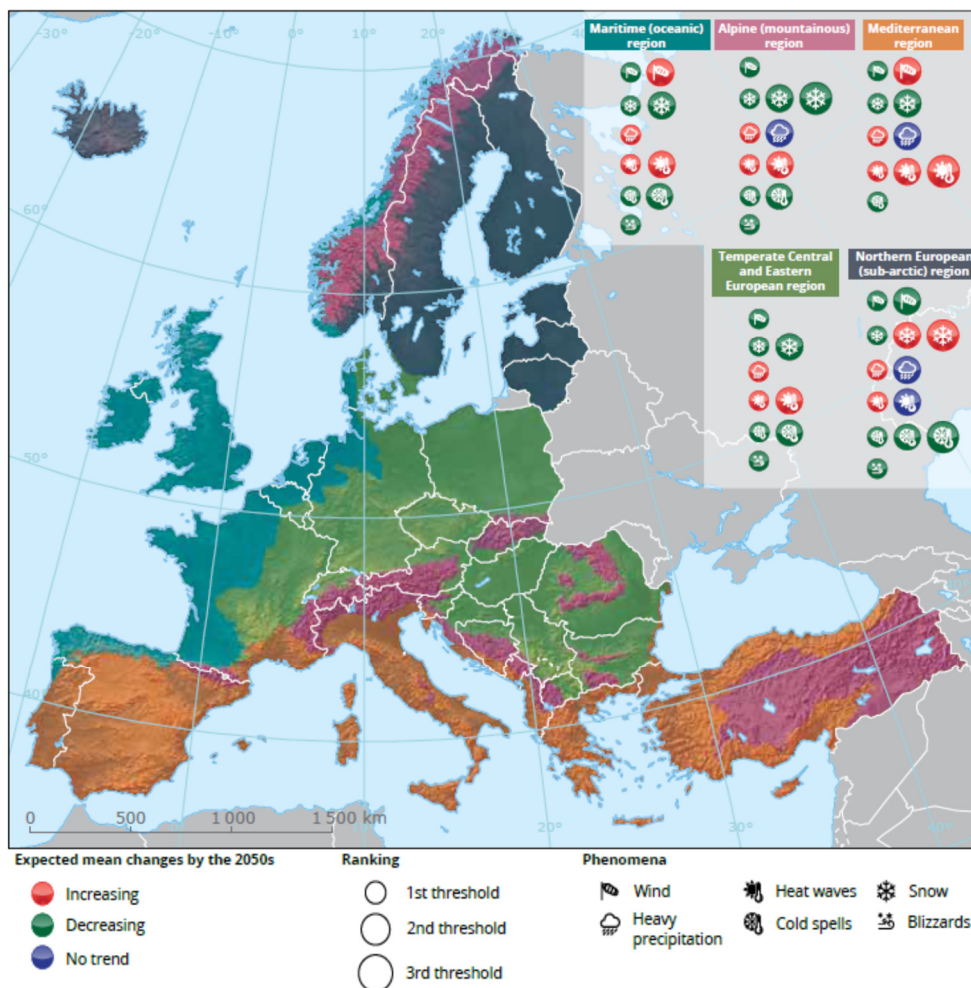
51.4. Objetivo 2.4 – Reforçar a resiliência das infraestruturas de transportes aos efeitos das alterações climáticas

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.



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. Reversão 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 **impacte económico e social**¹⁷, 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**.

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 enforca-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 **prossecução 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, tornando a **criação** e a **personalização** dos seus **serviços** também **mais acessíveis** para si próprios.

57.5.3. Por sua vez, a **ciência aberta** pretende tornar 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 **Ecosistema 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 Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes (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 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 **Ecosistema M&T** na **próxima década** são sintetizados na **Figura 10**.



Figura 10 – Competitividade e Coesão do Ecosistema 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 Ecosistema 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 Transeuropeia 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 Ecossistema 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