



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Decreto-Lei n.º 24/2022

de 4 de março

*Sumário:* Atribui à APDL — Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A., as competências de gestora de infraestrutura ferroviária relativamente ao terminal ferroviário da Guarda.

O conceito legal de porto seco estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 53/2019, de 17 de abril, potencia a concentração e o desembarço das mercadorias que circulam entre armazéns de depósito temporário, aumentando a competitividade dos portos e do setor exportador e importador nacional.

A implementação do conceito de porto seco comporta benefícios ao nível do incremento da capacidade de as autoridades competentes atuarem sobre a execução dos processos de transporte, dada a maior visibilidade de toda a cadeia logística, da otimização das operações multimodais, por via da partilha da informação, e da redução dos custos de contexto, designadamente do número global de viagens em vazio e de tempos de espera e congestionamento da saída das mercadorias.

De forma geral, os portos secos apresentam claras vantagens para os operadores económicos, nomeadamente no âmbito da eliminação de estrangulamentos administrativos, no envio das declarações aduaneiras e na simplificação da transferência de mercadorias entre depósitos aduaneiros, onde, a nível nacional, a Janela Única Logística desempenha um papel muito importante de simplificação e desmaterialização.

O terminal ferroviário de mercadorias da Guarda, atualmente sob gestão da Infraestruturas de Portugal, S. A. (IP, S. A.), integra o conceito de porto seco, assumindo-se como um eixo fundamental do posicionamento na centralidade do interior da península, servindo as regiões centro e norte e os territórios fronteiriços de Espanha e de Portugal. Este terminal detém uma localização estratégica que o coloca como o único *hub* de distribuição nacional e internacional de mercadorias, no interior do território nacional, para a exportação e importação de matérias-primas, produtos e serviços.

Neste contexto, importa agora materializar o trabalho legislativo já feito ao nível do conceito legal de porto seco, densificando as regiões do interior e dando oportunidade ao interior do país de criar emprego e de fixar populações nestas áreas.

Para tal, urge tornar o porto seco da Guarda num eixo fundamental do posicionamento na centralidade do interior da península, criando uma âncora logística fundamental no interior do país, com impacto relevante no produto interno bruto nacional, motivando a aceleração da economia local e servindo as regiões centro e norte e os territórios fronteiriços de Espanha e de Portugal.

A Guarda tem, desde logo, vantagens inegáveis que permitem dar força a este projeto, com ligação direta aos portos de mar de Leixões e de Aveiro e ao porto seco de Salamanca. Com efeito, releva a confluência de três vias rodoviárias: o IP2, na rota Bragança-Guarda-Castelo Branco; a A25, de Aveiro para Espanha; e a A23, entre Lisboa e a Guarda, conectada com a confluência ferroviária da linha da Beira Baixa com a linha da Beira Alta e a ligação a Espanha e ao centro da Europa.

Também o porto de Leixões tem vantagens competitivas claras para apoiar este projeto, desde logo as suas acessibilidades e infraestruturas, o que apela à concertação de sinergias para uma funcionalidade mais eficiente e para a otimização da atividade económica associada ao movimento ferroviário.

Neste contexto, consideram-se relevantes os impactos positivos intermodais que se projeta que a concentração da gestão desta infraestrutura na APDL — Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A. (APDL, S. A.), dentro do espaço de jurisdição portuária, proporcione. E tanto se projetam maiores esses impactos positivos quanto se prevê um crescimento da atividade de movimentação de mercadorias no porto de Leixões nos próximos anos, em resultado da reorganização e capacitação da área portuária, designadamente através da construção do novo terminal de contentores e do prolongamento do quebra-mar, o que aumentará significativamente a sua atual capacidade fixada de 850 mil de TEU (unidade equivalente a 20 pés). Esse impacto po-

sitivo incide também sobre as dinâmicas rodoviárias da malha urbana circundante, nomeadamente do município de Matosinhos e, por consequência direta, na relevância das externalidades ambientais que se deduzem. Assim, por razões de natureza ambiental e logística, urge a necessidade de projetar novas soluções de transporte não dependentes em exclusivo da rodovia. É fundamental reforçar a intermodalidade do transporte, por recurso à integração entre a modalidade ferroviária e marítima, através da gestão concentrada na autoridade portuária, objetivando a coordenação dos setores e ultrapassando constrangimentos de interação técnico-operacional, que decorrem do cenário em vigor.

Simultaneamente, tal como consta dos objetivos estratégicos da APDL, S. A., o reforço da conexão com o *hinterland* do porto de Leixões é um fator decisivo para o crescimento da infraestrutura portuária e para o desenvolvimento social do território de influência, favorecendo a sua competitividade e a dos seus clientes. Nesse sentido, a captação e tratamento de carga a ser movimentada no porto de Leixões poderá ocorrer em plataformas logísticas geograficamente distantes, mas que o meio ferroviário aproxima. Por isso, importa que o terminal ferroviário de mercadorias da Guarda seja integrado na administração da APDL, S. A., permitindo fazer a gestão da carga desse espaço que é servido pelo porto de Leixões. Esse terminal, que se encontra numa localização geográfica de referência ao espaço de influência do porto, com proximidade a potenciais operadores de relevante valor acrescentado, está, nesta fase, inoperacional.

Contudo, a instalação destas infraestruturas de proximidade, em tudo semelhantes a um porto marítimo, pressupõe a articulação com o transporte ferroviário, numa ótica de concertação com os terminais de receção de carga/mercadoria em Leixões, para o qual concorrerá a intervenção da APDL, S. A., a fim de viabilizar e otimizar todo o processo logístico.

Para levar a cabo esta transformação, pelo presente decreto-lei opera-se a afetação dos bens do domínio público ferroviário — o terminal ferroviário de mercadorias da Guarda — à APDL, S. A., com a devida salvaguarda de todos os direitos e deveres contratuais e legais até hoje assumidos pela IP, S. A., que são também transferidos. Por outro lado, expandem-se as competências próprias da APDL, S. A., acrescentando-se nos seus diplomas orgânicos aquelas respeitantes ao estatuto de gestor de infraestruturas ferroviárias. Tal significa que a APDL, S. A., fica habilitada a praticar todos os atos de administração desses bens, em plena integração com a restante área de jurisdição portuária. Mas também significa que essas competências serão plenamente exercidas dentro do quadro legal aplicável à gestão da rede ferroviária, composto, entre outros, pelo Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual, pelo Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, na sua redação atual, e pelo Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

1 — O presente decreto-lei procede à atribuição à APDL — Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A. (APDL, S. A.):

a) Das competências de gestor de infraestruturas ferroviárias no terminal ferroviário da Guarda, nos termos das disposições legais e regulamentares aplicáveis;

b) Das responsabilidades atribuídas ao Estado relativamente ao terminal ferroviário de mercadorias da Guarda, que integra o domínio público ferroviário, nos termos do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, na sua redação atual, afetando-o e incluindo-o na sua área de jurisdição portuária.

2 — O presente decreto-lei procede ainda à quarta alteração ao Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 334/2001, de 24 de dezembro, 46/2002, de 2 de março, e 83/2015, de 21 de maio, que aprova os Estatutos da APDL, S. A. (Estatutos da APDL, S. A.).

**Artigo 2.º****Afetação e transmissão do terminal ferroviário da Guarda**

1 — São afetos à APDL, S. A., os bens do domínio público ferroviário respeitantes ao terminal ferroviário da Guarda, conforme descritos no artigo seguinte.

2 — Transmitem-se para a APDL, S. A., a universalidade dos bens móveis e a titularidade dos direitos mobiliários e imobiliários que integram a esfera jurídica da Infraestruturas de Portugal, S. A. (IP, S. A.), afetos ou que respeitem ao terminal ferroviário da Guarda, conforme descritos no artigo seguinte.

3 — Os bens a que se refere o número anterior são identificados por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas, a aprovar no prazo de um mês a contar da data de entrada em vigor do presente decreto-lei.

4 — O presente decreto-lei constitui título bastante para a comprovação do estabelecido nos números anteriores, para todos os efeitos legais, incluindo os de registo.

**Artigo 3.º****Integração na área de jurisdição portuária da APDL — Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A.**

1 — AAPDL, S. A., prossegue o seu objeto e atribuições nas suas áreas de jurisdição, passando estas a integrar o terminal ferroviário da Guarda sito nos terrenos delimitados pelos contornos e linhas definidos na planta constante do anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se que a jurisdição sobre o terminal ferroviário da Guarda abrange o conjunto de todas as instalações fixas respeitantes às vias principais e de serviço e às estações necessárias à realização da circulação ferroviária.

3 — As atribuições e competências relativas à gestão da rede ferroviária nacional dentro das áreas de jurisdição identificadas no presente artigo são prosseguidas e exercidas pelas entidades competentes, nos termos das disposições legais e regulamentares aplicáveis.

**Artigo 4.º****Sucessão de atribuições e competências**

1 — A APDL, S. A., sucede à IP, S. A., em todas as atribuições e competências relativas ao terminal ferroviário da Guarda, nos seus múltiplos aspetos de ordem económica, financeira e patrimonial, de administração do património do Estado que lhe está afeto e de exploração ferroviária, e desenvolve as atividades que lhe sejam complementares, subsidiárias ou acessórias, assegurando a exploração operacional dos mesmos enquanto instalação de serviços de terminal e garantindo a segurança ferroviária.

2 — A IP, S. A., assegura a ligação operacional entre o terminal ferroviário da Guarda e a rede ferroviária nacional.

3 — AAPDL, S. A., e a IP, S. A., adotam os procedimentos necessários ao bom funcionamento e observância das condições de segurança no interior e nas interfaces entre o terminal ferroviário da Guarda e a rede ferroviária nacional.

4 — A APDL, S. A., sucede à IP, S. A., em todos os direitos e obrigações, bem como nos compromissos de natureza contratual já estabelecidos pela IP, S. A., relativamente ao terminal da Guarda e ao domínio público ferroviário por este ocupado decorrentes da instalação de estaleiros de obra que servem as empreitadas de modernização da linha da Beira da Alta.

**Artigo 5.º****Competências de gestão de infraestruturas ferroviárias**

1 — A APDL, S. A., exerce todas as competências de gestão das infraestruturas ferroviárias previstas nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, nomeadamente no Decreto-Lei



n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual, e no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual, relativamente ao terminal ferroviário da Guarda, designadamente:

- a) Assegurar a disponibilização das infraestruturas e gerir a respetiva capacidade, bem como a gestão dos sistemas de comando, controlo de circulação e segurança;
- b) Assegurar a renovação e manutenção das infraestruturas, bem como a respetiva construção, instalação e readaptação;
- c) Assegurar o acesso equitativo e não discriminatório de empresas de serviços de transporte ferroviário às infraestruturas e aos serviços nelas prestados;
- d) Decidir sobre a tarifação da utilização das infraestruturas, incluindo a determinação e a cobrança das taxas;
- e) Administrar os bens do domínio público ferroviário que lhe estão afetos, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, na sua redação atual;
- f) Promover e incentivar as atividades relacionadas com o terminal ferroviário da Guarda, divulgando a sua imagem junto dos agentes económicos, gerindo os recursos e contribuindo para o desenvolvimento da região;
- g) Cooperar com outros gestores de infraestruturas ferroviárias no sentido de viabilizar o funcionamento eficiente dos serviços ferroviários que utilizem mais do que uma rede de infraestrutura;
- h) Coordenar as intervenções de outras entidades públicas ou privadas com impacto na gestão do terminal ferroviário da Guarda;
- i) Cumprir o disposto no Regulamento de Execução (UE) 2017/2177, da Comissão, de 22 de novembro de 2017, como operadora de instalação de serviço, nomeadamente no que diz respeito às condições de acesso e serviços prestados no terminal ferroviário de mercadorias, vinculando-se aos deveres de informação e adotando as regras e princípios de gestão constantes do referido regulamento.

2 — Por efeito do presente decreto-lei, a IP, S. A., deixa de ter quaisquer responsabilidades como gestor da infraestrutura do terminal ferroviário da Guarda.

#### Artigo 6.º

##### Domínio público ferroviário

A APDL, S. A., conserva os direitos e assume as responsabilidades atribuídas ao Estado relativamente aos bens do domínio público ferroviário que lhe estão afetos, nos termos das disposições legais e regulamentares aplicáveis, nomeadamente no Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, na sua redação atual.

#### Artigo 7.º

##### Alteração ao Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de novembro

Os artigos 3.º e 7.º do Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de novembro, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

#### «Artigo 3.º

- 1 — [...]
  - 2 — AAPDL, S. A., assegura ainda o exercício das competências de gestão de infraestruturas ferroviárias que lhe sejam afetas.
  - 3 — [...]
- a) [...]
  - b) [...]
  - c) [...]

d) Expropriação por utilidade pública, ocupação de terrenos, implantação de traçados e exercício de servidões administrativas necessárias à expansão ou desenvolvimento portuários ou ferroviários, nos termos legais;

e) Fixação das taxas e tarifas a cobrar pela utilização dos portos, da via navegável do rio Douro e das infraestruturas ferroviárias sob sua gestão, bem como dos serviços neles prestados, e pela ocupação de espaços dominiais ou destinados a atividades comerciais ou industriais;

f) [...]

g) Uso público dos serviços inerentes à atividade portuária, à navegabilidade no rio Douro e ao acesso e utilização das infraestruturas ferroviárias sob sua gestão, e sua fiscalização;

h) [...]

i) [...]

j) [...]

k) Zelar pela manutenção permanente das condições de infraestruturização e conservação e pela segurança da circulação ferroviária das infraestruturas ferroviárias sob sua gestão;

l) Licenciamento e concessão, nos termos da legislação aplicável, da exploração, da utilização, da ocupação ou do exercício de quaisquer atividades nos terrenos, edificações e outras infraestruturas do domínio público ferroviário sob sua gestão;

m) Intimações, embargo administrativo e demolição de construções e edificações efetuadas em domínio público ferroviário sob sua gestão, em zonas *non aedificandi* e em zonas de proteção estabelecidas por lei, bem como determinação da remoção de outras situações suscetíveis de violar estas zonas, e reposição do estado do terreno ou imóvel existente antes desta situação;

n) Ocupação temporária e atravessamento de terrenos confinantes e vizinhos de bens de domínio público ferroviário sob sua gestão, bem como desvio de linhas de águas, mediante autorização concedida pela autoridade competente, para efeitos de realização de estudos, obras ou trabalhos preparatórios de construção, renovação, conservação e consolidação das vias ferroviárias ou de outros elementos das respetivas infraestruturas sob sua gestão, em que não se justifique a respetiva expropriação.

4 — (Anterior n.º 3.)

5 — (Anterior n.º 4.)

#### Artigo 7.º

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — A APDL, S. A., prossegue o seu objeto e as suas atribuições, igualmente, nas áreas de jurisdição identificadas no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, e no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 24/2022, de 4 de março.»

#### Artigo 8.º

##### Alteração aos Estatutos da APDL — Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A.

Os artigos 3.º, 10.º e 17.º a 19.º dos Estatutos da APDL, S. A., passam a ter a seguinte redação:

#### «Artigo 3.º

[...]

1 — (Anterior corpo do artigo.)

2 — A APDL, S. A., pode ainda desenvolver atividades acessórias ou complementares das referidas no número anterior, designadamente a administração ou exploração da rede logística de plataformas, de portos secos, de terminais rodoferroviários intermodais e dos serviços e infraestruturas conexos sob sua gestão, situados dentro ou fora da sua área de jurisdição.

## Artigo 10.º

[...]

[...]

a) Elaborar os planos anuais e plurianuais de obras marítimas, fluviais e terrestres e do equipamento dos portos sob jurisdição da APDL, S. A., e da via navegável do rio Douro, bem como um programa de atividades das infraestruturas ferroviárias sob sua gestão, que inclua planos de investimento e de financiamento, a submeter à aprovação da assembleia geral;

b) [...]

c) Assegurar a manutenção permanente das condições de infraestruturização e conservação e a segurança da circulação ferroviária das infraestruturas ferroviárias sob gestão da APDL, S. A.;

d) [Anterior alínea c).]

e) Exercer ou autorizar e regulamentar as atividades portuárias sob jurisdição da APDL, S. A., e as relativas à gestão da navegabilidade do rio Douro, ou as atividades com estas diretamente relacionadas, respeitantes a movimento de navios e de mercadorias, a armazenagem e outras prestações de serviços, como fornecimento de água, energia elétrica e outras formas de energia, combustíveis e aluguer de equipamentos, e aplicar as sanções previstas na lei, sem prejuízo da competência conferida a outras entidades;

f) Operar, ou autorizar, as atividades ferroviárias nas infraestruturas ferroviárias de que a APDL, S. A., é gestora;

g) [Anterior alínea e).]

h) [Anterior alínea f).]

i) [Anterior alínea g).]

j) [Anterior alínea h).]

k) [Anterior alínea i).]

l) [Anterior alínea j).]

m) [Anterior alínea l).]

n) [Anterior alínea m).]

o) Atribuir licenças ou concessões, nos termos da legislação aplicável, da exploração, da utilização, da ocupação ou do exercício de quaisquer atividades nos terrenos, edificações e outras infraestruturas do domínio público ferroviário sob sua gestão;

p) [Anterior alínea n).]

q) [Anterior alínea o).]

r) Garantir a segurança das instalações portuárias e das infraestruturas ferroviárias sob gestão da APDL, S. A., e da via navegável do rio Douro, promovendo a regulamentação necessária e utilizando os meios e dispositivos adequados;

s) Elaborar um plano de emergência que inclua uma lista dos diversos organismos a informar em caso de incidentes graves ou de perturbações graves da circulação ferroviária;

t) [Anterior alínea p).]

u) [Anterior alínea q).]

v) [Anterior alínea r).]

w) Cobrar e arrecadar as receitas provenientes da exploração dos portos, demais infraestruturas ferroviárias sob sua gestão e de todas as outras que legalmente lhe pertençam, bem como autorizar a restituição de verbas indevidamente cobradas;

x) Promover a expropriação por utilidade pública de imóveis e exercer servidões administrativas, portuárias e ferroviárias;

y) [Anterior alínea t).]

z) [Anterior alínea u).]

aa) [Anterior alínea v).]

bb) [Anterior alínea w).]

cc) [Anterior alínea z).]



Artigo 17.º

[...]

1 — *(Anterior corpo do artigo.)*

2 — Em toda a gestão financeira e patrimonial deve ser assegurada a separação contabilística entre a atividade de serviço público de gestão de infraestruturas ferroviárias e as restantes atividades da APDL, S. A.

Artigo 18.º

[...]

1 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) O produto de taxas e outras receitas resultantes da exploração, concessão e licenciamento da atividade portuária sob jurisdição da APDL, S. A., e da via navegável do rio Douro, das zonas portuárias desta e das áreas patrimoniais que lhe estão afetas, bem como da atividade de gestão das infraestruturas ferroviárias que lhe tenham sido afetas e da respetiva utilização;

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) [...]

i) [...]

j) [...]

k) As compensações por parte do Estado ao serviço público de gestão das infraestruturas ferroviárias que lhe tenham sido afetas;

l) *[Anterior alínea k].*

2 — [...]

Artigo 19.º

[...]

1 — Constituem despesas, no âmbito da jurisdição da APDL, S. A., e da exploração e gestão dos portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, da via navegável do rio Douro e das infraestruturas ferroviárias sob sua gestão, todos e quaisquer encargos resultantes do funcionamento dos serviços que lhe estão afetos, da prossecução das atribuições e do exercício de competências a elas relativas e da comparticipação em operações necessárias.

2 — Constituem, ainda, despesas, no âmbito da jurisdição da APDL, S. A., e da exploração e gestão dos portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, da via navegável do rio Douro e das infraestruturas ferroviárias sob sua gestão, os juros e amortizações dos empréstimos que venham a ser contraídos, nos termos legais, para, direta ou indiretamente, assegurar aquela exploração e gestão.»

Artigo 9.º

**Cooperação institucional**

1 — AAPDL, S. A., e a IP, S. A., celebram um protocolo com as regras de exploração e circulação do terminal ferroviário da Guarda e da sua integração na rede ferroviária nacional no prazo de um mês a contar da data de entrada em vigor do presente decreto-lei.

2 — A IP, S. A., presta, no âmbito de procedimento de autorização de entreposto aduaneiro, o apoio necessário à capacitação da APDL, S. A., a concluir no prazo de seis meses a contar da data de entrada em vigor do presente decreto-lei.



Artigo 10.º

**Entrada em vigor e produção de efeitos**

1 — O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — O disposto nos artigos 2.º a 6.º produz efeitos a partir do 1.º dia útil do 6.º mês seguinte ao da entrada em vigor do presente decreto-lei.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 29 de dezembro de 2021. — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Miguel Jorge de Campos Cruz* — *Hugo Santos Mendes*.

Promulgado em 21 de fevereiro de 2022.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 25 de fevereiro de 2022.

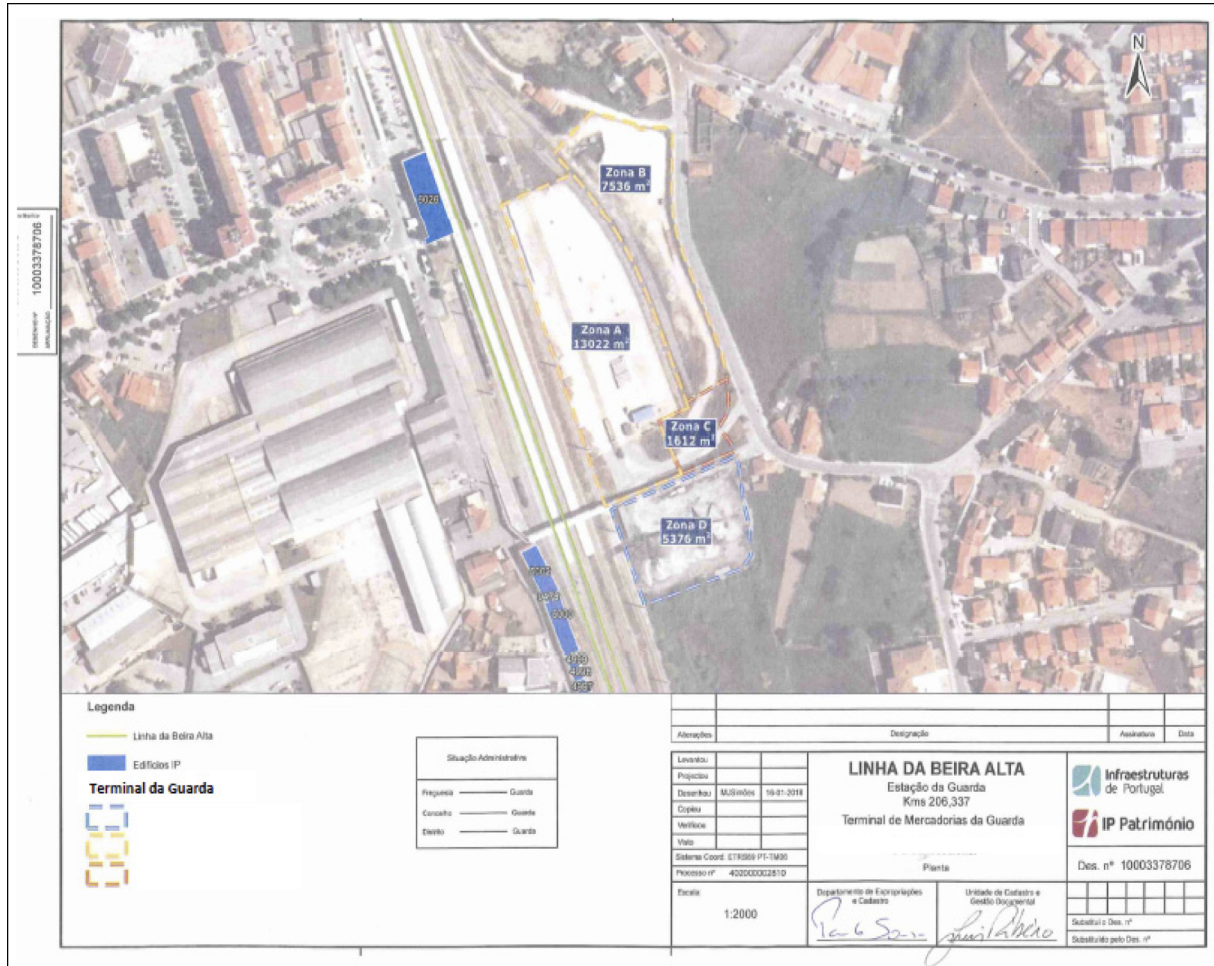
O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.



ANEXO

(a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º)

Planta



115068247