



LABORATÓRIO NACIONAL  
DE ENGENHARIA CIVIL

# **AVALIAÇÃO AMBIENTAL DO PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS**

**Relatório das Consultas**

Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes  
e Comunicações, Ministério da Economia do Governo  
de Portugal

Lisboa • janeiro de 2015

**I&D** CONSELHO DIRETIVO

RELATÓRIO 36/2015 – CD

## Título

### **AVALIAÇÃO AMBIENTAL DO PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS**

Relatório das Consultas

## Autoria

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

### **António Lemonde de Macedo**

Investigador-Coordenador, Diretor do Departamento de Transportes  
*Coordenação*

### **Elisabete Arsénio**

Investigadora Auxiliar, Núcleo de Planeamento, Tráfego e Segurança  
*Transportes e Infraestruturas; Mar*

DEPARTAMENTO DE HIDRÁULICA E AMBIENTE

### **Marta Rodrigues**

Bolseira de Pós-Doutoramento, Núcleo de Estuários e Zonas Costeiras  
*Assessoria à Coordenação; Energia e Clima; Qualidade do Ar; Biodiversidade, Conservação da Natureza e Florestas; Mar*

DEPARTAMENTO DE EDIFÍCIOS

### **Jorge Patrício**

Investigador Principal com Agregação, Núcleo de Acústica, Iluminação, Componentes e Instalações  
*Ruído*

### **Vítor Campos**

Investigador Auxiliar, Chefe do Núcleo de Estudos Urbanos e Territoriais  
*Ordenamento do Território; Património Cultural*

### **António Cabaço**

Investigador Auxiliar, Núcleo de Economia, Gestão e Tecnologia da Construção  
*Competitividade e Emprego*

Copyright © LABORATÓRIO NACIONAL DE ENGENHARIA CIVIL, I. P.

AV DO BRASIL 101 • 1700-066 LISBOA

e-mail: [lnec@lnec.pt](mailto:lnec@lnec.pt)

[www.lnec.pt](http://www.lnec.pt)

Relatório 36/2015

Proc. 0102/121/19408

## Resumo

---

Por solicitação da Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, do Ministério da Economia do Governo de Portugal, entidade responsável pelo “Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas” (PETI3+), o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P. (LNEC) foi incumbido de proceder à elaboração do relatório ambiental deste plano para efeitos do respetivo processo de avaliação ambiental, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 232/2007 de 15 de junho.

O presente documento apresenta os resultados das consultas promovidas no âmbito do processo de avaliação ambiental do PETI3+.

Palavras-chave: Planeamento estratégico; infraestruturas; transportes; avaliação ambiental

## STRATEGIC ENVIRONMENTAL ASSESSMENT OF THE STRATEGIC INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT PLAN – CONSULTATIONS REPORT

## Abstract

---

The Secretary State for Infrastructures, Transport and Communications, from the Ministry for Economy of the Portuguese Government, as the entity which is responsible for the “Strategic Infrastructure and Transport Plan” (PETI3+), has commissioned the National Laboratory for Civil Engineering (LNEC) to produce the environmental report of this plan in accordance with the environmental assessment process established by Decree-Law 232/2007 of July 15.

The present document presents the results of the consultations undertaken during the environmental assessment of the PETI3+.

Keywords: Strategic planning; infrastructures; transports; environmental assessment



## Índice

1	Introdução .....	1
2	Consulta às Entidades .....	2
3	Consulta Pública .....	17
4	Considerações Finais.....	25
	Pareceres das entidades consultadas .....	31
	Consulta Pública.....	93

## Índice de quadros

Quadro 2.1 – Consulta às entidades .....	3
Quadro 3.1 – Consulta Pública .....	17

# 1 | Introdução

O presente relatório apresenta os resultados das consultas promovidas no âmbito do processo de avaliação ambiental do “Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas” (PETI3+), para cumprimento do disposto no Artigo 7º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho.

O Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P. (LNEC) foi incumbido pelo Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, de conduzir o referido processo de avaliação ambiental. Após ter elaborado o Relatório Ambiental (RA) do PETI3+, o LNEC submeteu ambos os documentos às consultas previstas na legislação em vigor, designadamente:

- Consulta a entidades com responsabilidades ambientais específicas (ERAE). Esta consulta foi efetuada através de ofício, com data de 29 de agosto de 2014, tendo as entidades um prazo de 30 dias para se pronunciarem;
- Consulta pública, que decorreu de 23 de outubro a 21 de novembro de 2014. Para o efeito foi criado e publicitado um “site” no portal do LNEC, permitindo o acesso aos documentos em apreciação e com indicação de endereço eletrónico próprio para resposta. Foi solicitado, em particular, às Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) que promovessem igualmente a divulgação desta consulta.

Da análise das respostas recebidas em ambas as consultas, foram extraídos os principais aspetos focados, que se apresentam neste relatório organizados sob a forma de quadros.

Na apreciação e ponderação dos pareceres distinguiram-se fundamentalmente três possibilidades quanto às observações e sugestões recebidas, em função do respetivo âmbito e conteúdo, de que decorrem diferentes encaminhamentos das mesmas:

- a) A serem consideradas numa versão revista do Relatório Ambiental;
- b) A serem remetidas para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+;
- c) Não atendidas por motivos que são apontados.

Assim, nos quadros dos capítulos seguintes, foram inseridos, caso a caso, os comentários que fundamentam cada uma das opções tomadas. A primeira coluna de cada quadro respeita ao comentário obtido na consulta, sendo que a segunda coluna apresenta a resposta e, sempre que se justificar, a indicação de possível ponderação/alteração no RA/PETI3+.

## 2 | Consulta às Entidades

Foram consultadas as seguintes entidades às quais, em virtude das suas responsabilidades específicas, foram considerados suscetíveis de interessar os efeitos ambientais resultantes da aplicação do PETI3+:

- Agência Portuguesa do Ambiente;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve;
- Direção-Geral do Património Cultural;
- Direção-Geral de Política do Mar;
- Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos;
- Direção-Geral da Saúde;
- Direção-Geral do Território;
- Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P.

No Quadro 2.1 apresentam-se, devidamente comentados, os principais aspetos que foram ponderados da análise dos contributos das entidades que responderam à consulta.

No Anexo 1 constam cópias de todas as respostas recebidas.



Quadro 2.1 – Consulta às entidades

<b>Agência Portuguesa do Ambiente</b>	
<b>Síntese do parecer da entidade</b>	<b>Resposta / Alteração RA</b>
“(…) retificar a referência feita no Relatório Ambiental à pronúncia da APA sobre o âmbito e o alcance da informação a incluir no relatório ambiental.”	<b>O Relatório Ambiental será revisto em conformidade</b> no subcapítulo 2.3.
“considera que o procedimento adotado não foi o mais correto por não refletir o espírito da legislação relativa à avaliação ambiental de planos e programas.”	O Relatório Ambiental é explícito quanto ao facto de este processo de avaliação ambiental não ter acompanhado a elaboração do plano. Isto não obsta a que se tenha efetuado uma avaliação ambiental ao nível estratégico do mesmo, adequada à sua especificidade, sendo de salientar, como referido no próprio relatório, a importância neste contexto das recomendações emanadas e do sistema de seguimento proposto, de modo a suprir inconvenientes decorrentes do facto acima citado.
“Nada é referido quanto a possíveis cenários e opções estratégicas estudadas e abandonadas.”	<b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b>
“O estudo não explicita nem detalha os critérios / pressupostos considerados para a seleção dos seis fatores críticos (...) daí não ser perceptível o motivo pelo qual não se analisaram os restantes fatores enunciados na alínea e) do nº 1 do artigo 6º do Decreto-Lei nº 232/2007 de 15 de junho (...)”	Esta observação <b>será considerada na versão revista do Relatório Ambiental</b> , no capítulo referente aos Fatores Críticos (capítulo 4).
“Considera-se que o Relatório Ambiental já deveria definir os indicadores e as metas a atingir [Capítulo 10].”	Considera-se que os indicadores e metas deverão ser definidos no PETI3+. <b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b>
“No relatório analisado não existe um capítulo específico com proposta de medidas destinadas a prevenir e reduzir os efeitos adversos do plano.”	A análise realizada no Relatório Ambiental permitiu estabelecer um conjunto de recomendações, que visam prevenir e reduzir os efeitos adversos do plano.
<u>Alterações Climáticas:</u> “Recomenda-se que os resultados dos trabalhos da ENAAC 2014-2020 sejam considerados ao longo da implementação do PETI3+”	A apreciação apresentada é tida como relevante e <b>será considerada na versão revista do Relatório Ambiental</b> , no capítulo referente ao Sistema de Seguimento (capítulo 10).
“Não é feita qualquer descrição do que foi tido em conta para a atribuição da classificação da qualidade do contributo do PETI3+ em relação ao quadro estratégico ou fator crítico (...) o que se considera ser necessário para melhor esclarecimento.”	O capítulo 7 (Síntese da Avaliação Ambiental do PETI3+) do Relatório Ambiental visa sistematizar as análises realizadas nos capítulos anteriores (5 e 6) da relação entre o PETI3+ e os instrumentos estratégicos da UE e nacionais. Neste sentido, e conforme se refere no relatório ambiental, esclarece-se que a “ <i>qualificação foi atribuída com base nas análises efetuadas no âmbito da presente avaliação e que são descritas em pormenor nos capítulos precedentes</i> ”. Deste modo, a qualificação atribuída é suportada por estas análises e pelas considerações referidas nos capítulos 5 e 6 do Relatório Ambiental.
Conclui-se neste relatório (página 190) ser “expectável que o contributo do PETI3+ seja potencialmente positivo para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e a prevenção das alterações climáticas, mas o mesmo deverá ser devidamente avaliado através de metas e indicadores adequados”. Esta conclusão parece contradizer a avaliação efetuada nos quadros de síntese da avaliação ambiental (páginas 178 e 180) em que ao fator crítico Alterações Climáticas é na generalidade associado o “Contributo positivo e Potencial conflito”, aspeto que se considera de esclarecer no relatório.	A análise realizada no Relatório Ambiental e a natureza dos projetos prioritários que constituem o PETI3+, com uma prevalência significativa de projetos dos setores ferroviário e marítimo-portuário, sugerem contributos potencialmente positivos para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e a prevenção das alterações climáticas. No entanto, não existem, à data, metas e indicadores no PETI3+ que permitam quantificar estes contributos. Neste sentido, esclarece-se que, dada a ausência de metas e indicadores ambientais que permitam aferir definitivamente os contributos do PETI3+ para o fator crítico Alterações Climáticas, se considera a sua classificação como “Contributo positivo e Potencial conflito”.

<p>(...) apesar de no relatório ambiental se indicar ser necessário que o contributo do PETI3+ seja devidamente avaliado através de metas e indicadores adequados, o relatório em apreço não vai no sentido de os definir.”</p>	<p>Considera-se que os indicadores e metas deverão ser definidos no PETI3+. <b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>
<p>“Nas recomendações apresentadas no relatório para a execução do Plano não se inclui a promoção da adaptação às alterações climáticas (...)”</p>	<p>O Relatório Ambiental refere nas recomendações (capítulo 9) considerações relativas à mitigação e adaptação às alterações climáticas, nomeadamente através da referência à necessidade de garantir a resiliência e a robustez das infraestruturas para diferentes cenários de alterações climática. No sentido de reforçar estas recomendações <b>o Relatório Ambiental será revisto em conformidade.</b></p>
<p>“Verificando-se a omissão da Estratégia da UE para a adaptação às alterações climáticas (COM (2013) 216 final) (...), recomenda-se a sua consideração (...)”</p>	<p>Concorda-se com a relevância do instrumento referido, pelo que <b>o Relatório Ambiental será revisto em conformidade</b> (capítulo 5.3.5).</p>
<p>“A recomendação apresentada quanto à resiliência às alterações climáticas na página 195 (4º parágrafo), não é indicada nas recomendações desde logo apresentadas no Sumário Executivo.”</p>	<p>O parágrafo referido encontra-se indicado na página XIV do Sumário Executivo do Relatório Ambiental.</p>
<p>“(...) o termo “baixa dependência de emissões de CO<sub>2</sub>” não está correto”.</p>	<p>O conceito mencionado refere-se a citações do PETI3+ apresentadas no Relatório Ambiental, <b>pelo que a sua alteração será remetida para consideração no âmbito da elaboração da versão final do plano.</b></p>
<p>“Não se considera que o PETI3+ mostre de forma clara de que forma é que os objetivos e as oportunidades para este setor, e até como é que os próprios instrumentos, refletem este aspeto de baixo carbono ou de que forma é que um plano para o sector dos transportes pode contribuir para a redução da dependência energética externa e redução das emissões do setor.” (...) considera-se que faria sentido repensar ou acrescentar novos objetivos, tendo em conta metas e indicadores adequados que permitam alcançar e verificar que este setor reduza as suas emissões no longo prazo (com as mais valias inerentes).”</p>	<p>O Relatório Ambiental refere a ausência de metas e indicadores ambientais de eficiência energética e de redução das emissões do setor dos transportes no PETI3+, apontando recomendações que visam “colmatar lacunas ou aspetos insuficientemente cobertos pelo PETI3+ e “que a execução do mesmo permita a satisfação de objetivos ambientais e de desenvolvimento sustentável, em linha com políticas e estratégias europeias e nacionais”. Estas recomendações e propostas para o sistema de seguimento encontram-se em concordância com o exposto no comentário. <b>Estas questões são remetidas para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>
<p><u>Recursos Hídricos</u>  “Tal como na versão anterior do Plano e, na respetiva AAE, o fator Água não foi considerado relevante, nem crítico, daí não ter sido considerado, nem avaliado, metodologia que não nos merece concordância.”  Consideram relevante a análise de documentos como:  - a DQA, transposta na Lei da Água;  - planos de gestão e ordenamento relativos aos Recursos Hídricos;  - planos ou estudos relativos à gestão e planeamento das Regiões Hidrográficas.</p>	<p>Esta observação <b>será considerada na versão revista do Relatório Ambiental</b>, no capítulo referente aos Fatores Críticos (capítulo 4).</p>
<p>“Para o Mar (...) não menciona as restrições que podem advir da implementação da Diretiva Quadro da Estratégia Marinha.”</p>	<p>O sub-capítulo 6.7.2 <i>Estratégia Marinha para a Subdivisão do Continente</i> do relatório ambiental aborda a Diretiva Quadro da Estratégia Marinha. Conforme referido neste sub-capítulo, a elaboração da Estratégia Marinha para a Subdivisão do Continente (EMSC) encontra-se preconizada no Decreto-Lei n.º 108/2010, de 13 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 201/2012, de 27 agosto, o qual transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2008/56/CE, de 17 de junho (designada por Diretiva Quadro Estratégia Marinha, DQEM)”. No referido sub-capítulo são também apresentadas as metas da DQEM (páginas 164-165 do relatório ambiental). Deste modo, considera-se a relação entre o PETI3+ e este instrumento é abordada no Relatório Ambiental, através da análise dos instrumentos nacionais.</p>

<p><u>Litoral e Protecção Costeira</u>  <i>“Considera-se que a Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira deveria ter sido contemplada”</i></p>	<p>Concorda-se com a relevância do instrumento referido, pelo que o <b>Relatório Ambiental será revisto em conformidade</b> (capítulo 6.7.3).</p>
<p><u>Qualidade do Ar</u>  <i>“Considera-se que o Relatório aponta de forma clara os principais efeitos positivos e negativos que o PETI3+ poderá ter na Qualidade do Ar. No entanto, atendendo a que é fundamental estimar e quantificar os impactes na qualidade do ar deste Plano, assim como formular metas e indicadores concretos, sugere-se que estes sejam apresentados e propostos de forma explícita no relatório em apreço (...)”</i></p>	<p>Considera-se que os indicadores e metas deverão ser definidos no PETI3+. <b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>
<p><u>Ruído</u>  <i>“O relatório refere no ponto 5.7 que os projectos a implementar, pela sua natureza geradora de impactes negativos em localizações específicas onde existam receptores sensíveis ao ruído, não possibilitarão a observância do requisito acústico recomendado pela OMS.”</i>          Refere o 7º Programa de Ação do Ambiente da União Europeia (2014-2020) – “os Estados-Membros devem reduzir de forma significativa a poluição sonora, aproximando os níveis de exposição a valores recomendados pela OMS/WHO (...)”</p>	<p>O Relatório Ambiental não refere que os valores recomendados pela OMS não possam ser observados. Apesar de em determinadas localizações, tal não ser facilmente atingível, as soluções de minimização a consagrar em Projeto de Execução de cada projeto parcelar, poderão e deverão minorar a exposição a níveis elevados de ruído, seguindo, na medida do possível, as recomendações da OMS e as tendências estratégicas propostas pela União Europeia. Neste sentido, o capítulo referente às Recomendações (capítulo 9) do <b>Relatório Ambiental será revisto em conformidade.</b></p>
<p>Refere que no capítulo 6.8 “as considerações apresentadas não são suficientemente descritas e detalhadas em termos regionais (...) e não se encontram apoiadas num indicador específico de avaliação.”</p>	<p>Sendo a presente avaliação fundamentada numa análise global de um plano em sentido macro, o qual não contempla estudos parcelares de tráfego, de transferência do mesmo, ou de soluções de projecto explicitamente definidas, tal análise terá que se enquadrar futuramente nos respectivos Estudos de Impacte Ambiental, fazendo uso dos indicadores regulamentares pertinentes constantes da legislação aplicável à data.</p>
<p><i>“(...) sugere-se que venha a ser adotado um indicador de “população exposta a diferentes classes de ruído” (...) Um possível indicador complementar poderá ser o grau de execução das medidas de redução de ruído que vierem a ser apresentadas em sede de avaliação de impacte ambiental dos projetos (...) bem como das medidas estabelecidas nos Planos de Ação (...)”</i></p>	<p>Considera-se pertinente e justificável a observação, assim como a sugestão de integração de um indicador assente na quantificação da população exposta a diferentes classes de ruído, seguindo para o efeito as disposições constantes na Directiva Europeia sobre Gestão e Avaliação do Ruído Ambiente, independentemente da categorização das infraestruturas constantes no PETI3+, como sistema de acompanhamento na concretização do plano. Neste sentido, o capítulo referente ao Sistema de Seguimento (capítulo 10) do <b>Relatório Ambiental será revisto em conformidade.</b></p>

<b>Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte</b>	
<b>Síntese do parecer da entidade</b>	<b>Resposta / Alteração RA</b>
<p>Entende que não foram reunidas as condições para o parecer sobre a definição do âmbito do RA e que “a consulta agora efetuada, ao abrigo do n.º 1 do artigo 7º do RJAAPP, surge sem que, entretanto tenha havido uma consulta a esta CCDR, enquanto ERAE, no âmbito do n.º 3 do artigo 5º do referido diploma, pelo que se entende não ter sido dado cumprimento ao legalmente disposto no regime jurídico da avaliação ambiental de planos e programas.”          (...)  <i>“a análise do Relatório Ambiental ficou prejudicada pela ausência de avaliação do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD)(...)”</i></p>	<p>No âmbito da presente avaliação ambiental houve uma consulta prévia às entidades com responsabilidade ambiental, que se verificou em duas fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Consulta a diversas entidades com responsabilidades ambientais, solicitando parecer sobre o âmbito da avaliação ambiental e sobre o alcance da informação a incluir no relatório ambiental;</li> <li>▪ Consulta a diversas entidades com responsabilidades ambientais, solicitando parecer sobre um documento contendo uma proposta preliminar de estrutura do relatório ambiental, explicitando o âmbito da avaliação ambiental e o alcance da informação a incluir no relatório.</li> </ul>

<p>“(…) considera-se ser fundamental clarificar a situação de aprovação do Plano previamente à presente consulta e fase de discussão pública do Relatório Ambiental.”</p>	<p>O Relatório Ambiental é explícito quanto ao facto de este processo de avaliação ambiental não ter acompanhado a elaboração do plano. Conforme referido na Introdução do Relatório Ambiental, o próprio PETI3+ refere explicitamente que está condicionado a um processo de avaliação ambiental estratégica “Sem prejuízo dos procedimentos de avaliação de impacto ambiental que incidirão, nos termos do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, sobre os projetos que vierem a ser alvo de concretização, este Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas está naturalmente condicionado ao resultado de um processo de Avaliação Ambiental Estratégica, nos termos do Decreto-Lei 232/2007 de 15 de junho”.</p>
<p>“Analisados os documentos atrás referidos [PETI3+] e realizada a integração da informação com a apreciação do Relatório Ambiental, somos de parecer que o documento apresenta uma estrutura e conteúdo que permitem conhecer os aspetos mais relevantes a analisar, não obstante as fragilidades que a seguir se explicitam.”</p>	<p>-</p>
<p>“A metodologia adotada na definição dos Fatores Críticos apresentados (...) não foi explicitada. Também não foram apresentados para cada FCD os respectivos critérios de avaliação, indicadores e fontes de informação, nem a relação dos FCD com o QRE, sendo que só no final do Relatório se estabeleceu a relação entre os fatores críticos definidos e os objetivos do PETI3+.”</p>	<p>Esta observação <b>será considerada na versão revista do Relatório Ambiental</b>, no capítulo referente aos Fatores Críticos (capítulo 4).</p>
<p>“Teria sido importante apresentar uma análise SWOT para cada FCD (...)”</p>	<p>Optou-se no Relatório Ambiental por apresentar a análise da relação entre os objetivos estratégicos do PETI3+ e o quadro estratégico de referência em vez de apresentar a análise SWOT para cada FCD. Considerou-se que a análise apresentada permite uma melhor fundamentação da relação entre o PETI3+ e os FCD.</p>
<p>“As conclusões da avaliação ambiental apresentadas afiguram-se corretas, salientando-se que devem ser devidamente consideradas na fase subsequente do processo de AAE as indicações e propostas nelas expressas, visando otimizar o plano e a sua operacionalização.”</p>	<p>Esta observação remete para cumprimento da legislação aplicável nesta matéria, nomeadamente o artigo 9º do Decreto-Lei n.º Decreto-Lei nº232/2007, de 15 de Junho.</p>
<p>“(…) afigura-se que nesta fase da AAE deveria ter sido proposto um plano de seguimento suficientemente desenvolvido, integrando:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- medidas de planeamento e gestão, destinadas a prevenir, reduzir e eliminar efeitos adversos no ambiente, permitindo concretizar o Plano de forma mais sustentável e em articulação com as orientações decorrentes da AAE;</li> <li>- medidas de controlo, que consubstanciam os indicadores do sistema de monitorização da AAE (...);</li> <li>- Quadro de Governança, definindo as responsabilidades e a articulação entre as várias entidades para a implementação do Plano (...)</li> </ul>	<p>O Relatório Ambiental refere o seguinte (página 49): “(...) estão ausentes das fichas relativas a cada projeto de investimento indicadores ambientais que permitam concluir sobre os efeitos ambientais esperados.”</p> <p>Face ao acima exposto, o Sistema de Seguimento do Relatório Ambiental (capítulo 10) possui o grau de desenvolvimento considerado aceitável face à incerteza sobre a magnitude dos efeitos ambientais dos investimentos previstos no PETI3+. As medidas destinadas a prevenir/reduzir/eliminar os efeitos adversos no ambiente serão detalhadas necessariamente em sede da AIA de cada projeto, conforme se refere no Relatório Ambiental (página 43).</p>
<p>“(…) os pareceres emitidos pelas entidades consultadas (...) deveriam ter sido incluídos em anexo (...)” [ao Relatório Ambiental]</p>	<p>Considera-se pertinente o comentário, pelo que os pareceres mencionados <b>serão anexados na versão revista do Relatório Ambiental</b>.</p>
<p>Considera que se justificava a apresentação e análise do PROT Norte na AAE</p>	<p>A CCDRN e a CCDRC referem a ausência de consideração das respetivas propostas técnicas de PROT, fazendo uma delas referência expressa ao critério que foi indicado no Relatório Ambiental para não as considerar. As propostas técnicas de PROT Norte e PROT Centro foram apresentadas em 2010 e 2011, respetivamente. Decorridos mais de 4 anos, não é razoável inferir-se que o facto de os dois PROT não estarem em vigor seja atribuível a falta de tempo para análise e decisão. Pelo contrário, é razoável concluir que se está perante uma opção política (que abrange os dois PROT no seu conjunto e não conteúdos</p>

	particularizados). Assim, continua a considerar-se que o critério seguido na Avaliação Ambiental deve prevalecer ( <i>salvo se o Governo der indicação expressa que o conteúdo das propostas de PROT Norte e Centro deve ser tido em consideração</i> ).
“(...) na documentação disponibilizada para consulta não consta o Resumo Não Técnico (...)”	Considera-se pertinente o comentário, pretendendo o Sumário Executivo apresentado no início do relatório ambiental constituir o Resumo Não Técnico. Neste sentido <b>o Relatório Ambiental será revisto em conformidade</b> .

<b>Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro</b>	
<b>Síntese do parecer da entidade</b>	<b>Resposta / Alteração RA</b>
Refere que não recebeu o ofício com a proposta de estrutura do Relatório Ambiental.	Com efeito constatou-se que por lapso o referido documento não foi enviado a esta CCDR.
<p>“O Quadro de Referência Estratégico é abrangente e diversificado, envolvendo instrumentos com várias escalas de intervenção nos domínios de estudo.”</p> <p>Sugere a incorporação dos seguintes documentos no QRE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Compromisso para o Crescimento Verde</li> <li>- PROT Centro</li> <li>- RIS 3 do Centro de Portugal</li> </ul>	<p>A CCDRN e a CCDRC referem a ausência de consideração das respetivas propostas técnicas de PROT, fazendo uma delas referência expressa ao critério que foi indicado no RA para não as considerar. As propostas técnicas de PROT Norte e PROT Centro foram apresentadas em 2010 e 2011, respetivamente. Decorridos mais de 4 anos, não é razoável inferir-se que o facto de os dois PROT não estarem em vigor seja atribuível a falta de tempo para análise e decisão. Pelo contrário, é razoável concluir que se está perante uma opção política (que abrange os dois PROT no seu conjunto e não conteúdos particularizados). Assim, continua a considerar-se que o critério seguido na Avaliação Ambiental deve prevalecer (<i>salvo se o Governo der indicação expressa que o conteúdo das propostas de PROT Norte e Centro deve ser tido em consideração</i>).</p> <p>O Compromisso para o Crescimento Verde consta ainda de proposta, apresentada a 15 de setembro de 2014, e encontra-se em consulta pública.</p> <p>O RIS 3 do Centro de Portugal 2020 trata-se de um documento cujo caráter não justificou a sua inclusão no Relatório Ambiental.</p>
<p>“Embora se pondere que os fatores críticos de decisão são suficientemente abrangentes para considerar os fatores ambientais relevantes em matéria da aplicação do Decreto-Lei 232/2007, de 15 de Junho, não se justifica a sua identificação em função da análise dos fatores ambientais legalmente estabelecidos, das questões estratégicas do plano e do quadro de referência estratégico.”</p> <p>“(...) considera-se que a sua avaliação não está devidamente justificada verificando-se que grande parte dos efeitos apresentam potenciais conflitos com os objetivos ambientais subjacente aos diferentes fatores críticos.”</p> <p>Recomenda a aproximação às orientações metodológicas da APA para a AAE.</p>	Esta observação <b>será considerada na versão revista do Relatório Ambiental</b> , no capítulo referente aos Fatores Críticos (capítulo 4).
<p>“(...) para além de não se equacionarem algumas alternativas possíveis aos projectos apresentados, também são apenas abordados de forma genérica os eventuais efeitos significativos no ambiente decorrentes da aplicação do plano, remetendo para uma fase posterior as medidas de avaliação e controle que permitam a monitorização dos efeitos no ambiente. Ou seja, o relatório não evidencia os critérios, os indicadores e a respetiva métrica adoptada para o prosseguimento da análise ambiental do contributo do PETI3+ e para a sua sustentabilidade.”</p>	<b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b>

Tece considerações sobre os projectos para a região Centro que constam do PETI3+ e os projectos considerados relevantes no âmbito do Plano de Ação Regional.	-
--	---

<b>Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo</b>	
<b>Síntese do parecer da entidade</b>	<b>Resposta / Alteração RA</b>
<p><i>“(…) da análise do documento em apreço sobressai a considerável fundamentação das abordagens efectuadas, com destaque para a sistematização das congruências do plano estratégico dos transportes com os principais instrumentos de planeamento enquadrados nas ópticas ambiental, de ordenamento do território, do turismo e do desenvolvimento económico e social (…)</i></p> <p><i>(…)</i></p> <p><i>(…) considera-se que, na generalidade, o processo de avaliação ambiental do PETI3+ foi bem estruturado e a análise adequada ao contexto dos objectivos, no que se refere ao escrutínio da sustentabilidade dos projectos e das medidas propostas pelo mesmo.”</i></p>	-
<p>Para a “Coesão Territorial e Mobilidade” refere:</p> <p>- <i>“(…) a necessidade de concretizar uma boa governança territorial multiníveis”</i></p> <p>- <i>“identificar os efectivos de população afectada/beneficiada pelo Plano e efectuar uma caracterização da sua distribuição pelo território”</i></p> <p>- <i>“efectuar uma referência aos impactes previsíveis junto das populações e identificar as principais alterações nos processos de mobilidade e coesão territorial, relativamente às melhorias que serão introduzidas no contexto das acessibilidades”</i></p>	A necessidade de concretizar uma boa governança territorial multiníveis é referida no Relatório Ambiental, no subcapítulo relativo ao Ordenamento do Território (capítulo 6.2).
<p><i>“No que se refere à paisagem, embora esta não fosse integrada nos FCD, considera-se que o referido sobre a mesma, no capítulo das “Recomendações (capítulo 9), deve constituir um aspecto a ser incluído no PETI3+, nos moldes referidos no capítulo mencionado.”</i></p>	A paisagem é uma dimensão muito relevante nas decisões sobre o traçado das infraestruturas de transportes. <b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b>
<p><i>“Considera-se, ainda, fundamental, face ao contexto em que o presente relatório foi elaborado, que a Declaração Ambiental contenha de forma explícita a indicação de como foram incorporadas no PETI3+, os conteúdos das Conclusões (capítulo 8), das Recomendações (capítulo 9) e dos Sistemas de Seguimento (capítulo 10) do Relatório Ambiental.”</i></p>	De acordo com a legislação aplicável (Decreto-Lei n.º Decreto-Lei nº232/2007, de 15 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei nº58/2011, de 4 de Maio), cabe precisamente no âmbito da Declaração Ambiental a satisfação da observação efetuada.

<b>Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve</b>	
<b>Síntese do parecer da entidade</b>	<b>Resposta / Alteração RA</b>
<p><i>“Face ao conteúdo do relatório ambiental considera-se que foram integradas algumas medidas que visam a redução das emissões atmosféricas e de ruído, as quais só serão efectivamente implementadas quando as mesmas forem integradas na elaboração dos projectos de execução dos projectos que foram identificados no PETI3+.”</i></p>	<b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b>
<p><i>“No âmbito da avaliação ambiental deverá ser acautelada a sujeição, ou não, a avaliação de impacte ambiental dos projectos a implementar, no âmbito do Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (…)”</i></p>	O Relatório Ambiental é explícito relativamente a esta questão.

<p>“O capítulo 6.2.2.2 do documento PETI3+, relativo ao Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT ALGARVE), refere que “A análise dos projetos previstos como prioritários no âmbito do corredor da fachada atlântica e do corredor do interior à luz do diagnóstico e das orientações estratégicas definidas pelo PROT Algarve não evidencia sinergias com os projetos do corredor do Algarve” (pp. 116), bem como a eventualidade de os investimentos previstos para Sines, para o aeroporto de Beja e para o ramal Neves-Corvo poderem vir a trazer “benefícios territoriais marginais para a região do Algarve”, serem possibilidades apontadas como altamente improváveis uma vez que, de acordo com o próprio documento, “não há no PETI3+ evidência expressa que assim venha a ser”.”</p>	<p>Concorda-se com a observação. A referência incluída no Relatório Ambiental visa justamente evidenciar o que também é afirmado pela CCDD Algarve.</p>
<p>“Verifica-se que a apreciação crítica elaborada por esta Comissão de Coordenação transmitida ao LNEC pelo ofº nº S02309-201405-ORD de 15.05.2014 (...) resumida na nota de rodapé da página 115 do documento em questão, se mantém, ou seja os projectos prioritários previstos no PETI3+ para o corredor Sul, em especial no que respeita aos valores de investimentos e identificação de projectos a financiar, não irão contribuir para concretizar os objectivos estratégicos do PROT.”</p>	<p><b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>

<b>Direção-Geral do Património Cultural</b>	
<b>Síntese do parecer da entidade</b>	<b>Resposta / Alteração RA</b>
<p>“O Relatório Ambiental (RA) integrou na generalidade as sugestões efetuadas pela DGPC aquando da análise efetuada relativamente aos Fatores Críticos de Decisão (FCD) e ao âmbito e alcance da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do PETI3+, nomeadamente da informação a incluir no relatório ambiental, e nomeadamente da questão levantada relativamente ao quadro de referência estratégico (QRE).”</p>	<p>-</p>
<p>“Reiteramos que dada a expressão regional, por exemplo, do território do Alto Douro Vinhateiro (Valor Universal Excecional reconhecido pela UNESCO e Monumento Nacional), que o documento poderia ter assumido aí o risco de afetação ou degradação do património cultural por implementação de infraestruturas ou instalações.”</p>	<p>A observação é acolhida e <b>será considerada na versão revista do Relatório Ambiental</b>, de forma a reforçar a recomendação dirigida à fase de execução do PETI3+ que já consta no texto atual.</p>
<p>“Dado que o RA não identifica os potenciais conflitos do PETI3+ com os vários projetos previstos com o património cultural, também não se encontra prevista a monitorização da implementação de infraestruturas ou de instalações em áreas sensíveis e de valor patrimonial (desde que fossem identificáveis à macro escala e fora dos centros urbanos, e tendo em consideração a conservação in situ do património arqueológico). Essa avaliação de eventuais efeitos bem como das medidas de controlo é assim diferida para fase posterior de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) de cada um dos projetos, e caso a legislação se aplique.”</p>	<p>Considera-se a observação pertinente e <b>será considerada na versão revista do Relatório Ambiental</b>, no capítulo referente ao Sistema de Seguimento (capítulo 10).</p>

**Direção-Geral de Política do Mar**

Síntese do parecer da entidade	Resposta / Alteração RA
<p><i>“Em termos globais a avaliação efetuada revelou uma grande coerência entre os objetivos do PETI3+ e a Estratégia Marítima da EU na Área do Atlântico e a ENM 2013-2020, sendo identificado um potencial conflito ao nível da Estratégia Marinha, uma vez que os projetos prioritários previstos no PETI3+, poderão constituir um potencial risco para os objetivos da EMSC ao poderem afetar negativamente os recursos marinhos e, conseqüentemente, o bom estado ambiental do meio marinho.”</i></p>	-
<p><i>“Ao nível das recomendações entende-se que apesar de muito genéricas estão coerentes com a avaliação efectuada sendo de evidenciar a importância de que se reveste, como enunciado no relatório, a integração das questões ambientais no sector marítimo portuário e a articulação dos projetos com a conservação das áreas protegidas e classificadas e com os recursos marinhos.”</i></p>	-
<p><i>“Considerando que a implementação do PETI3+ está em articulação com a ENM 2013-2020, afigura-se adequado que, no contexto do sistema de seguimento, possa ser promovida a monitorização dos projetos relevantes do PETI3+ no quadro da referida estratégia, contribuindo para a monitorização e controlo do Plano Mar-Portugal.”</i></p>	-

**Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos**

Síntese do parecer da entidade	Resposta / Alteração RA
<p><i>“(…) o relatório em apreço acolhe a generalidade das questões suscitadas por esta Direção-Geral e veiculadas a essa entidade (…)”</i></p>	-
<p>Considera que a Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos deve participar no sistema de monitorização, no que se refere às potenciais influência que o PETI3+ possa ter <i>“no setor da aquicultura, ao nível dos corredores de navegação, dos portos e zonas logísticas conexas, bem como noutras zonas costeiras e estuarinas”</i></p>	<p>É efetivamente desejável a articulação entre a estrutura de acompanhamento prevista no subcapítulo 17.7 do PETI3+ e as entidades com responsabilidade nas políticas ambientais e de gestão dos recursos naturais, pelo que <b>será considerada na versão revista do Relatório Ambiental</b>, no capítulo referente ao Sistema de Seguimento (capítulo 10).</p>
<p><i>“(…) deve ser dado um maior enfoque nas recomendações (…)</i> no que concerne aos projetos prioritários previstos no PETI3+ para o setor marítimo-portuário, na minimização dos riscos sobre os recursos naturais marinhos com vista à sua preservação e à manutenção do bom estado ambiental.”</p>	<p>O Relatório Ambiental apresenta ao longo dos capítulos relativos à temática Mar, diversas considerações que visam a preservação e protecção dos recursos naturais marinhos (por exemplo, <i>“Os projetos prioritários previstos no PETI3+, nomeadamente os relativos ao setor marítimo-portuário, poderão constituir um potencial risco para os objetivos da EMSC ao poderem afetar negativamente os recursos marinhos e, conseqüentemente, o bom estado ambiental do meio marinho.”</i>, página165). No entanto, ao nível das recomendações (capítulo 9) é apresentada uma recomendação única que engloba as áreas classificadas, os recursos florestais e os recursos marinhos. Neste sentido, considera-se pertinente a observação efetuada, a qual <b>será considerada na versão revista do Relatório Ambiental</b>, no capítulo referente às Recomendações (capítulo 9).</p>



**Direção-Geral do Território**

Síntese do parecer da entidade	Resposta / Alteração RA
<p>Sob a epígrafe “Breve comentário ao PETI3+”:</p> <p>“No capítulo 5 (...) não são referidos, no entanto outros IGT como os PROT e os PEOT. Por outro lado o plano não refere eventuais relações entre os projetos e os usos do solo, seja no sentido da sua valorização ou da sua deterioração.”</p> <p>“No capítulo 17 (...). Notamos a ausência de uma análise de riscos quer naturais quer antrópico associados ao transporte de substâncias perigosas, à poluição atmosférica e sonora (...), à contaminação de solos (...) e à sinistralidade.”</p> <p>“(...) consideramos que o plano beneficiaria de uma análise das consequências do desenvolvimento dos transportes na transformação e uso do solo (...)”</p>	<p><b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>
<p>Sob a epígrafe “O Relatório Ambiental”:</p> <p>“(...) consideramos importante uma análise das possíveis consequências das opções estratégicas deste sector [transportes e infraestruturas], em particular no solo rural e nos riscos associados. Assim, acreditamos que alguns projectos previstos no PETI3+ exigem melhor atenção no que diz respeito a eventual influência no ordenamento do território (...)”</p>	<p>Esta preocupação é claramente evidenciada no Capítulo 6.3.2 do Relatório Ambiental (Fatores ambientais relevantes para o Ordenamento do Território) e também no próprio PETI3+ (p.118), sublinhando-se, em ambos os casos, que estes aspetos devem merecer adequada consideração nas fases preliminares da conceção de cada uma das infraestruturas planeadas, pois é nesse contexto que estão reunidas as condições para uma adequada consideração das várias dimensões dos problemas e para a formulação de soluções apropriadas. De qualquer modo, <b>a questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>
<p>“Consideramos também que o papel das infraestruturas e transportes pode vir a potenciar o desenvolvimento no setor do turismo, levando à instalação de novos empreendimentos ou intensificação do uso dos existentes, pelo que consideramos que este tema deveria também ser alvo de análise por parte da AAE, sobretudo na componente relacionada com o turismo em solo rural.”</p>	<p>Considera-se que não cabe à avaliação ambiental desenvolver os estudos necessários à determinação dos impactes das opções do PETI3+ sobre a multiplicidade dos setores de atividade económica, (i) porque essa é matéria directamente relacionada com as bases de fundamentação das opções do próprio Plano, que se pressupõe foi oportunamente considerada na respetiva elaboração, e também (ii) porque o âmbito do sistema de gestão territorial em que as questões suscitadas no parecer da DGT devem ser ponderadas e resolvidas é em primeiro lugar o regional (PROT) e subsequentemente o intermunicipal/municipal (PIMOT/PMOT). <b>Esta questão é, não obstante, remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>
<p>Sob a epígrafe “Conclusões/recomendações”:</p> <p>“(...) consideramos que no RA agora apreciado, a pressão territorial e os seus efeitos nos IGT não terão sido abordados na medida da importância dos valores em causa e das suas consequência no ordenamento do território.”</p>	<p>De igual modo, considera-se que não cabe à avaliação ambiental desenvolver estudos sobre a “pressão territorial [decorrente das opções do PETI3+] e os seus efeitos nos IGT”, por duas ordens de razões: (i) porque essa é matéria directamente relacionada com as bases de fundamentação das próprias opções do PETI3+, que se pressupõe foi oportunamente considerada na respetiva elaboração, e (ii) porque, sendo o PETI3+ um plano sectorial, portanto de natureza eminentemente estratégica e de âmbito nacional, compete-lhe articular-se com o PNPOT (o que faz) e não analisar as consequências das soluções que adota sobre cada um dos instrumentos de gestão territorial (IGT) em vigor em todo o território. Decorre da disciplina legalmente estabelecida para as relações entre IGT e para a dinâmica dos IGT (cf. Lei n.º 31/2014, de 30 de maio), que essa análise deva ser feita em sentido inverso (de que modo cada um dos IGT em vigor nos âmbitos regional, intermunicipal e municipal acolhe ou não as previsões e orientações do PETI3+ e que consequências daí decorrem para a sua execução, alteração ou revisão), incumbindo essa tarefa às entidades responsáveis por cada um desses IGT.</p>

<p>“..., consideramos que o plano beneficiaria de uma análise dos efeitos do desenvolvimento dos transportes na transformação e uso do solo, nomeadamente em consequência do previsto aumento da movimentação de carga de mercadorias e de passageiros nos portos e da ligação destes à rede rodoviária, bem como, da movimentação de terras nas fases de construção das infraestruturas, quer relativamente às manchas de empréstimo quer em depósitos de matérias resultantes de desaterros.”</p>	<p>Relativamente à primeira parte do considerando (efeitos do desenvolvimento dos transportes na transformação e uso do solo, nomeadamente em consequência do previsto aumento da movimentação de carga de mercadorias e de passageiros nos portos), no Capítulo 9 do Relatório Ambiental (Recomendações) preconiza-se expressamente que sejam consideradas “as questões ambientais para o setor marítimo-portuário, alinhadas com a política europeia de portos, dando especial atenção à análise nesta perspetiva dos projetos localizados em áreas de maior densidade populacional e que envolvam maiores riscos para o desempenho ambiental dos portos”.</p> <p>Relativamente à parte final do considerando (movimentação de terras nas fases de construção das infraestruturas), é matéria a tratar no âmbito da avaliação de impacte ambiental (AIA) das obras, pois só caso a caso é possível determinar as condições concretas em que a obra vai decorrer e as medidas a tomar neste aspeto muito particular. Não tem, pois, pertinência neste âmbito estratégico.</p>
<p>“Ainda relativamente ao uso do solo, no RA é recomendado que seja limitada a ocupação dos leitos dos rios às infraestruturas estritamente necessárias para assegurar a sua funcionalidade e que seja assegurada a preservação e valorização do solo através da utilização de intervenções técnicas apropriadas, maximizando a permeabilidade do solo, prevenindo a erosão e evitando a contaminação dos solos e das águas. Consideramos que esta preocupação deve ser estendida para além dos leitos e margens dos rios, em particular no solo rural.”</p>	<p>No Capítulo 9 do Relatório Ambiental (Recomendações) a orientação que é dada em matéria de salvaguarda dos recursos solo e água está redigida do seguinte modo: “... limitando a ocupação <u>do solo e dos leitos naturais dos cursos de água com infraestruturas ao mínimo estritamente necessário(...)</u>” (nosso sublinhado). Mais adiante prossegue-se: “de forma a evitar situações de <u>solos expectantes, improdutivos ou simplesmente abandonados, a alteração das condições de escoamento superficial e de infiltração, o fracionamento da propriedade abaixo de dimensões unitárias economicamente viáveis, bem como a criação de situações de acesso precário ou difícil</u>” (nossos sublinhados). Considera-se que as formulações são claras, não se compreendendo como é que delas se deduz que a orientação é apenas aplicável aos leitos e margens dos rios.</p>
<p>“(...) embora os planos municipais de ordenamento do território (PMOT) tenham uma escala muito superior à escala dos planos a que diz respeito o PETI3+ e devam seguir e concretizar as suas orientações, consideramos poder ser feita uma abordagem às possíveis consequências das transformações no uso do solo e, que podem vir a influenciar estes IGT.”</p>	<p>Como já foi anteriormente referido, o PETI3+ é um plano setorial, de natureza eminentemente estratégica e de âmbito nacional, não lhe cabendo deter-se nas consequências que as opções que consagra irão ter sobre as transformações do uso do solo reguladas pelos PMOT em cada município. Essa avaliação deve ter lugar no âmbito da monitorização e avaliação dos PROT (tarefa que incumbe às CCDR) e subsidiariamente no âmbito da monitorização e avaliação dos PMOT que deve ser regularmente realizada por cada município. É nesses contextos, em articulação com a efectiva execução temporal do PETI3+ e de forma integrada com as dinâmicas territoriais, que se podem e devem ponderar os efeitos da realização das infraestruturas no uso do solo.</p>
<p>“(...) consideramos que deve ser avaliado o risco de contaminação dos solos pela utilização intensiva das rodovias, nomeadamente por veículos pesados, devendo ser recomendado o recurso a técnicas de retenção dos produtos libertados pelos veículos, de forma a evitar a sua infiltração no solo e nos aquíferos, minimizando assim o risco.”</p>	<p>A redução da pegada ambiental dos equipamentos que servem os sistemas de transportes não é um problema de ordenamento do território (no sentido de que não é essencialmente através do ordenamento do território que essa redução é prosseguida). O Relatório Ambiental reconhece a necessidade dessa redução (e.g., no Capítulo 9). Faz ainda assim sentido acolher no Relatório Ambiental uma chamada de atenção para a adopção de medidas ativas em sede de ordenamento do território quando estejam em causa áreas ambientalmente sensíveis. Assim, <b>o Relatório Ambiental será revisto em conformidade</b> no subcapítulo 6.2.3.</p>

<p>“No âmbito do ordenamento do território consideramos que a abordagem aos IGT, em particular PNPOT, PEOT e PROT é feita de forma adequada e suficientemente pormenorizada, inclusivamente no que diz respeito às recomendações.”</p>	<p>-</p>
<p>“(…) não são abordadas neste RA as Servidões e Restrições de Utilidade Pública (SRUP), entre as quais, a REN e a RAN, e as faixas de proteção a estradas e a outras infraestruturas que podem influenciar ou ser influenciadas pelas estratégias em causa.”</p>	<p>As SRUP e as reservas territoriais (REN e RAN) são condicionantes gerais, que pré-existem e determinam as soluções suscetíveis de serem adotadas em todos os instrumentos de gestão territorial e nos projectos que os concretizam. A incidência concreta das SRUP e das reservas territoriais nos sistemas de transportes e nas infraestruturas previstos no PETI3+ depende todavia, em cada caso, dos traçados e implantações que vierem a ser escolhidos em fase de projecto. Esta matéria não constitui, uma questão estratégica, razão pela qual não se considera necessário fazer em sede de Relatório Ambiental qualquer recomendação especial sobre o assunto. Sublinha-se entretanto que, sendo as SRUP e as reservas territoriais obrigatoriamente identificadas e delimitadas nos PIMOT e nos PMOT, elas estão abrangidas na menção geral que é feita no Capítulo 6.2.3 do Relatório Ambiental à <i>“informação de referência e orientação primordial para a implementação do PETI3+, sobretudo na fase de programação operacional e de projeto e avaliação de impacte ambiental”</i>.</p>
<p>“Consideramos que seria oportuna a identificação expressa das oportunidades das estratégias propostas no PETI3+, bem como dos riscos para o OT nomeadamente ao nível dos valores ambientais e da sustentabilidade, já que podem implicar o aumento de artificialização do solo e a degradação da paisagem por via da aposta em opções de grande ocupação do território e de utilização/consumo de recursos naturais e do solo rural.”</p>	<p>O Capítulo 6.2.3 do Relatório Ambiental (Fatores ambientais relevantes para o Ordenamento do Território) trata justamente desta questão, sublinhando, por um lado, que <i>“as infraestruturas de transportes são um dos fatores mais significativos na indução de dinâmicas territoriais que podem interferir profundamente com a utilização dos recursos solo e água, a transformação da paisagem e a salvaguarda e valorização do património urbanístico e arquitetónico”</i> e, por outro, chamando expressamente a atenção para que estes quatro fatores ambientais devem <i>“ser tidos em especial atenção nas decisões subsequentes relativas à sua execução, conforme aliás é expressamente previsto no próprio plano [PETI3+]”</i>. Em linha com estas tomadas de posição, no Capítulo 9 do Relatório Ambiental (Recomendações) são incluídas orientações expressas e claras sobre a salvaguarda dos recursos solo, água e floresta, recursos marinhos, a conservação da natureza e da biodiversidade, a paisagem, o património cultural (em especial os bens imóveis), etc., orientações a ter em consideração na fase de implementação do PETI3+.</p>

<b>Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas</b>	
<b>Síntese do parecer da entidade</b>	<b>Resposta / Alteração RA</b>
<p>“Os critérios de seleção dos projectos não contemplam a sustentabilidade ambiental (...)”</p>	<p>Esta afirmação refere-se aos critérios de seleção de projetos adotados pelo GT IEVA. O PETI3+, embora baseado nesse trabalho, tem um carácter mais abrangente e refere explicitamente que está condicionado a um processo de avaliação ambiental estratégica.</p>
<p>Nos Fatores Críticos de Decisão “Considera-se (...) insuficiente esta referência aos efeitos causados pelos projetos que integram o PETI3+, os quais deveriam ser alvo de um desenvolvimento mais adequado, englobando informação mais detalhada sobre a necessidade de manter a integridade das AC e a conectividade entre elas (...), de evitar a fragmentação de habitats naturais e de espécies da flora e da fauna (...) e ainda, de evitar a afectação de populações de espécies da flora e da fauna com estatuto de protecção desfavorável. (...) deveria também ser feita uma referência à afectação dos valores naturais a nível populacional e das áreas mais importantes</p>	<p>Estas observações <b>serão consideradas na versão revista do Relatório Ambiental</b>, no capítulo referente aos Fatores Críticos (capítulo 4).</p>

<p>para a conservação dessa populações (...). Deveria igualmente ser avaliada a fragmentação das populações da fauna causada pelo efeito barreira e as consequências que daí advêm a nível de distribuição geográfica.</p> <p>(...) regista não haver referência ao Regime Florestal, o que poderá acarretar futuros estrangulamentos na implementação de projectos (...).” Os FCD “ (...) deveriam ser descritos através de critérios e indicadores temáticos.”</p>	
<p>“Da análise dos instrumentos estratégicos apresentados no RA ressalta a ausência de instrumentos relevantes nos domínios da Conservação da Natureza e Florestas e que devem ser considerados”, designadamente Directivas Aves e Habitats e respectivas transposições nacionais; Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, republicado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de fevereiro; Convenção sobre a Diversidade Biológica; Estratégia Nacional para a Conservação da Natureza e Biodiversidade; Regime Jurídico da Conservação da Natureza e Biodiversidade (Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de abril); Plano Sectorial da Rede Natura 2000; Lei de Bases da Política Florestal; Regime Jurídico de Classificação e Desclassificação de Arvoredo de Interesse Público.</p>	<p>Os seguintes documentos, referidos como ausentes, são abordados no subcapítulo 6.6.1 (Sistema Nacional de Áreas Classificadas) do Relatório Ambiental: Estratégia Nacional para a Conservação da Natureza e Biodiversidade; Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de abril, Regime Jurídico da Conservação da Natureza e Biodiversidade; Rede Natura 2000 e respetivo Plano Setorial, Diretivas Aves e Habitats e respectivas transposições nacionais.</p> <p>Considera-se pertinente a referência aos instrumentos Convenção sobre a Diversidade Biológica e Lei de Bases da Política Florestal, os quais <b>serão considerados na versão revista do Relatório Ambiental</b>, nos subcapítulos 6.6.2 e 6.6.3, respetivamente.</p>
<p>Considera que a cartografia tem imprecisões.</p>	<p>Os mapas apresentados no Relatório Ambiental foram elaborados com a cartografia disponível, à data de elaboração do referido relatório (junho/2014), no portal do ICNF para a representação das Áreas Protegidas, dos Sítios de Importância Comunitária, das Zonas de Proteção Especial e dos Sítios Ramsar, e no portal de Informação Geográfica (www.igeo.pt) para a representação dos povoamentos florestais.</p> <p>Dado que, desde a data de elaboração dos referidos mapas, ocorreram revisões pelo ICNF de alguma da cartografia referida, <b>o Relatório Ambiental será revisto em conformidade</b> (figuras 6.22, 6.23, 6.24, 6.25 e 6.27).</p>
<p>“No Capítulo 6.2.3 (...) deveria também estar mencionado a delimitação das áreas submetidas a Regime Florestal.”</p> <p>“No Capítulo 6.6.2 (...) não existe qualquer referência ao Regime Florestal.”</p> <p>“(...) deveria constar a cartografia das áreas sujeitas a Regime Florestal (...)”</p>	<p>A observação sobre a inclusão de uma referência às áreas sujeitas a Regime Florestal nos sub-capítulos 6.2.3 e 6.6.4 (anterior 6.6.2) é acolhida, assim como a relativa à cartografia das áreas sujeitas a Regime Florestal, e <b>o Relatório Ambiental será revisto em conformidade</b>.</p>
<p>Deveria existir menção aos POAP (Planos de Ordenamento da Áreas Protegidas) e PROF (Planos Regionais de Ordenamento Florestal)</p>	<p>Os POAP são planos especiais de ordenamento do território e os PROF são planos setoriais. Não faz sentido analisar o PETI3+, que é um instrumento estratégico e programático de âmbito nacional, à luz de cada POAP, que são instrumentos de gestão territorial diretamente oponíveis aos particulares, que se situam num nível executório do sistema de gestão territorial e abrangem áreas territoriais muito delimitadas. Os POAP, como os demais planos especiais de ordenamento do território (e são muitos) terão obrigatoriamente de ser tidos em consideração na fase de desenvolvimento dos projetos de execução do PETI3+. No que respeita aos PROF, eles já foram tidos em consideração e as suas orientações com consequências para o ordenamento do território integradas nos PROT. Não faz, por isso sentido estar a analisar o PETI3+ à luz de cada um dos múltiplos PROF. A sugestão não é, portanto, acolhida.</p>

<p>Na Síntese da Avaliação Ambiental “A atribuição da qualificação resultou (...) resultou das análises efectuadas no âmbito da presente avaliação, não sendo contudo apresentada informação suficiente que permita compreender o exercício realizado.”</p> <p>Considera que este capítulo deveria incluir também informação sobre a ocorrência de impactes cumulativos sobre a biodiversidade e as florestas.</p>	<p>Considera-se que o completamento da síntese da avaliação ambiental é um processo com pouco valor acrescentado, sendo que a justificação para as qualificações atribuídas nos quadros apresentados na Síntese da Avaliação Ambiental (capítulo 7) do Relatório Ambiental está contida nos capítulos precedentes (capítulo 5 e capítulo 6).</p> <p>Não se afigura relevante considerar impactes cumulativos sobre a biodiversidade e as florestas, dada a dispersão dos projetos.</p>
<p>“Não está em causa apenas a verificação desta sobreposição com as áreas naturais, caso a caso, sendo que as mesmas áreas fazem parte de redes cuja coerência e integridade importa assegurar.”</p>	<p>A análise realizada no Relatório Ambiental, a um nível estratégico e a uma escala macro, não permite avaliar detalhadamente os impactes ambientais dos projetos do PETI3+ sobre a conservação da natureza e biodiversidade, sendo esta análise remetida para fases posteriores dos procedimentos de avaliação ambiental de cada projecto. No entanto, no seguimento das considerações expostas, <b>o Relatório Ambiental será revisto em conformidade</b> nos subcapítulos referentes à Biodiversidade, Conservação da Natureza e Florestas (subcapítulos 5.5 e 6.6) e no capítulo referente às Conclusões (capítulo 8).</p>
<p>“As recomendações relativas ao item Conservação da Natureza e Florestas, refletem as fragilidades da avaliação e respetivas conclusões, resumindo-se mais uma vez a uma referência sobre a sobreposição dos traçados com áreas classificadas, o que se considera manifestamente insuficiente.”</p>	<p>O relatório ambiental não limita as recomendações para a Biodiversidade, Conservação da Natureza e Florestas à avaliação da sobreposição dos traçados dos projetos do PETI3+ com as áreas classificadas. As recomendações relativas a esta temática, apresentadas no capítulo 9 do Relatório Ambiental, referem (páginas 195-196):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ “Relativamente à conservação da natureza, além das medidas referidas para os recursos solo e água [apresentadas no ponto anterior e que incluem, por exemplo, limitar a ocupação do solo e dos leitos naturais dos cursos de água], concentrar as intervenções no espaço e no tempo, limitar múltiplas intervenções no mesmo local e evitar as intervenções nos períodos críticos para a fauna e a flora (designadamente os períodos de nidificação e acasalamento e de migração);</li> <li>▪ Garantir a manutenção de corredores ecológicos e assegurar a articulação dos projetos com a conservação das áreas protegidas e classificadas, nomeadamente da Rede Natura 2000, assim como com os recursos florestais. Em particular, para os projetos ainda em fase de desenvolvimento deverão ser avaliadas alternativas de traçado, sempre que se observem potenciais conflitos, e adotadas soluções que minimizem os impactes ambientais negativos sobre estas áreas;”</li> </ul> <p>No entanto, tendo em consideração as observações expostas, serão reforçadas as recomendações relativas à Biodiversidade, Conservação da Natureza e Florestas o <b>Relatório Ambiental na versão revista do Relatório Ambiental</b> (capítulo 9).</p>
<p>[Regime Florestal] “(...) deverão ser evitados conflitos com matas nacionais e autóctonas ou outros terrenos submetidos a esse regime, pela opção por traçados alternativos.</p> <p>Em relação ao arvoredado classificado de interesse público, assim como ao património vegetal protegido por lei, não sendo possível desde já identificar eventuais conflitos, interessa garantir a atenção para a sua salvaguarda na fase de concretização do plano.”</p>	<p>O capítulo referente às Recomendações (capítulo 9) do <b>Relatório Ambiental será revisto</b> de forma a incluir considerações relativas ao Regime Florestal.</p>

<p>No Sistema de Seguimento não existe “(...) <i>qualquer referência sobre conservação da biodiversidade nos múltiplos aspectos que importa contemplar, o que poderá ser insuficiente para avaliar a implementação do plano e sustentar eventuais alterações em fases subsequentes.</i>”</p>	<p>Considera-se pertinente o comentário, pelo que o <b>Relatório Ambiental será revisto em conformidade</b> no capítulo relativo ao Sistema de Seguimento (capítulo 10).</p>
<p>O Sistema de Seguimento deveria referir “(...) <i>um conjunto de indicadores de resultados e metas a atingir para cumprimento dos objectivos em matéria florestal, nomeadamente da manutenção das áreas sujeitas a regime florestal potencialmente afectadas pela implementação das medidas do PETI3+.</i>”</p>	<p>Considera-se pertinente o comentário, pelo que o <b>Relatório Ambiental será revisto em conformidade</b> no capítulo relativo ao Sistema de Seguimento (capítulo 10).</p>

### 3 | Consulta Pública

Foram recebidas observações e sugestões formuladas por entidades públicas, associações, organizações não-governamentais, e por particulares, no âmbito da consulta pública, nomeadamente:

- Administração do Porto de Lisboa;
- João Freire Cardoso;
- Quercus;
- Comissão Intermunicipal do Alto Minho;
- Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário;
- Geota;
- REFER.

No Quadro 3.1 apresentam-se, devidamente comentados, os principais aspetos que foram ponderados da análise das respostas recebidas.

No Anexo 2 constam cópias de todas as respostas recebidas.

Quadro 3.1 – Consulta Pública

<b>Administração do Porto de Lisboa</b>	
<b>Síntese da participação</b>	<b>Resposta / Alteração RA</b>
No capítulo respeitante aos Projetos Prioritários, na síntese da situação dos projetos referentes ao Porto de Lisboa em termos de avaliação ambiental considera relevante que se proceda a algumas alterações.	Os elementos constantes no sub-capítulo referido (3.5.2 Síntese da situação dos projetos em termos de avaliação ambiental) foram disponibilizados ao LNEC através da Associação dos Portos de Portugal em março de 2014. Tendo em consideração os comentários enviados pela Administração do Porto de Lisboa, esclarece-se que os quadros do sub-capítulo 3.5.2 do Relatório Ambiental se referem à situação presente dos projetos relativa a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) e/ou a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) e a estudos ambientais de enquadramento relevantes. No sentido de clarificar este aspeto é aditado um parágrafo introdutório ao sub-capítulo 3.5.2, página 27 do Relatório Ambiental. As alterações propostas são acolhidas e <b>o Relatório Ambiental será alterado em conformidade</b> no sub-capítulo 3.5.2.
<i>“(…) no que respeita à relação do PETI3+ com os instrumentos da EU relativos às políticas de Biodiversidade e Conservação da Natureza, apenas se dá visibilidade aos projetos de infraestrutura lineares, subestimando os potenciais impactes dos projetos de infraestruturas marítimo portuárias, nomeadamente aqueles que se localizam em áreas classificadas, como é o caso de projetos do Porto de Lisboa, não só ao nível da destruição e fragmentação de habitats, mas também ao nível da introdução de espécies exóticas. Julga-se que esta referência deverá ser revista.”</i>	A conservação e preservação dos recursos marinhos são abordadas no relatório ambiental, nomeadamente nos sub-capítulos 5.6 e 6.7 relativos ao tema Mar (e.g. “Os projetos prioritários previstos no PETI3+, nomeadamente os relativos ao setor marítimo-portuário, poderão constituir um potencial risco para os objetivos da EMSC ao poderem afetar negativamente os recursos marinhos e, conseqüentemente, o bom estado ambiental do meio marinho.”, página 165). No entanto, considera-se relevante a referência explícita a potenciais impactes negativos e riscos para a conservação das espécies marinhas no sub-capítulo 5.5, em concordância com o comentário da APL. A observação é acolhida e <b>o Relatório Ambiental será alterado em conformidade</b> no sub-capítulo 5.5.

<p><i>“(…) no que respeita aos efeitos do PETI3+ sobre o Património Cultural, afirma-se que “não é identificado conflito flagrante entre os projectos prioritários inscritos no PETI3+ e bens imóveis classificados nas categorias de “monumento”, “conjunto” ou “sítio”. Contudo, o projeto do Aumento da eficiência do atual terminal – TCA, desenvolve-se numa área que se insere na sua quase totalidade na Zona Especial de Proteção das Gares Marítimas de Alcântara e da Rocha de Conde de Óbidos, classificadas como monumentos de interesse público, ao abrigo do disposto na Portaria nº 740-FC/2012, de 13 de dezembro (Diário da República, 2.ª série — N.º 252 — 31 de dezembro de 2012), julgando-se que esta referência deve ser revista.</i></p>	<p>O PETI3+ é um instrumento estratégico e programático, que considera o território nacional a uma escala macro. Os eventuais conflitos com valores ambientais ou patrimoniais concretos que existam nos territórios abrangidos pelas intervenções (escala micro) devem ser identificados, ponderados e dirimidos nos instrumentos de execução do PETI3+, ou seja, em sede da execução das intervenções. Só nesse nível de concretização das intervenções será possível compreender se há conflito e qual a sua natureza e extensão. Com esse sentido, a observação é acolhida e <b>o Relatório Ambiental será ajustado em conformidade</b>, reforçando e concretizando mais a chamada de atenção que já se encontrava no texto.</p>
--	--

<b>João Freire Cardoso</b>	
<b>Síntese da participação</b>	<b>Resposta / Alteração RA</b>
<p><i>“(…) o plano é vazio quanta às infra-estruturas logísticas de combustíveis.</i>  <i>“Do ponto de vista económico, segurança e ambiental, é pouco referido (ou quase nada) este sistema de transporte e infra-estrutura, nomeadamente redes eléctricas, gas e combustíveis líquidos. Qualquer das infra estruturas mencionadas necessitam de energia e a melhor forma, mais eficiente, mais segura e ambiental.”</i>  <i>“Este assunto, embora de outro ministério, devia esta reflectido e integrado nos planos acima mencionados, pelas suas implicações, quer económicas quer ambientais e principalmente estruturais. Acresce ainda que uma rede, nos caso de combustível líquido, operado independentemente dos operadores iria ainda promover a competitividade e contribuir para a baixa do preço destes produtos.”</i></p>	<p>Os comentários respeitam predominantemente ao conteúdo do PETI3+ e foram abordados no Relatório Ambiental. Dada a importância da temática, o Relatório Ambiental elaborado pelo LNEC incluiu a Estratégia Europeia para os Combustíveis Alternativos no capítulo 5 no âmbito do quadro de instrumentos estratégicos da União Europeia referindo também o caso de Portugal (<i>vide</i> secção 5.2.5).  <b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>

<b>Quercus</b>	
<b>Síntese da participação</b>	<b>Resposta / Alteração RA</b>
<p>Realiza uma análise do PETI3+, no subcapítulo “Breve Análise do Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020”.</p>	<p><b>As questões abordadas são remetidas para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>
<p><i>“(…) consideramos que a AAE não cumpre os objectivos pretendidos, podendo mesmo a sua eficácia estar em causa por não ter sido realizada durante a fase de planeamento (…)”</i></p>	<p>O Relatório Ambiental é explícito quanto ao fato de este processo de avaliação ambiental não ter acompanhado a elaboração do plano. Isto não obsta a que se tenha efetuado uma avaliação ambiental ao nível estratégico do mesmo, adequada à sua especificidade, sendo de salientar, como referido nesse relatório, a importância neste contexto das recomendações emanadas e do sistema de seguimento proposto, de modo a suprir inconvenientes decorrentes do facto acima citado.  <b>No Relatório Ambiental serão reforçadas indicações</b> no sentido de melhorar a articulação do desenvolvimento do PETI3+ com as entidades com responsabilidade nas políticas ambientais, de ordenamento do território e de gestão dos recursos naturais (capítulo 10).</p>
<p><i>“Instrumentos de política geral e de financiamento</i>  <i>Tal como é admitido no próprio documento, consideramos uma situação grave que o PETI3+ seja omissivo e não faça referência a indicadores quantificados e a uma análise custo/benefício ambiental dos projectos prioritários, sendo esta uma condição obrigatória para o acesso a fundos comunitários destinados para o sector dos transportes, como é o caso do Mecanismo “Interligar a Europa (…)”</i></p>	<p>O aspeto da necessidade de existência de estudos de viabilidade dos projetos, na componente de custos/benefícios, para aceder a financiamentos no âmbito do “Mecanismo Interligar a Europa”, encontra-se assinalado no Relatório Ambiental, tendo merecido destaque no sumário executivo e no capítulo 8 de conclusões. É referido também, de forma clara, que o PETI3+ é omissivo nesta matéria, e que não faz referência, como seria desejável, a indicadores quantificados sobre as consequências ambientais dos projetos. O assinalar destes aspetos no Relatório Ambiental tem também o objetivo, em</p>



	<p>última instância, de alertar para a sua importância e de serem tomados em consideração aquando da elaboração das candidaturas dos projetos aos mecanismos de financiamento.</p> <p><b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>
<p><u>“Transportes e infraestruturas</u></p> <p><i>Não encontramos qualquer ligação entre os projectos contidos no PETI3+, no sentido de cumprir a visão de longo prazo e o objectivo assumido pela União Europeia de reduzir em 60% das emissões de GEE para o sector dos transportes até 2050, no seu Livro Branco relativo à Política de Transportes. Mais especificamente, verifica-se uma ausência de objectivos relativos à descarbonização do sector dos transportes, sobretudo no que diz respeito à promoção da eficiência energética, redução de emissões e uso de fontes de energia alternativas e mais limpas. Um outro aspecto que nos parece importante destacar é que, na sua essência, o PETI3+ assume os vectores de actuação prioritária do PET 2011-2015, mas não clarifica, em concreto, os critérios de selecção e a análise custo-benefício efectuada para a selecção dos investimentos prioritários.”</i></p>	<p>Os comentários respeitam predominantemente ao conteúdo do PETI3+ e foram abordados no Relatório Ambiental.</p> <p>Na secção 5.2.1 do Relatório Ambiental, refere-se, designadamente: <i>“No entanto, a incorporação de objetivos relativos à descarbonização do setor dos transportes não se encontra materializada no PETI3+ nem interligada com os objetivos de longo prazo aí preconizados, notando-se que estão ausentes das fichas relativas a cada projeto de investimento indicadores ambientais que permitam concluir sobre os efeitos ambientais esperados. Ou seja, será necessário a inclusão da redução esperada de gee e do consumo energético utilizando uma metodologia comum para cada subsistema considerado no PETI3+ (setor aéreo e aeroportuário, setor rodoviário, setor marítimo-portuário, setor ferroviário, etc.)/projetos prioritários, por exemplo centrada numa análise de ciclo de vida ou em abordagem técnica alternativa, para se concluir sobre os efeitos ambientais esperados em termos relativos. Podem, assim, vir a ser incluídos indicadores e metas ambientais para o horizonte 2014-2020 no Quadro da página 115 do PETI3+.”</i></p> <p>Na secção 6.3.1 do Relatório Ambiental do LNEC refere-se, designadamente o seguinte: <i>“O PETI3+ refere o Plano Estratégico dos Transportes no capítulo dedicado aos instrumentos de política. Todavia, não inclui informação sobre a verificação das condições referidas para os projetos selecionados (existir “saldo custo-benefício positivo”; “não existir investimento alternativo mais eficiente”) que, de acordo com o PET, deveriam justificar os investimentos preconizados até 2015.”</i></p> <p>Em relação aos critérios de seleção dos investimentos prioritários, o Relatório Ambiental refere também (subcapítulo 3.2.1) os que foram adotados pelo Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (GTIEVA) [Relatório Final do GTIEVA, 2014], cujas recomendações ao nível do conjunto de projectos prioritários e outras propostas de natureza não-infraestrutural basearam em larga medida as opções do PETI3+.</p> <p><b>Estas questões são remetidas para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>
<p><u>“Qualidade do ar</u></p> <p><i>Pela leitura do documento da AAE, não é perceptível qual o impacte dos projectos previstos pelo PETI3+ sobre a qualidade do ar, com particular incidência nas áreas mais urbanas do país. A Quercus recomenda o enquadramento e articulação do PETI3+ com os Planos de Melhoria da Qualidade do Ar vigentes e com abrangência geográfica relevante (...) em estudos posteriores.</i></p> <p><i>(..) consideramos essencial que seja avaliada qual a redução esperada das emissões poluentes em cada projecto aprovado no âmbito do PETI3+, como Indicador da contribuição deste plano para os objectivos de qualidade do ar definidos pela política nacional (..) e europeia, e em conformidade com as melhores recomendações da OMS.”</i></p>	<p>A observação relativa aos Planos de Melhoria da Qualidade do Ar <b>será considerada na versão revista do Relatório Ambiental</b>, no capítulo referente à Relação do PETI3+ com os instrumentos da UE relativos às políticas de qualidade do ar Fatores Críticos (subcapítulo 5.4.4).</p> <p>No que se refere aos indicadores e metas, considera-se que os mesmos deverão ser definidos no PETI3+, sendo <b>esta questão remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>

<p><u>“Ruído</u>  <i>Quase todas as infraestruturas de transporte previstas no PETI3+ poderão originar, na fase de construção, mas sobretudo na fase de exploração, emissões de ruído significativas e afectar potencialmente os receptores situados na envolvente destas infraestruturas (novas ou melhoradas), criando um conflito potencial com orientações e disposições constantes de regulamentação já existente, nomeadamente a Directiva Europeia sobre Ruído Ambiente e o Regulamento Geral do Ruído. (...) a concretização dos projectos elencados no PETI3+ (para o transporte rodoviário, ferroviário e aeroportuário) poderão trazer obstáculos e responsabilidade acrescida às empresas gestoras de infraestruturas, de forma a cumprir as obrigações desta Directiva, deverão ser acauteladas medidas de minimização ou de compensação para cada projecto a ser implementado no âmbito do PETI3+, em estudos específicos associados, bem como um programa faseado de implementação e monitorização destas medidas para garantir a protecção da população mais afectada.”</i></p>	<p>Concorda-se com o exposto, estando as considerações elencadas pela QUERCUS já previstas no capítulo referente às Conclusões (capítulo 8) do Relatório Ambiental, no qual se remete para cada projecto específico, seja ele enquadrável no âmbito de AIA ou não, a necessidade de avaliar e, se for caso disso, reduzir os impactes negativos correspondentes em conformidade com os critérios legais em vigor e as recomendações internacionais aplicáveis, assim como os procedimentos de monitorização e acompanhamento de implementação das soluções de redução e minimização do ruído, constantes na respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA).</p>
<p><u>“Biodiversidade, Conservação da Natureza e Florestas</u>  <i>A Quercus partilha da preocupação demonstrada no relatório AAE relativamente a situações de potencial conflito com áreas classificadas e de protecção da biodiversidade, ainda não identificáveis na escala macro do PETI3+. É absolutamente necessário que sejam apresentadas alternativas de localização, ou mesmo de concepção dos projectos, ainda na sua fase de planeamento, no sentido de minimizar os impactes negativos. Seria desejável que os projectos constantes no PETI3+ pudessem incorporar, no seu procedimento de AIA, uma fase inicial de definição de âmbito, conforme previsto no respectivo diploma legal, no sentido de prever antecipadamente eventuais constrangimentos.”</i></p>	<p>As considerações referidas pela QUERCUS encontram-se expressas no Relatório Ambiental onde se refere, por exemplo, a necessidade de <i>“Garantir a manutenção de corredores ecológicos e assegurar a articulação dos projetos com a conservação das áreas protegidas e classificadas, nomeadamente da Rede Natura 2000”</i> (por exemplo, no subcapítulo 6.6 e no capítulo 9) e de realizar os procedimentos de AIA para os projectos em que estes sejam requeridos, nos termos do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.</p>
<p><u>“Mar</u>  <i>As intervenções previstas nos portos, que terão com certeza impactes previsíveis nas zonas costeiras adjacentes, deverão estar articuladas com o Plano de Acção de Protecção e Valorização do Litoral (PAPVL) 2012-2015 — presentemente em reformulação — e com as disposições nele contidas de defesa da costa, actualmente a sofrer um acentuado processo de erosão. Os projectos deverão ser igualmente objecto de um planeamento cuidadoso e sujeitos preferencialmente a um processo inicial de definição do âmbito, aquando dos procedimentos de AIA previstos.”</i></p>	<p>O Plano de Acção de Protecção e Valorização do Litoral (PAPVL) 2012-2015 está a ser concretizado até 2015, estando prevista a definição dos termos de referência dos novos Planos de Acção do Litoral (PAL) na revisão dos planos de ordenamento da orla costeira. Face às abrangências temporais deste plano e do PETI3+ não se considera a sua referência no Quadro Estratégico de Referência do Relatório Ambiental. <b>O Relatório Ambiental será revisto</b> para incluir a Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira no Quadro de Referência Estratégico (subcapítulo 6.7.3).  Em relação aos procedimentos de AIA, no relatório ambiental é referido que estes deverão ser realizados para os projetos em que sejam requeridos, nos termos do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.</p>

### Comissão Intermunicipal do Alto Minho

Síntese da participação	Resposta / Alteração RA
<p><i>“(…) dada a importância estratégica que estas intervenções assumem no território [particular destaque às acessibilidades marítimas e rodoviárias ao porto de mar de Viana e à via de ligação ao concelho de Paredes de Coura] , designadamente, para sustentar a dinâmica económica e exportadora que o Alto Minho tem revelado nos últimos anos, gostaríamos de solicitar a V.ª Ex.ª que, em sede da presente Avaliação Ambiental Estratégica, possam ser exploradas as opções tendentes à inclusão destas propostas no conjunto de investimentos prioritários para o período 2014-2020.”</i></p>	<p><b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>

### Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário

Síntese da participação	Resposta / Alteração RA
<p>A CPCI apresenta um conjunto de considerações sobre riscos operacionais e riscos de financiamento associados aos projetos prioritários do PETI3+.</p> <p>No âmbito dos riscos operacionais, propõe a criação de uma estrutura (Agência de Investimento em Infraestruturas) de nível institucional e político para promover o desenvolvimento e a concretização de projetos e de investimentos em infraestruturas de transportes e, em simultâneo, a criação de uma estrutura de acompanhamento, de avaliação e mitigação de riscos associados a esses projetos, a constituir no âmbito do IMT.</p> <p>Ao nível dos riscos de financiamento, apresenta algumas preocupações sobre o volume, a forma, as opções e a distribuição dos financiamentos disponíveis e a que se pode aceder para os diversos projetos do PETI3+ e para projetos que considera dever estar contemplados nesse plano.</p>	<p>Os riscos operacionais e de financiamento, referidos pela CPCI, foram objeto de uma apreciação genérica e global no PETI3+. Os dados de base a que a CPCI recorreu para tecer as suas considerações – em particular os respeitantes a aspetos de financiamento – foram, na sua maioria, retirados do Relatório Ambiental, no qual se encontram assinalados aspetos importantes a ter em conta referentes ao financiamento dos projetos (requisitos de candidatura, discrepâncias de valores entre o PETI3+ e os dados fornecidos pela ADC, entre outros). Assim, o essencial das preocupações relatadas pela CPCI em relação ao financiamento dos projetos já se encontra contemplado no relatório ambiental.</p> <p>As propostas de âmbito operacional e as preocupações associadas aos financiamentos <b>são remetidas para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>

### Geota

Síntese da participação	Resposta / Alteração RA
<p>Apresenta um conjunto de considerações sobre os principais problemas no domínio dos transportes no espaço continental português no capítulo III. Prioridades e Orientações.</p>	<p><b>Estas questões são remetidas para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>
<p><i>“O GEOTA destaca da redação deste relatório as conclusões relativamente ao <b>Ordenamento do Território e Transportes e Infraestruturas</b>, por considerar que estes são os aspectos preponderantes e, literalmente, de base no que é um Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas, para os quais todos os outros convergem. É nestes 2 aspectos basilares que o relatório faz as principais críticas. Os restantes são analisados positivamente na sua generalidade, acabando por concluir que, em termos globais, há um “balanço positivo entre efeitos e contributos”. O GEOTA discorda profundamente desta conclusão que aponta para um “balanço positivo em termos globais” quando o que são os aspectos preponderantes são as fragilidades do Plano: (...)”</i></p>	<p>As conclusões do Relatório Ambiental (capítulo 8) são maioritariamente positivas no que se refere à relação do PETI3+ com os instrumentos de Ordenamento do Território analisados. Em relação, ao domínio dos Transportes e Infraestruturas as conclusões relativas a efeitos esperados são parcialmente positivas, atentando-se à matéria que é descrita nos capítulos anteriores de forma pormenorizada. Assim, não se afigura que a discordância manifestada pelo GEOTA possa ser fundamentada nos pressupostos que apresenta. De qualquer modo <b>será adotada na versão revista do Relatório Ambiental uma redação mais clara</b> sobre a conclusão em causa.</p>

<p><b>3) Ordenamento do Território:</b> “O PETI3+ não é apenas compatível com o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) como contribui de forma significativa para o concretizar, ao estabelecer um quadro de referência para os investimentos prioritários em infraestruturas de transportes no horizonte 2014--- 2020 que está em linha com as opções estratégicas de desenvolvimento territorial e com o modelo territorial preconizado no PNPOT.(...)”</p>	<p>O PETI3+ adota expressamente as opções estratégicas de desenvolvimento territorial e o modelo territorial do PNPOT, como base da seleção e espacialização dos investimentos em transportes e infraestruturas. Ao fazê-lo está contribuir diretamente para concretizar o PNPOT, numa linha de coordenação e convergência das políticas públicas que é de realçar. Não se compreende, por isso, onde incide e o porquê da discordância manifestada pelo GEOTA relativamente ao que é afirmado no Relatório Ambiental. Mantém-se assim o texto original do Relatório Ambiental neste ponto.</p>
<p><b>4) Transportes e Infraestruturas</b> “(...) No entanto, a incorporação de objetivos relativos à descarbonização do setor dos transportes não está devidamente materializada e interligada com esses objetivos. (...) Quanto aos instrumentos estratégicos nacionais para os Transportes e Infraestruturas, o PETI3+ assume os vetores de atuação prioritária do Plano Estratégico de Transportes (PET), de 2011, constituindo-se como um seu prolongamento. Carece, no entanto, de maior explicitação quanto à observância de condições exigidas no PET para a seleção dos investimentos prioritários, nomeadamente as da existência de saldo custo--benefício positivo e da não existência de alternativa mais eficiente. (...) O Plano Nacional para a Eficiência Energética (PNAEE) e o Plano Nacional para as Energias Renováveis (PNAER 2020) não são abordados no PETI3+ que não inclui informação sobre o mix considerado na produção de energia nos transportes, o que seria importante no contexto do impacto ambiental dos projetos. (...) O PETI3+ não aborda a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) que se relaciona com os investimentos no setor rodoviário e no transporte público de passageiros. Não obstante, é previsível que a implementação do PETI3+ contribua, de uma forma geral, para a redução da sinistralidade rodoviária (...)”</p>	<p>Os comentários respeitam predominantemente ao conteúdo do PETI3+ e foram abordados no Relatório Ambiental, nomeadamente nas secções 5.2.1 e 6.3.1. O PNAEE e o PNAER 2020 foram integrados na secção 6.4.1 do Relatório Ambiental.</p> <p>Na secção 10 do RA, relativa ao plano de seguimento, refere-se no ponto 2 o seguinte: “De cumprimento dos objetivos ambientais em matéria de energia, clima e qualidade do ar, nomeadamente relativas à redução de gee e do consumo energético, e à redução das emissões dos principais poluentes atmosféricos, com especial relevância para a redução das emissões de enxofre dos transportes marítimos. Deverão neste âmbito ser consideradas metas relativas à redução de gee, à redução do consumo energético e à redução dos principais poluentes atmosféricos, assim como indicadores para caracterização de potenciais contributos positivos, permitindo avaliar a contribuição do plano para as referidas políticas. A inclusão da redução esperada de gee e do consumo energético, em particular, deverá ser realizada utilizando uma metodologia comum para cada subsistema (ferroviário, rodoviário, marítimo-portuário e aeroportuário).”</p> <p><b>Estas questões são remetidas para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>
<p>“O GEOTA considera assim evidente a necessidade de reflexão sobre o que são as necessidades e Mobilidade do País para além de sectores específicos. E é essa a principal lacuna do PETI 3+, sublinhada na AAE de forma incontornável.”</p>	<p><b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>

<b>REFER</b>	
<b>Síntese da participação</b>	<b>Resposta / Alteração RA</b>
<p>“Cumprir esclarecer que a informação veiculada pela REFER e que sustentou o quadro 3.5.2 (com a designação ‘Síntese da situação dos projectos em termos de avaliação ambiental’) visava à data (março de 2014) responder a um pedido do LNEC, no sentido de identificar <u>toda</u> a informação ambiental de referência que pudesse auxiliar a AAE. Nesse sentido, forneceu-se uma identificação de tal informação considerando os eixos de desenvolvimento identificados no PETI. Desse levantamento constava a referência a estudos realizados no âmbito de projectos que, nalguns casos não fazem parte do lote de projectos prioritários do PETI (caso da Variante de Santarém) ou, que não serão executados nos moldes em que se prevê a sua concretização no PETI (caso dos investimentos previstos no troço Mato Miranda/Entrocamento, ou mesmo, no troço Ovar/Gaia, que na configuração prevista no PETI prevê apenas uma Renovação Integral de Via); (...) Entre o momento em que se forneceu a informação anterior e a data de edição do PETI houve, naturalmente, desenvolvimentos quanto ao enquadramento ambiental dos projetos, permitindo consolidar pressupostos de planeamento e maturação;”</p>	<p>O sub-capítulo 3.5.2 Síntese da situação dos projetos em termos de avaliação ambiental visa sintetizar a situação presente dos projetos prioritários do PETI3+ em termos dos procedimentos de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) e Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), assim como a informação de estudos ambientais relevantes de enquadramento destes projetos. Neste sentido, de forma a clarificar o conteúdo deste sub-capítulo, <b>o Relatório Ambiental será revisto em conformidade.</b></p>

<p>“Na página 36 onde está a referência à Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) no âmbito do Corredor Internacional Sul, julga-se oportuno retificar a informação relativa a “Estudo Prévio da Ligação Évora norte/Caia foi sujeito a AIA com DIA emitida” pois para este corredor apenas foi realizada a AIA relativa aos lotes 3C e LTF no âmbito do Projeto da Linha de Alta Velocidade referida no último parágrafo;”</p>	<p>O sub-capítulo 3.5.2 do <b>Relatório Ambiental</b> será alterado em conformidade com a observação.</p>
<p>“No que concerne ao impacto da ferrovia na biodiversidade, o conhecimento que a REFER tem vindo a gerar (...) demonstra que é parco o conhecimento científico sobre o impacto das vias férreas sobre a mesma. Ainda assim, o conhecimento já adquirido permite sustentar que não se deve fazer um paralelo entre a significância de tais impactes na ferrovia e na rodovia como ocorre na p.43;</p> <p>Complementarmente e ainda em relação à síntese que se apresenta na p. 43, a aposta da REFER em aprofundar o seu conhecimento sobre a Biodiversidade, tem vindo a revelar que o impacte da infraestrutura ferroviária sobre os ecossistemas e as espécies varia de espécie para espécie, pelo que qualquer generalização que aponte para no sentido de tais impactes serem significativos (como ocorre) carece de ser enquadrada face ao ecossistema e espécie em concreto;</p> <p>É correta a perspectiva que surge depois enunciada nos demais pontos onde este assunto é abordado no documento (...)”</p>	<p>Esta análise deve ser realizada em sede de avaliação do impacte ambiental dos projetos. <b>O Relatório Ambiental será revisto em conformidade</b> no capítulo referente aos Fatores Críticos (capítulo 4).</p>
<p>“Considerando ainda as ligações novas que atravessam áreas sensíveis (em particular a Ligação Évora/Caia) e considerando ainda a realidade das áreas sensíveis (que por natureza definem contínuos nalguns casos bastante extensos, como é o que ocorre na fronteira sul interior do país) bem como, a exigência geométrica dos traçados ferroviários, o desenvolvimento de soluções que evitem tais áreas é inviável considerando os casos concretos enunciados no PETI e em que tal ocorre”</p>	<p>Esta análise deve ser realizada em sede de avaliação do impacte ambiental dos projetos.</p>
<p>“f) A legislação nacional, em particular o Regulamento Geral do Ruído (traduzida pelo D.L. 9/2007 de 17 de janeiro) tal como o diploma que o antecede, constitui um risco para a exploração ferroviária, porquanto volta a não distinguir, a realidade das infraestruturas existentes, das infraestruturas novas, impondo o mesmo padrão ambiental de referência para ambas, sendo que as primeiras deveriam estar sujeitas a um regime específico e de adaptação escalonado no tempo ajustado à realidade do país;</p> <p>g) Ao não estabelecer um quadro ajustado para as infraestruturas existentes, agravam-se significativamente os ónus inerentes aos planos de ação que a legislação comunitária obriga (Diretiva Comunitária 2002/49/CE de 25 de junho) tornando inviável a sua concretização responsável e de uma forma que se deseja sustentável para o país;</p> <p>h) O protelar desta situação, pode significar o acionamento de medidas de contra ordenação comunitárias dirigidas ao país, com consequências que em limite poderão pôr em causa o financiamento dos projectos, constituindo uma ameaça à concretização do PETI;”</p>	<p>Relativamente ao exposto nas alíneas f), g) e subsidiariamente à alínea h), importa esclarecer que o Regulamento Geral do Ruído (RGR) aprovado pelo DL 09/2007, que constitui a legislação de referência a que deve ser dado cumprimento em termos ambientais no contexto das infraestruturas de transporte e, no caso concreto das infraestruturas ferroviárias, contrariamente ao que o parecer da REFER expõe, já estabelece uma diferença exigencial entre as infraestruturas novas e as existentes, quando estas forem enquadráveis na definição de grande infraestrutura de transporte (GIT); vd. Artigo 11º, alínea e) do RGR.</p>

<p><i>“A melhoria da atratividade e do desempenho da rede ferroviária nacional, onde se inclui também, a melhoria da cobertura em rede eletrificada, é desde sempre, encarada como um contributo relevante para os objetivos ambientais da gestão energética e ambiental do país (...);</i></p> <p><i>A tração elétrica permite uma operação mais económica, mais eficiente do ponto de vista energético, fazendo uso das fontes energéticas de origem endógena produzidas no país e, como tal, contribuindo para a redução da dependência dos recursos fósseis que o país importa;</i></p> <p><i>Por maioria de razão e considerando as fontes primárias que concorrem para o abastecimento energético nacional, o incremento da eletrificação da rede, contribuirá ainda para a redução da emissão de gases de efeito de estufa e melhoria da qualidade do ar, pelo que se deve reforçar de forma definitiva a observação efectuada na p.XI do resumo, sendo que este foi uma das apostas mais expressivas no PETI.”</i></p>	<p>Face ao conjunto de projectos que constituem o PETI3+, perspetivam-se contributos potencialmente positivos relativamente à redução das emissões de gee, a prevenção das alterações climáticas e a qualidade do ar. Relativamente ao setor ferroviário, o relatório ambiental refere que, <i>“a incidência na eletrificação de linhas pode também contribuir positivamente para objetivos de redução de gee e da poluição atmosférica.”</i> Considera-se esta afirmação ajustada, dado que o PETI3+ não apresenta metas e indicadores que permitam quantificar estes contributos. A introdução no PETI3+ de metas e indicadores ambientais relativos à redução de gee e do consumo energético, e à redução das emissões dos principais poluentes atmosféricos, conforme indicado no Sistema de Seguimento (capítulo 10) do Relatório Ambiental, permitiria aferir de forma definitiva os contributos do PETI3+ para as políticas de energia, clima e qualidade do ar.</p> <p><b>Esta questão é remetida para ponderação no âmbito da elaboração da versão final do PETI3+.</b></p>
--	--

## 4 | Considerações Finais

O processo de avaliação ambiental do PETI3+ deverá prosseguir com a elaboração da versão final do plano, tendo em conta o Relatório Ambiental e os resultados das consultas realizadas. Após a aprovação da versão final, será elaborada uma Declaração Ambiental a submeter, juntamente com o plano aprovado, pela entidade responsável pela elaboração do PETI3+, à Agência Portuguesa do Ambiente. Da Declaração Ambiental deverão constar, nomeadamente, a forma como foram integradas quer as recomendações contidas do relatório ambiental quer os resultados da ponderação sobre as observações recolhidas nas consultas efetuadas.

Lisboa, LNEC, janeiro de 2015

VISTO

O Presidente do Conselho Diretivo



Carlos Pina

COORDENAÇÃO



António Lemonde de Macedo  
Investigador-coordenador  
Diretor do Departamento de Transportes





## Anexos

---



## ANEXO I



## Pareceres das entidades consultadas

No presente anexo apresentam-se os pareceres das entidades consultadas que se pronunciaram no âmbito da consulta do PETI3+ e do Relatório Ambiental:

- Agência Portuguesa do Ambiente;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve;
- Direção Geral do Património Cultural;
- Direção-Geral de Política do Mar;
- Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos;
- Direção-Geral do Território;
- Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P.





LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia  
Civil  
Av. do Brasil, nº101  
1700-066 - Lisboa

*C. C. G. Gomes*

S/ referência	Data	N/ referência	Data
0102/121/19408		552723-201410-DAIA.DAP	

**Assunto:** Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+)  
Avaliação Ambiental Estratégica  
Pronúncia sobre o Relatório Ambiental

Na sequência da solicitação de parecer no âmbito do procedimento de Avaliação Ambiental do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+), apresentada ao abrigo do n.º 1 do Artigo 7º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, analisou-se a documentação disponibilizada, tendo presente as responsabilidades ambientais específicas desta Agência.

Assim, emite-se parecer no que concerne às vertentes alterações climáticas, recursos hídricos, litoral e proteção costeira, qualidade do ar e ruído, o qual se encontra anexo ao presente ofício.

Importa, no entanto, retificar a referência feita no Relatório Ambiental à pronúncia da APA sobre o âmbito e o alcance da informação a incluir no relatório ambiental. Embora esta Agência tenha efetivamente sido consultada, não se pronunciou sobre o âmbito e o alcance da informação dado que o conteúdo do documento então remetido não continha a informação mínima necessária que permitisse essa pronúncia, conforme transmitido no n/ ofício ref.ª S32070-201406-DAIA.DAP, de 12/06/2014, cuja cópia se anexa.

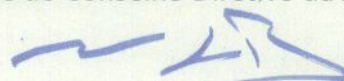
De referir ainda que se considera desadequado o procedimento adotado, dado que o mesmo não reflete o espírito do diploma acima referido e da legislação comunitária que o mesmo transpõe. O procedimento de avaliação ambiental deveria ter ocorrido em simultâneo com a elaboração do plano, de forma a garantir que os efeitos ambientais da aplicação do mesmo eram tidos em consideração antes da sua aprovação.



Neste sentido, aguarda-se que a Declaração Ambiental a emitir clarifique a forma como os resultados da avaliação ambiental serão considerados no PETI3+.

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente do Conselho Diretivo da APA, I.P.



Nuno Lacasta

Anexos: o referido

PL





## AVALIAÇÃO AMBIENTAL DO PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS 2014-2020

(PETI3+)

Parecer sobre o Relatório Ambiental (versão Agosto 2014)

De acordo com o disposto no nº 1 do artigo 7º, do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho, foi solicitado à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), pela entidade responsável pela elaboração do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+), para o horizonte 2014-2020, parecer sobre o respetivo Relatório Ambiental.

Considerando as responsabilidades ambientais específicas da Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e a natureza do Plano em apreço mereceram especial destaque as matérias relacionadas com as alterações climáticas, os recursos hídricos, o litoral e proteção costeira, a qualidade do ar e o ruído sobre as quais se apresentam as considerações presentes neste parecer.

### Apreciação geral

Em primeiro lugar, o Relatório Ambiental em análise refere que a APA foi uma das entidades consultadas que se pronunciou sobre o âmbito e o alcance da informação a incluir no relatório ambiental. No entanto, este facto carece de ser retificado, uma vez que esta Agência se manifestou no sentido de que o documento remetido não continha a informação mínima necessária para permitir a pronúncia (cf. ofício S32070-201406-DAIA.DAP, de 12/06/2014).

Por outro lado, importa referir que se considera que o procedimento adotado não foi o mais correto por não refletir o espírito da legislação relativa à avaliação ambiental de planos e programas. Considera-se que o procedimento de avaliação ambiental estratégica deveria ter ocorrido em simultâneo com a elaboração do Plano, de forma a garantir que os efeitos ambientais da aplicação do PETI3+ eram tido em consideração antes da sua aprovação.

No Capítulo 3 do Relatório Ambiental, referente ao objeto de avaliação, são identificados, para além dos objetivos do plano, as grandes prioridades que foram estabelecidas, sem que seja feita alusão ao eventual contributo da AAE para a definição das mesmas ou, por exemplo, para a seleção dos designados projetos prioritários. Para estes últimos é apenas feita a referência se os mesmos foram, ou não, avaliados numa AAE (o que em grande parte dos casos não aconteceu) ou, se foram ou vão ser sujeitos a avaliação de impacte ambiental (AIA). Nada é referido quanto a possíveis cenários e opções estratégicas estudadas e abandonadas.



O estudo não explicita nem detalha os critérios/pressupostos considerados para a seleção dos seis fatores críticos (Alterações climáticas; Qualidade do ar; Ruído; Biodiversidade e florestas; Recursos marinhos; e Coesão territorial e mobilidade), daí não ser perceptível o motivo pelo qual não se analisaram os restantes fatores enunciados na alínea e) do nº 1 do artigo 6º do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho, e se remeter a análise e consideração dos outros fatores ambientais que se revelem relevantes, para os projetos que sejam sujeitos a AIA.

No Capítulo 10, Sistema de Seguimento, é referido que, para o seguimento da implementação do PETI3+ deve ser definido um conjunto de indicadores, de resultados e metas a atingir. Considera-se que o Relatório Ambiental já deveria definir os indicadores e as metas a atingir.

Por fim, e de acordo com a legislação, de um Relatório Ambiental (alíneas f) e h) do nº 1 do Artigo 6º) devem constar:

- *“as medidas destinadas a prevenir, reduzir e, tanto quanto possível, eliminar quaisquer efeitos adversos significativos no ambiente resultantes da aplicação do plano”*
- *“um resumo das medidas de controlo previstas”*

No relatório analisado não existe um capítulo específico com proposta de medidas destinadas a prevenir e reduzir os efeitos adversos do plano.

## Análise sectorial

### Alterações Climáticas

No âmbito das alterações climáticas importa subdividir as considerações apresentadas em matéria de adaptação e de mitigação. Desta forma, e no que respeita à adaptação, temos a referir que:

1. A adaptação às alterações climáticas está considerada no ponto 6.4.4 (página 141) do relatório ambiental do PETI3+ conforme o apresentado no relatório de progresso da Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas (EN AAC), de setembro de 2013, que corresponde ao relatório dos trabalhos da 1.ª fase da EN AAC.
2. A EN AAC, na sua 1.ª fase, não englobou como setor estratégico os transportes e as infraestruturas. No entanto, considerou o setor estratégico Energia e Indústria, tendo o relatório ambiental considerado aspetos aplicáveis correspondentes ao abordado no relatório de progresso para a indústria, o que se considera adequado.
3. Neste âmbito, informa-se estar previsto para a EN AAC 2014-2020 (que se encontra em preparação) uma área de trabalho relacionada com Transportes e Comunicações, que terá uma abordagem mais incisiva das questões da adaptação correspondentes a este Plano Estratégico.

Recomenda-se assim que os resultados dos trabalhos da ENAAC 2014-2020 sejam considerados ao longo da implementação do PETI3+.

4. Não é feita qualquer descrição do que foi tido em conta para a atribuição da classificação da qualidade do contributo do PETI3+ em relação com o quadro estratégico ou fator crítico (quadro 7.2 na página 178, quadro 7.3 na página 180), o que se considera necessário para melhor esclarecimento.

5. Conclui-se neste relatório (página 190) ser "expectável que o contributo do PETI3+ seja potencialmente positivo para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e a prevenção das alterações climáticas, mas o mesmo deverá ser devidamente avaliado através de metas e indicadores adequados". Esta conclusão parece contradizer a apreciação efetuada nos quadros de síntese da avaliação ambiental (páginas 178 e 180) em que ao fator crítico Alterações Climáticas é na generalidade associado o "Contributo positivo e Potencial conflito", aspeto que se considera de esclarecer no relatório.

6. Há ainda a salientar quanto ao ponto indicado acima que apesar de no relatório ambiental se indicar ser necessário que o contributo do PETI3+ seja devidamente avaliado através de metas e indicadores adequados, o relatório em apreço não vai no sentido de os definir.

7. Nas recomendações apresentadas no relatório para a execução do Plano não se inclui a promoção da adaptação às alterações climáticas, como por exemplo a indicação das infraestruturas que se sabe desde já trazerem preocupações em termos da subida do nível do mar e da ocorrência de inundações, bem como das opções a considerar como medidas de adaptação para atenuar os efeitos das alterações climáticas.

8. Verificando-se a omissão da Estratégia da União Europeia para a adaptação às alterações climáticas (COM (2013) 216 final) no "Quadro de instrumentos estratégicos relevantes da União Europeia" (capítulo 5), recomenda-se a sua consideração, no que respeita a assegurar infraestruturas mais resilientes.

9. A recomendação apresentada quanto à resiliência às alterações climáticas na página 195 (4.º parágrafo), não é indicada nas recomendações desde logo apresentadas no Sumário Executivo.

Quanto às matérias relacionadas com a mitigação no âmbito das Alterações Climáticas:

10. No que diz respeito à visão de longo prazo, importa clarificar que aquilo que se pretende é que o setor dos transportes e infraestruturas até 2050 se baseie numa baixa dependência de combustíveis fósseis e seja um setor com baixas emissões de CO<sub>2</sub>. Desta forma o termo, "baixa dependência de emissões de CO<sub>2</sub>" não está correto.

11. A respeito do ponto anterior, não se considera que o PETI 3+ mostre de forma clara de que forma é que os objetivos e as oportunidades para este setor, e até como é que os próprios

instrumentos, refletem este aspeto de baixo carbono ou de que forma é que um plano para o setor dos transportes pode contribuir para redução da dependência energética externa e redução das emissões provenientes do setor.

12. Julga-se que o aspeto mobilidade sustentável do setor dos transportes se refere à sustentabilidade financeira e não propriamente à promoção de um setor que seja energeticamente eficiente e de baixas emissões (quer na mobilidade urbana ou de média/longa distância).

13. Assim, seria de prever que o planeamento de longo prazo para este setor tivesse em conta a coerência com outras políticas e medidas que também o envolvem (a nível nacional, comunitário e internacional) no âmbito das alterações climáticas; desta forma considera-se que faria sentido repensar ou acrescentar novos objetivos, tendo em conta metas e indicadores adequados que permitam alcançar e verificar que este setor reduza as suas emissões no longo prazo (com as mais valias inerentes).

#### Recursos Hídricos

14. Tal como na versão anterior do Plano e, na respetiva AAE, o fator Água não foi considerado relevante, nem crítico, daí não ter sido considerado, nem avaliado, metodologia que não nos merece concordância.

15. Numa estratégia de transportes ter-se-á de atender, num fator de Qualidade do Ambiente, não só aos problemas relacionados com a qualidade do ar e ruído, mas também à preservação do recurso água, seja em termos quantitativos, seja em termos qualitativos, uma vez que os Planos a desenvolver pelos diferentes sectores não poderão pôr em risco o Bom Estado das águas (químico, quantitativo e ecológico), sejam estas superficiais ou subterrâneas. O fator ambiental Água constante na legislação nacional pode, e deve, condicionar o Plano.

16. Igualmente e, no que se refere à Segurança e Riscos Ambientais, o fator Água é importante face à possibilidade de ocorrência de acidentes com substâncias perigosas e combustíveis que podem pôr em risco este recurso e, também quem dependa dele. Da mesma forma, a existência de áreas sujeitas a cheias e inundações deve condicionar os projetos associados a sistemas de transportes uma vez que estes não podem agravar estas situações, nem vir a ser afetados pelos mesmos.

17. O quadro de referência proposto no capítulo 5 (Relação com o Quadro de Instrumentos Estratégicos relevantes da União Europeia) não contempla, nem considera nos documentos de referência Europeus, a Diretiva Quadro da Água, cuja transposição consta na Lei da Água e, na subsequente legislação.

18. No capítulo 6 (Relação com o Quadro de Instrumentos Estratégicos Nacionais relevantes) não foram considerados os planos de gestão e de ordenamento relativos aos Recursos Hídricos, planos que podem, e devem, condicionar quer a estratégia de transportes terrestres e marítimos, quer os planos sectoriais que se preveem desenvolver (estradas e transporte rodoviário, caminho-de-ferro e transporte ferroviário, portos e transporte marítimo, aeroporto e transporte aéreo, transporte intermodal de mercadorias).

19. Para o Mar, o estudo atende à Estratégia Marítima da UE na Área do Atlântico e respetivo Plano de Ação, mas não menciona as restrições que podem advir da implementação da Diretiva Quadro da Estratégia Marinha.

20. Por fim, nas referências Bibliográficas não constam referências a Planos ou Estudos relativos à gestão e planeamento das Regiões Hidrográficas, que se julga ser pertinente.

#### Litoral e proteção costeira

21. Considera-se que a Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira (ENGIZC), deveria ter sido contemplada enquanto instrumento estratégico para o litoral, onde podem ocorrer algumas das obras a que se refere o PETI3+.

22. No que concerne a proposta de Plano apresentada, julga-se que a mesma carece de ser melhorada tendo em conta a Avaliação Ambiental desenvolvida e constante no Relatório Ambiental. Neste âmbito, destacam-se as recomendações apresentadas no Relatório Ambiental, salientando-se a título de exemplo – face à sua importância para a gestão da zona costeira – a necessidade de atender à integração territorial das infraestruturas na fase de implementação e as recomendações apresentadas para os recursos solo e água, as quais se considera que poderiam constar dos “Princípios a Assegurar na Implementação dos Projetos” previstos na proposta de plano apresentada.

#### Qualidade do Ar

23. O Relatório Ambiental constata que os objetivos estratégicos preconizados no PETI3+, que se traduzem no desenvolvimento de infraestruturas de transporte, incluindo a operação de transportes, poderão ter impactes significativos na qualidade do ar.

24. No seu capítulo 7, o Relatório Ambiental destaca os Principais Impactes Cumulativos e Sinérgicos efeitos positivos para a qualidade do ar e, de seguida, propõe um conjunto de recomendações e sistema de seguimento onde é apresentada uma estrutura para posterior definição de indicadores de resultado e metas a atingir relativas a este descritor.



25. Globalmente, considera-se que o Relatório aponta de forma clara os principais efeitos positivos e negativos que o PETI3+ poderá ter na Qualidade do ar. No entanto, atendendo a que é fundamental estimar e quantificar os impactes na qualidade do ar deste Plano, assim como formular metas e indicadores concretos, sugere-se que estes sejam apresentados e propostos de forma explícita no relatório em apreço, a fim de evidenciar a contribuição para a análise deste descritor ambiental.

### Ruído

26. O Ruído é referido nos seguintes capítulos do Relatório Ambiental: 5.7, onde são mencionados os instrumentos estratégicos da União Europeia relevantes para o descritor; 6.8, onde são mencionados os instrumentos estratégicos nacionais relevantes para o descritor; 8. Conclusões, que, em síntese, avalia as opções do PETI3+ face às recomendações europeias e nacionais para o Ruído; e, 9. Recomendações, onde, genericamente, é referido que deve ser assegurado o cumprimento dos quadros orientadores e legais em vigor para o Ruído.

27. No ponto 5.7, o relatório refere que os projetos a implementar, pela sua natureza geradora de impactes negativos significativos em localizações específicas onde existam recetores sensíveis ao ruído, não possibilitarão a observância do requisito acústico recomendado pela OMS,  $L_{\text{night}} < 40$  dB(A). Importa porém salientar que o objetivo do 7º Programa de Ação do Ambiente da União Europeia (2014-2020) determina que, em matéria de ruído, os Estados-membro devem *Reduzir de forma significativa a poluição sonora, aproximando os níveis de exposição a valores recomendados pela OMS/WHO* ( $L_{\text{night}} < 40$  dB(A) e valor interino  $L_{\text{night}} < 55$  dB(A), limiares acima dos quais se verificam situações, respetivamente, com moderados e acentuados perigos para a saúde humana).

28. No capítulo 6.8 é corretamente indicado o Regulamento Geral do Ruído como o documento legal nacional enquadrador da avaliação ambiental associada à componente ruído. Porém, as considerações apresentadas não são suficientemente descritas e detalhadas em termos regionais (corredores atlântico, Internacional, do Algarve e do Interior, traçados no PETI3+) e não se encontram apoiadas num indicador específico de avaliação.

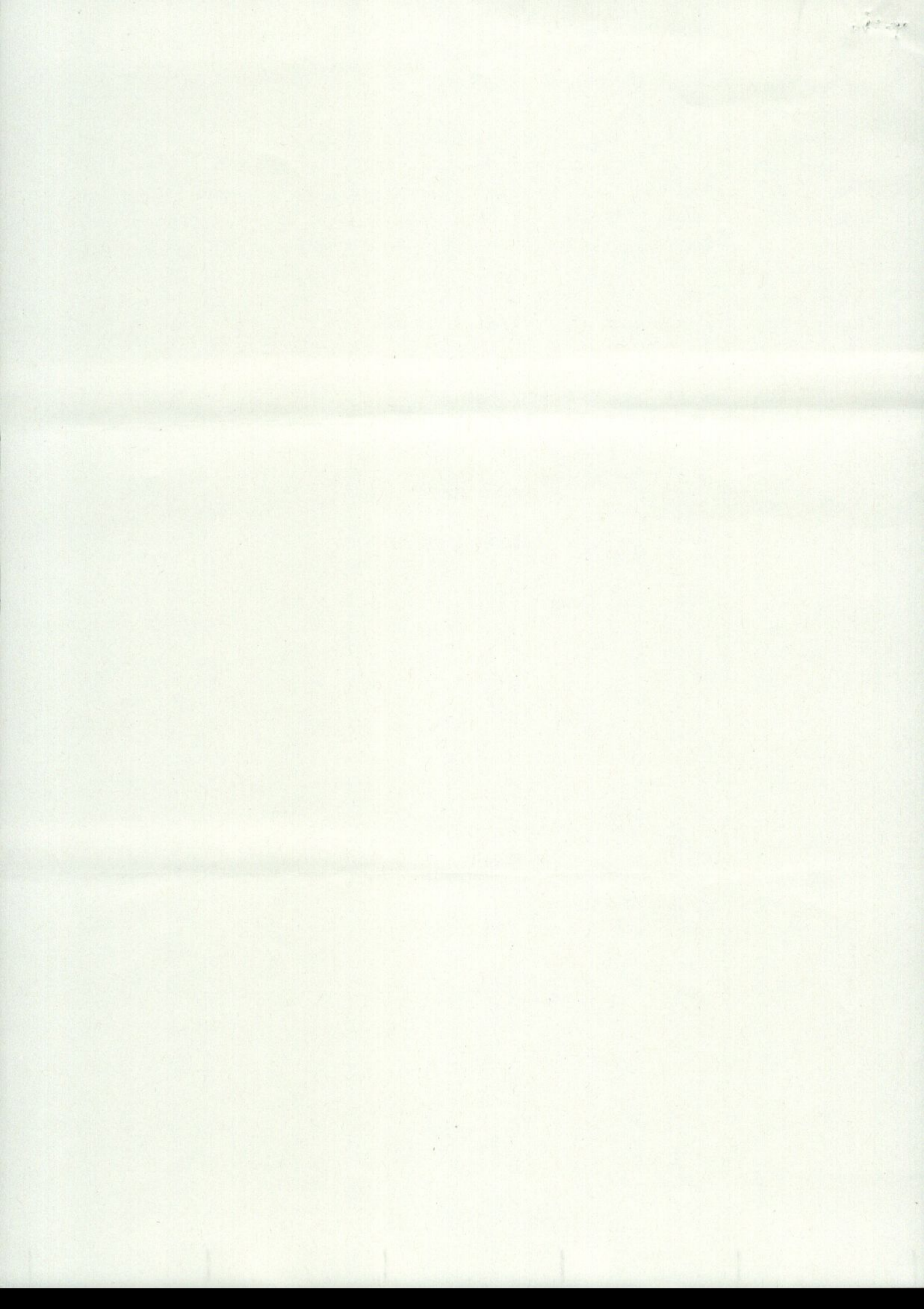
29. No ponto 8 é apresentada a seguinte conclusão: *“O PETI3+, considerado globalmente, parece ir ao encontro da concretização das políticas nacionais de redução de ruído e das recomendações europeias em termos de minoração da exposição das populações a níveis de ruído excessivos”*. No entanto, esta conclusão não encontra suporte numa avaliação quantificada, através da adoção de um indicador para o descritor ruído, capaz de distinguir e ponderar as possíveis opções do PETI3+ bem como a evolução temporal deste descritor, ou seja, o seguimento do Plano.

30. As lacunas acima referidas, a que acresce uma única recomendação relativa ao cumprimento da legislação de ruído (capítulo 9), e a ausência de qualquer disposição relacionada com o seguimento do Plano (capítulo 10), não possibilitam tornar este documento mais operacional.



Deste modo, sugere-se que venha a ser adotado o indicador de “população exposta a diferentes classes de ruído” para indicador-chave que permitirá acompanhar, ao longo das fases de execução do PETI3+, a evolução da situação e seu distanciamento face às metas a atingir. Um possível indicador complementar poderá ser o grau de execução das medidas de redução de ruído que vierem a ser apresentadas em sede de avaliação de impacto ambiental dos projetos que fazem parte deste Plano, bem como das medidas estabelecidas nos Planos de Ação, a serem apresentados pelas grandes infraestruturas de transporte, conforme obrigação resultante da Diretiva Comunitária relativa à gestão e avaliação de Ruído.

APA, Outubro de 2014





**AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA (AAE) DO  
PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS PETI3+**

**Parecer sobre o Relatório Ambiental**

(ID 1708867)

O presente parecer é emitido no âmbito da consulta efetuada ao abrigo do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio, pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), mandatado pelo Governo de Portugal.

Foi remetido para análise, em suporte digital, o Relatório Ambiental (RA), tendo igualmente sido indicado o endereço eletrónico a partir do qual poderia ser acedida outra documentação relevante para o efeito, designadamente o Plano e respetivos anexos (<http://www.portugal.gov.pt/pt/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspx>).

A presente informação destina-se a sustentar o parecer da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), a emitir em resposta à solicitação do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), ao abrigo do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio.

Foi remetido para análise, em suporte digital, o Relatório Ambiental (RA), tendo igualmente sido indicado o endereço eletrónico a partir do qual poderia ser acedida outra documentação relevante para o efeito, designadamente o Plano e respetivos anexos (<http://www.portugal.gov.pt/pt/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspx>).

Tendo em consideração a natureza do objeto desta avaliação ambiental e face às atribuições e competências das unidades orgânicas desta CCDR, a Direção de Serviços do Ambiente (DSA), enquanto Serviço responsável pela coordenação da emissão do parecer da CCDR-N, auscultou para o efeito a Direção de Serviços de Desenvolvimento Regional (DSDR) e a Direção de Serviços do Ordenamento do Território (DSOT), traduzindo, a presente informação, a conjugação dos respetivos contributos.

## I. Aspetos legais e procedimentais

O Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio, estabelece o regime a que fica sujeita a avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente (RJAAPP), transpondo para a ordem jurídica interna as Diretivas n.º 2001/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente e n.º 2003/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio, que estabelece a participação do público na elaboração de certos planos e programas relativos ao ambiente.

I.1. Em abril de 2014 esta Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) foi consultada pelo LNEC, enquanto entidade com responsabilidade ambiental específica (ERAE) na acessão do RJAAPP, para emissão de *«parecer sobre o âmbito daquela avaliação [ambiental estratégica] e sobre o alcance da informação a incluir no relatório ambiental, no âmbito do n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 232/2007 de 15 de Junho»*.

Em resposta ao solicitado, a CCDR-N informou, em maio de 2014, *«que, no seguimento dos vários contactos efetuados e após análise da documentação complementar recebida via correio eletrónico no passado dia 14 do presente, se considera não estar reunida a informação necessária para possibilitar a emissão de parecer fundamentado, uma vez que o Relatório remetido por VI Exa. se constitui como uma versão muito preliminar que, tal como o próprio documento traduz, carece ainda do respetivo robustecimento através da inclusão de informação pertinente. Neste seguimento, aguardamos o envio de elementos que permitam a pronúncia informada desta Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional, enquanto entidade com responsabilidades ambientais específicas, para efeitos do disposto no regime jurídico de avaliação ambiental de planos e programas.»*.

De modo a concretizar a incipiência da informação apresentada no referido documento, transcreve-se seguidamente o conteúdo dos últimos capítulos do Relatório, que deveriam constituir o cerne do exercício de definição do âmbito da avaliação ambiental:

«(...)

### **8 Relação do PETI3+ com os instrumentos estratégicos nacionais relevantes**

#### **8.1 Roteiro Nacional de Baixo Carbono (RNBC)**

*A completar*

#### **8.2 Programa Nacional para as Alterações Climáticas para o período 2013-2020 (PNAC 2020)**

*A completar*

#### **8.3 Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas – ENAAC**

*A completar*

8.4 Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM2013-2020)

*A completar*

8.5 Plano de Ação da Estratégia Nacional para o Mar (Plano Mar-Portugal)

*A completar*

8.6 Plano Setorial da Rede Natura 2000

*A completar*

8.7 Sistema Nacional de Áreas Classificadas

*A completar*

8.8 Convenção da Paisagem

*A completar*

8.9 Estratégia Nacional para as Florestas (ENF)

*A completar*

8.10 Programa de Ação Nacional de Combate à Desertificação

*A completar*

**9 Principais impactes cumulativos e sinérgicos dos projetos do PETI3+**

*A completar*

**10 Riscos dos projetos do PETI3+**

*A completar*

**11 Fatores críticos para a implementação do PETI3+**

*A completar*

**12 Recomendações para a implementação do PETI3+**

*A completar*

**13 Síntese e conclusões**

*A completar».*

A consulta agora efetuada, ao abrigo do n.º 1 do artigo 7.º do RJAAPP, surge sem que, entretanto, tenha havido uma efetiva consulta a esta CCDR, enquanto ERAE, no âmbito do n.º 3 do artigo 5.º do referido diploma, pelo que se entende não ter sido dado cumprimento ao legalmente disposto no regime jurídico da avaliação ambiental de planos e programas.

1.2. De acordo com o Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio,

– «O propósito da referida directiva [Diretiva n.º 2001/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho] é o de assegurar que, através da adopção de um modelo procedimental e da participação do público e de entidades com responsabilidades em matérias ambientais, as consequências ambientais de um determinado plano ou programa produzido ou adoptado por uma entidade no uso de poderes públicos são previamente identificadas e avaliadas durante a fase da sua elaboração e antes da sua adopção [sublinhado nosso].» (considerandos);

- «A realização de uma avaliação ambiental ao nível do planeamento e da programação garante que os efeitos ambientais são tomados em consideração durante a elaboração de um plano ou programa e antes da sua aprovação [sublinhado nosso] (...)» (considerandos);
- «Assume particular destaque, neste contexto, a elaboração de um relatório ambiental por parte da entidade responsável pela elaboração do plano ou programa, o qual não deve constituir uma descrição final da situação ambiental, mas sim uma análise inicial de base a todo esse procedimento de elaboração e cujo conteúdo deve ser tido em consideração na redacção da versão final desse plano ou programa [sublinhado nosso].» (considerandos);
- «Para esse efeito, prevê-se a participação do público no procedimento de avaliação ambiental antes da decisão de aprovação dos planos e programas [sublinhado nosso].» (considerandos);
- «Para os efeitos do disposto no presente decreto-lei, entende-se por: a) «Avaliação ambiental» a identificação, descrição e avaliação dos eventuais efeitos significativos no ambiente resultantes de um plano ou programa, realizada durante um procedimento de preparação e elaboração do plano ou programa e antes de o mesmo ser aprovado ou submetido a procedimento legislativo [sublinhado nosso], (...)» (artigo 2.º, ponto 1);
- «Antes da aprovação do projecto de plano ou programa [sublinhado nosso] e do respectivo relatório ambiental, a entidade responsável pela sua elaboração promove a consulta das entidades às quais, em virtude das suas responsabilidades ambientais específicas, seja susceptível de interessar os efeitos ambientais resultantes da sua aplicação (...)» (artigo 7.º, ponto 1).

Não obstante, no ponto 1 do Comunicado do Conselho de Ministros de 3 de abril de 2014, afirma-se que «O Conselho de Ministros aprovou o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas para o horizonte 2014-2020, abrangando os sectores ferroviário, marítimo-portuário, rodoviário e aeroportuário-logístico, bem como os transportes públicos de passageiros. Os objectivos estratégicos que presidem a este Plano são a competitividade e o desenvolvimento sustentável da economia, a coesão social e territorial, a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, e a comportabilidade financeira para os contribuintes» (<http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministro-da-presidencia-e-dos-assuntos-parlamentares/documentos-oficiais/20140403-cm-comunicado.aspx>).

Assim, considera-se ser fundamental clarificar a situação de aprovação do Plano previamente à presente consulta e fase de discussão pública do Relatório Ambiental.

## 2. Análise dos documentos em consulta

De acordo com o referido na documentação disponibilizada para consulta, «O PETI3+ surge como um prolongamento e atualização do “Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável” (PET), aprovado pelo Governo em novembro de 2011 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro), que estabeleceu as linhas de orientação prioritárias para o horizonte 2011-2015».

Por despacho do Senhor Secretário de Estado dos Transportes, de 27 de agosto de 2013, foi constituído um grupo de trabalho, com a missão de emitir um conjunto de recomendações relativas ao Investimento em Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado para o período 2014-2020 (GTIEVA), procedendo ao levantamento dos principais constrangimentos do setor dos transportes e estabelecendo critérios e prioridades de intervenção, em cumprimento de objetivos estratégicos do Governo.

O Relatório Final do GTIEVA esteve em consulta pública e contou com o contributo formal da CCDR-Norte.

### 2.1. O PETI3+

Tal como já mencionado, é referido no PETI 3+ que este surge como uma atualização do PET 2011-2015, projetando uma segunda fase de reformas estruturais a empreender no sector, bem como o conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até final de 2020, sendo importante nesta fase realizar o balanço das medidas preconizadas naquele documento e criar um quadro de orientações estratégicas para o horizonte 2014-2020, possibilitando o acesso ao novo quadro de financiamento comunitário.

Assim, o Plano apresenta uma estrutura e conteúdo que permitem informar e esclarecer adequadamente os aspetos mais relevantes em avaliação, apresentando o ponto de situação das reformas implementadas no setor dos transportes e uma análise SWOT, com identificação dos pontos fortes e fracos e das oportunidades e ameaças que se colocam atualmente ao desenvolvimento de cada um dos setores de transporte e infraestruturas, referindo a incorporação na análise dos constrangimentos identificados e das reflexões realizadas pelo GTIEVA, bem como dos contributos decorrentes da consulta pública subsequente.

Em sequência, foca os diversos instrumentos de política nacional e internacional que estão na base das medidas e prioridades de investimento estabelecidas no Plano, apresenta os objetivos estratégicos definidos para o período 2014-2020 e o papel do GTIEVA, em cumprimento dos objetivos estratégicos definidos pelo Governo, cujo Relatório Final foi objeto de consulta e debate público.

No capítulo seguinte são descritas as prioridades de intervenção para os projetos de investimento a realizar em 2014-2020, em função dos objetivos estratégicos estabelecidos, das recomendações do GTIEVA e do processo de consulta pública e da análise SWOT, a sua integração nos 6 eixos de desenvolvimento, salientando a sua coincidência com os corredores definidos no PNPOT e RTE-T e o seu contributo para o desenvolvimento desta Rede. São indicadas as fontes de financiamento, apresentando-se em anexo ao documento o mapa global dos projetos prioritários, com as fontes de financiamento e o cronograma de realização, bem como as fichas individuais com a caracterização de cada projeto.

Em sequência, identifica-se para cada setor de transporte os investimentos prioritários e as questões e medidas específicas a que importa dar resposta, reservando os capítulos finais do relatório para a análise da Regulação, atualmente atribuída à AMT (Autoridade da Mobilidade e Transportes), a definição das metas e indicadores para o horizonte 2014-2020 e a avaliação e mitigação de riscos, designadamente dos relativos ao financiamento, sobrecustos, execução, aprovação ambiental, sobredimensionamento e políticos, concluindo com a proposta de criação de uma estrutura de acompanhamento, avaliação e mitigação de riscos e de observância de um conjunto de princípios que deverá ser assegurada pelas entidades promotoras públicas.

## **2.2. Projetos prioritários na Região do Norte**

De acordo com o referido no Relatório Ambiental foram definidos 30 projetos prioritários para investimentos em infraestruturas de transportes ao nível nacional, ordenados em duas listas, uma com os 15 projetos com a prioridade mais elevada e a outra integrando os 30 projetos. Estes «*distribuem-se pelo setor marítimo-portuário (18), ferroviário (8), rodoviário (2) e aeroportuário (2), a que corresponde um investimento estimado em cerca de 5 M€*» verificando-se «*uma maior incidência em número de projetos marítimo-portuários (60%); no entanto estes representam cerca de 30% do investimento, enquanto os do setor ferroviário representam 55%. Atentos apenas os 15 primeiros projetos por ordem de prioridade (investimento da ordem dos 2,5 M€) surgem 11 marítimo-portuários, representando mais de 70% do número total (e 47 % do*

investimento), contra apenas 2 ferroviários (46 % do investimento), 1 rodoviário e 1 aeroportuário. Em relação a fontes potenciais de financiamento é apresentada a seguinte distribuição: fundos EU (53% a 61%); setor público (24% a 25%); setor privado (13% a 23%)».

Para a Região do Norte estão previstos os seguintes projetos prioritários:

**– Setor Ferroviário:**

- Linha do Norte – conclusão do Plano de Modernização

Este projeto visa dotar esta linha de condições homogêneas de exploração, eliminando constrangimentos, aumentando os níveis de segurança e fiabilidade da infraestrutura – conclusão após 2016 e antes do fim do período de programação;

- Linha do Minho (Nine – Valença, Ermesinde – Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia)

Este projeto visa reforçar a mobilidade de pessoas e bens nas regiões do Grande Porto e do Alto Minho de Portugal e conclusão destas com a região espanhola da Galiza – conclusão após 2016 e antes do fim do período de programação;

- Linha de Leixões (Terminal de Leixões / Porto de Leixões)

Este projeto compreende a renovação da infraestrutura existente no atual terminal de Leixões (linha do pórtico e linha de manobra), a construção de uma nova ligação ferroviária à prevista Plataforma logística portuária de Gatões/Guifões e as intervenções para assegurar a formação de comboios com 750 metros de comprimento – conclusão após 2016 e antes do fim do período de programação;

- Linha do Douro

- Caíde – Marco de Canavezes

Esta intervenção permitirá que o serviço urbano seja assegurado sem necessidade de transbordo entre o Porto e Marco de Canavezes, melhorando o serviço oferecido ao cliente e possibilitando o ganho de sinergias com a atual oferta Urbana do Porto – conclusão até 2016;

- Marco – Régua

Este projeto visa a eletrificação da linha do Douro entre o Marco e a Régua numa extensão de cerca de 43 km, para assegurar a oferta de serviços regionais com tração elétrica, melhorando a velocidade comercial e as condições de conforto oferecidas aos passageiros, permitindo otimizar

o modelo de exploração comercial – conclusão após 2016 e antes do fim do período de programação;

- Régua – Pocinho

Este projeto prevê a eletrificação da linha do troço Régua – Pocinho da linha do Douro numa extensão de cerca de 70 km, para permitir a afetação de material de tração elétrica e a consequente integração da exploração deste troço no modelo de oferta da restante linha do Douro, permitindo otimizar a gestão do parque de material e dos recursos humanos – conclusão após o período de programação;

- Linha do Vouga (Aveiro – Sernada do Vouga e Espinho – Oliveira de Azeméis)

Este projeto visa melhorar os níveis de segurança da exploração ferroviária, elevando os níveis de fiabilidade e qualidade de serviço – conclusão após 2016 e antes do fim do período de programação.

**– Setor Marítimo-portuário:**

- Porto de Leixões

- Ampliação do Terminal de Contentores Sul

O projeto consubstancia-se no reforço e repavimentação do terraplino para aumento da área de estacionamento de contentores cheios, em cerca de 2,4 hectares, na construção de um Terminal Ferro-Marítimo de apoio e na reconversão do antigo parque de espera de camiões para zona de estacionamento de contentores vazios – conclusão até 2016;

- Criação de novo terminal de contentores a fundos -14 m (ZH)

O projeto consiste na construção de um novo terminal de contentores Post-Panamax, o que implicará o prolongamento do quebra-mar exterior de proteção da entrada e canal do porto em 300 metros e o aprofundamento da bacia de rotação e canal de entrada no porto para 14 metros ZH – conclusão após 2016 e antes do fim do período de programação;

- Novo Terminal de Cruzeiros

O novo terminal contempla um novo cais de acostagem para navios cruzeiros até 300 metros de comprimento (já concluído), uma estação de passageiros, um porto de recreio para 170 lugares, um cais dedicado à navegação flúvio-marítima e o Centro de Ciência e Tecnologias do Mar, da Universidade do Porto – conclusão até 2016;



- Plataforma Logística

É um investimento que contribuirá para desenvolver o porto e transformar a Área Metropolitana do Porto numa plataforma de valor acrescentado de nível ibérico. Esta plataforma localiza-se junto ao porto, com acesso privativo pela Via Interna de Ligação ao porto, e compreende dois Polos: i) Pólo 1, com uma área total de 31 hectares e ii) Pólo 2, com uma área total de 35 hectares – conclusão após 2016 e antes do fim do período de programação;

- Via navegável do Douro

- Execução das obras de alargamento e aprofundamento do canal de navegação na foz dos rios Tua e Sabor, permitindo eliminar o estrangulamento da via navegável – conclusão após 2016 e antes do fim do período de programação;

- Realização de um conjunto de intervenções nas eclusas que procuram ultrapassar obsolescências de natureza técnica, logística e funcional – conclusão após 2016 e antes do fim do período de programação;

**– Setor Rodoviário:**

- IP4. Túnel do Marão

Este projeto desenvolve-se numa extensão de cerca de 30 km, contemplando a execução de um túnel com aproximadamente 6 km, e possui um perfil transversal tipo caracterizado por 2x2 vias – conclusão até 2016;

- Acessibilidades na EN14 entre Vila Nova Famalicão e Maia

Esta intervenção visa conferir melhores condições de acessibilidade numa zona densamente povoada e onde a dinâmica do tecido empresarial revela necessidades pontuais de adoção de medidas especificamente dedicadas a essa realidade – conclusão após 2016 e antes do fim do período de programação;

- Corredor do IC35: Penafiel – Entre-os-Rios e Arouca – Santa Maria da Feira

A construção do IC35, que constitui uma alternativa à EN 106, representa a necessidade evidenciada pelas populações dos concelhos de Penafiel, Marco de Canaveses, Castelo de Paiva e Cinfães, entre outras. A variante Arouca – Santa Maria da Feira, com uma extensão aproximada de 23 km, conjugado com o corredor do IC35 entre Castelo de Paiva e Mansores, constituirá

uma ligação deste último ao IPI/AI, em Santa Maria da Feira – conclusão após 2016 e antes do fim do período de programação;

**– Setor Aéreo e Aeroportuário:**

- Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro

Este projeto insere-se no Plano Estratégico da ANA 2013-2017.

**– Projetos de Transportes Públicos de Passageiros:**

Desenvolvimento de outros serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional como, por exemplo, o serviço “Porta-a-Porta”.

**2.3. Relatório Ambiental**

Analisados os documentos atrás referidos e realizada a integração da informação com a apreciação do Relatório Ambiental, somos de parecer que o documento apresenta uma estrutura e conteúdo que permitem conhecer os aspetos mais relevantes a analisar, não obstante as fragilidades que a seguir se explicitam.

O objeto de avaliação foi suficientemente descrito e caracterizado, apoiando-se na integração de informação constante dos documentos mencionados nos pontos anteriores.

A metodologia adotada na definição dos Fatores Críticos apresentados, que deveria demonstrar a análise integrada das QE (Questões Estratégicas), do QRE (Quadro de Referência Estratégico) e dos FA (Fatores Ambientais), da qual resultam os FCD, não foi explicitada. Também não foram apresentados para cada FCD os respetivos critérios de avaliação, indicadores e fontes de informação, nem a relação dos FCD com o QRE, sendo que só no final do Relatório se estabeleceu a relação entre os fatores críticos definidos e os objetivos do PETI3+.

O RA apresenta os instrumentos estratégicos de âmbito europeu e nacional, relevantes para a avaliação ambiental do Plano, com detalhe suficiente para perceber as suas implicações e articulação com o mesmo.

Teria sido importante apresentar uma análise SWOT para cada FCD, identificando e sistematizando os respetivos pontos fortes e fracos, ameaças e oportunidades.

A síntese da avaliação ambiental do Plano foi realizada cruzando os objetivos estratégicos e as medidas do PETI3+ com o QRE, identificando o sentido do contributo do Plano. Foi também apresentada a relação dos objetivos e das prioridades do Plano com os FCD, identificando igualmente os contributos do Plano face a cada fator.

As conclusões da avaliação ambiental apresentadas afiguram-se corretas, salientando-se que devem ser devidamente consideradas na fase subsequente do processo de AAE as indicações e propostas nelas expressas, visando otimizar o plano e a sua operacionalização.

São igualmente de destacar as recomendações realizadas, no sentido de, como refere o RA, não só «(...) colmatar lacunas ou aspetos insuficientemente cobertos pelo PETI3+ mas também de que sejam tomadas as necessárias providências para que a execução do mesmo permita a satisfação de objetivos ambientais e de desenvolvimento sustentável, em linha com políticas e estratégias europeias e nacionais». O RA assinala que a consideração das recomendações adquire também importância pelo facto de a avaliação ambiental ter incidido sobre um plano já concluído, não possibilitando a absorção pelo plano dos contributos que deveriam decorrer de uma metodologia de avaliação ambiental que tivesse acompanhado e influenciado a sua elaboração.

Relativamente à fase de seguimento/monitorização, o RA refere que para o seguimento da implementação do PETI3+ deve ser definido um conjunto de indicadores de resultado e metas a atingir e que, ao nível das dinâmicas territoriais, «é desejável que este sistema de monitorização seja articulado e partilhado entre as entidades responsáveis pela política de transportes e as entidades responsáveis pela política de solos, ordenamento do território e urbanismo. Neste contexto, é desejável a articulação entre os Observatórios dos PROT e a estrutura de acompanhamento prevista no ponto 17.7 do PETI3+, com a adoção de mecanismos de monitorização comuns e indicadores partilhados».

Ora, afigura-se que nesta fase da AAE deveria ter sido proposto um plano de seguimento suficientemente desenvolvido, integrando:

- medidas de planeamento e gestão, destinadas a prevenir, reduzir e eliminar efeitos adversos no ambiente, permitindo concretizar o Plano de forma mais sustentável e em articulação com as orientações decorrentes da AAE;
- medidas de controlo, que consubstanciam os indicadores do sistema de monitorização da AAE focados nos resultados e tendo em conta as questões críticas antes identificadas;
- Quadro de Governança, definindo as responsabilidades e a articulação entre as várias entidades para a implementação do Plano num quadro de sustentabilidade.

Para além dos aspetos atrás aludidos, importa ainda apresentar as seguintes considerações:

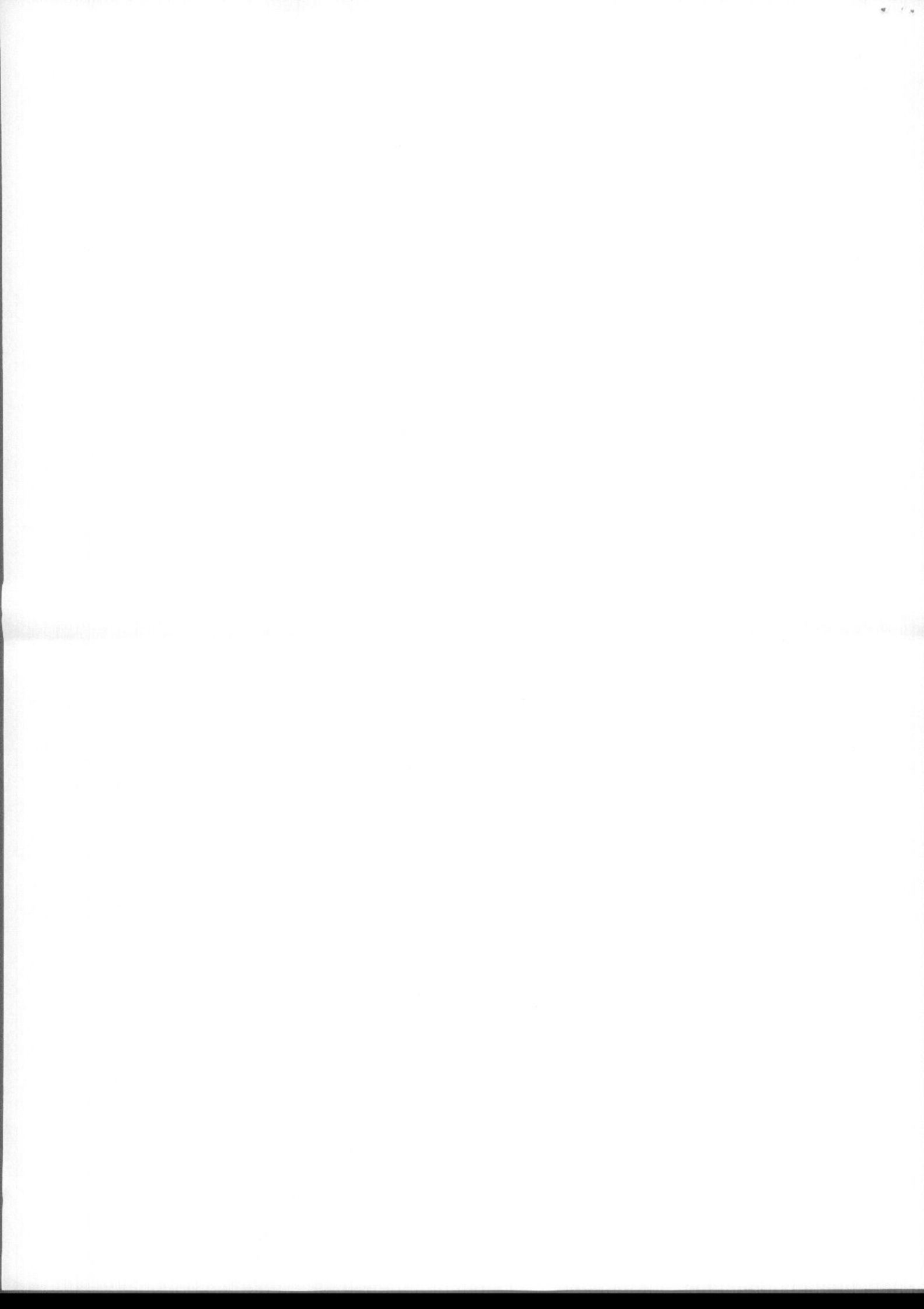
- a análise do Relatório Ambiental ficou prejudicada pela ausência de avaliação do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD) correspondente à fase de definição de âmbito, uma vez que, conforme referido no nosso ofício, o documento remetido, sendo uma versão muito preliminar, não apresentou a informação necessária para a emissão de parecer fundamentado;
- os pareceres emitidos pelas entidades consultadas, nomeadamente os referidos no Relatório nas páginas 104 (DGT) e 125 (DGPC), deveriam ter sido incluídos em anexo, dando nota do seu teor e correspondente ponderação no âmbito da AAE em curso;
- no RA refere-se que *«Apenas os instrumentos de gestão territorial em vigor (leia-se: aprovados pela entidade competente e publicados em Diário da República) são suscetíveis de produzir os efeitos previstos na lei em matéria de vinculação das entidades públicas e privadas e de relação com outros instrumentos de gestão territorial. Os instrumentos de gestão territorial em elaboração, qualquer que seja o estado dessa elaboração, podem ser modificados em todo o tempo, sem consequências no plano jurídico-administrativo. Por esta razão, esta análise foi circunscrita aos PROT em vigor»*, significando que a Proposta de PROT- N não foi analisada. Tendo em conta a importância deste documento, em fase de apreciação na DGT, e o facto de as suas orientações terem sido seguidas no desenvolvimento, nomeadamente, de algumas revisões de PMOT, entretanto concluídas e publicadas, consideramos que se justificava a sua apresentação e análise na presente AAE.

Resta salientar que na documentação disponibilizada para consulta não consta o Resumo Não Técnico do RA, documento base para efeitos de consulta pública, conforme disposto na alínea i) do ponto 1 do artigo 6.º do RJAAPP.

### 3. Conclusões

Face ao exposto, e sem prejuízo da apreciação técnica transmitida no ponto 2. do presente parecer, entende-se fundamental clarificar a situação de aprovação do Plano, previamente ao desenvolvimento deste processo, designadamente a *«submissão a consulta pública, pela entidade responsável pela elaboração do plano, deste e do relatório ambiental»*, tendo ainda em consideração que *«os resultados das consultas realizadas deverão ser tidos em conta na elaboração da versão final do plano e do respetivo relatório ambiental»*, conforme referido no próprio RA.

Porto e CCDR-N, 24 de outubro de 2014.





Presidência do Conselho de Ministros  
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro

Ao  
Lnec - Laboratório Nacional de Engenharia Civil  
Av. do Brasil, 101  
1700-066 Lisboa

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
03564	2014-09-08	DSOT 1307/14 Proc: AAE-00.00.00/2-14	23.OUT.2014

ASSUNTO: Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas PETI3+ - Relatório Ambiental

De acordo com o solicitado através do vosso ofício supra referido, junto enviamos o parecer desta Comissão de Coordenação:

1. Antecedentes

Em 15 de Maio de 2014 esta CCDR emitiu um parecer sobre uma definição prévia de fatores prioritários sobre os quais a avaliação ambiental do referido plano deveria incidir. Para este parecer a CCDR Centro apenas teve acesso aos documentos do PETI 3+, não tendo sido disponibilizado qualquer outro documento de trabalho no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica.

Assim, embora seja referido na pagina 4 do Relatório Ambiental (2.2.Enquadramento Metodológico) que foi elaborado um documento “contendo uma proposta preliminar de estrutura do Relatório Ambiental, explicitando o âmbito da avaliação ambiental e o alcance da informação a incluir no relatório e envio às entidades consultadas.”, esta CCDR nunca teve conhecimento desse documento, não se tendo, portanto, pronunciado sobre o mesmo.

Por outro lado, desconhece-se a ponderação que recaiu sobre os diversos pareceres emitidos pelas entidades.

2. A incidência do PETI 3+ na Região Centro

O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) compreende um conjunto de projectos de investimento em infraestruturas para os diferentes modos de transporte (ferroviário, rodoviário, marítimo-portuário e aeroportuário), a concretizar até ao fim da presente década (2014-2020).

O plano incide sobre o território continental e adopta como linhas de força o crescimento, a competitividade e a coesão.

9

UHEC 07154 3010\*14 1414





Presidência do Conselho de Ministros  
*Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro*

O PETI 3+ baseia o seu referencial estratégico para o período 2014-2020 no equilíbrio entre o esforço de promoção do crescimento; no esforço reformista e de promoção da sustentabilidade do sistema de transportes e no esforço de coesão social e territorial, formatando os projectos de investimento em seis eixos de desenvolvimento prioritários para o horizonte 2014-2020:

- Corredor da fachada atlântica;
- Corredor internacional norte;
- Corredor internacional sul;
- Corredor do Algarve;
- Corredor do interior;
- Transportes públicos de passageiros

Deste seis eixos, tem incidência directa no território da região Centro o corredor da fachada atlântica, o corredor internacional norte, corredor do interior. Não são evidenciados projectos para o centro de Portugal no eixo dos transportes públicos de passageiros (ver quadro 1). Não estão previstas infraestruturas do sector aéreo e aeroportuário.

Quadro – 1 – Projectos previstos pelo PETI 3+ com incidência directa no Centro de Portugal para o período 2014-2020.

Corredores	Sectores		
	Ferroviário	Marítimo-portuário	Rodoviário
Corredor da fachada atlântica	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conclusão do Plano de Modernização da Linha do Norte (parcial)</li><li>• Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos (Meleças / Louriçal, Ramal de Alfarelos, Ramal Secil, Ramal do Ramalhal - Valouro)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Porto de Aveiro - Criação de condições (acesso marítimo) que permitam entrada e saída de navios de maior dimensão, incluindo durante o período noturno.</li><li>• Porto de Aveiro – Logística: Infraestruturação, melhoria das infraestruturas marítimas, terminal intermodal da</li></ul>	





Presidência do Conselho de Ministros  
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro

		ZALI e expansão da plataf. log. de Cacia. <ul style="list-style-type: none"><li>• Porto de Aveiro - Melhoria das condições operacionais dos terminais ro-ro /contentores, de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários.</li><li>• Porto da Figueira da Foz - Aprofundamento da barra e canal de acesso e alargamento da bacia de manobras para recepção de navios de maior dimensão</li></ul>	
Corredor internacional norte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Corredor Aveiro/ Leixões-Vilar Formoso</li><li>• Linha Beira Alta (Ramal Porto Aveiro+Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia + Pampilhosa/V Formoso + R. Viseu).</li><li>• Linha Beira Baixa (Covilhã-Guarda)</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• IP3. Coimbra – Viseu</li></ul>
Corredor do interior	<ul style="list-style-type: none"><li>• Linha do Vouga</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nó do IP1/A1 com o IC9</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• IP5. Vilar Formoso – Fronteira</li></ul>

O Quadro de Referência estratégico é abrangente e diversificado, envolvendo instrumentos com várias escalas de intervenção nos domínios de estudo.

### 3. Apreciação

Embora se pondere que os fatores críticos de decisão são suficientemente abrangentes para considerar os fatores ambientais relevantes em matéria de aplicação do Decreto-Lei 232/2007, de 15 de Junho, não



se justifica a sua identificação em função da análise integrada dos fatores ambientais legalmente estabelecidos, das questões estratégicas do plano e do quadro de referência estratégico.

Por outro lado, considera-se que a sua avaliação não está devidamente justificada verificando-se que grande parte dos efeitos apresentam potenciais conflitos com os objetivos ambientais subjacentes aos diferentes fatores críticos.

O quadro de referência estratégico pode ser enriquecido recorrendo á incorporação dos objetivos dos seguintes documentos:

- a) Compromisso para o Crescimento Verde”;
- b) Plano Regional de Ordenamento do Território do Centro, pois embora não estando aprovado a sua consulta poderia contribuir para a justificação de alguns projetos os quais concretizam para Região Centro as orientações do PNPO;
- c) RIS 3 do Centro de Portugal.

Considera-se ainda que alguns dos requisitos estabelecidos nos nº1 e 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei 232/2007, de 15 de Junho não estão suficientemente desenvolvidos no Relatório Ambiental em presença. Com efeito, para além de não se equacionarem algumas alternativas possíveis aos projetos apresentados, também são apenas abordados de forma genérica os eventuais efeitos significativos no ambiente decorrentes da aplicação do plano, remetendo para uma fase posterior as medidas de avaliação e controle que permitam a monitorização dos efeitos no ambiente. Ou seja, o relatório não evidencia os critérios, os indicadores e a respetiva métrica adoptada para o prosseguimento da análise ambiental do contributo do PETI 3+ e para a sustentabilidade.

Recomenda-se, desta forma a aproximação às orientações metodológicas adoptadas pela Agência Portuguesa do Ambiente para a Avaliação Ambiental Estratégica.

#### 4. Projetos na Região Centro

Verifica-se que são considerados 3 projetos com localização na Região Centro que não constavam na lista do GTIEVA. São eles:

- a. Linha Beira Baixa (Covilhã-Guarda) com 80 M€;
- b. IP5. Vilar Formoso – Fronteira com 12 M€; e
- c. Linha do Vouga com 3 M€.



Presidência do Conselho de Ministros  
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro

No entanto, a comparação dos projetos considerados no PETI 3+ para a Região Centro com os projectos considerados relevantes no âmbito do respectivo Plano de Ação Regional (PAR) (agregados no domínio aí designado como “Acessibilidades, Logística e Mobilidade à Escala Regional (MOVIMENTOS)”) merece-nos os seguintes comentários relativamente ao seu acolhimento ou relevância:

O que diz o PAR	Comentários
Consolidação da rede de infraestruturas de transporte e logística de suporte à afirmação externa da região, incluindo soluções de transporte ferroviário de alta prestação adequadas para afirmação do corredor Aveiro-Salamanca enquanto elemento central na exportação de bens transacionáveis para a Europa;	É dada relevância ao corredor Aveiro – Salamanca e pode considerar-se que o projeto foi razoavelmente acolhido pelo PETI, embora, cfr ADFERSIT, se coloquem questões relacionadas com a bitola europeia e o traçado da linha.
Realização de investimentos de qualificação e continuidade do reforço de competitividade dos portos de Aveiro e Figueira da Foz, na dinamização de fluxos internacionais de mercadorias;	Foi acolhido no PETI.
Conclusão da rede rodoviária regional de ligação entre capitais de distrito, através de traçado em perfil de autoestrada, que promova a ligação entre Coimbra e Viseu, e a ligação entre Castelo Branco e a fronteira de Monfortinho (IC31);	Foi acolhido o projeto de ligação de Coimbra a Viseu, embora com financiamento privado, mas não foi acolhido o projeto IC 31.
Conclusão de soluções de mobilidade rodoviária que potenciam investimentos já parcialmente realizados e são relevantes a nível regional, através de uma intervenção faseada que possa dar continuidade às vias IC6 e IC7;	Nada refere a este propósito, embora o PETI valorize o tema da coesão social e territorial nas prioridades de intervenção.



Presidência do Conselho de Ministros  
*Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro*

Melhoria das condições de interoperabilidade e acessibilidade logística a espaços relevantes, à escala regional, de localização de empresas;	O único projeto Last Mile acolhido foi o término da A25. Para concluir os IC 8 e 12 nada refere.
Conclusão dos projetos de modernização, electrificação e consolidação dos modelos de operação da rede ferroviária regional, sempre através de opções que garantam a correspondente sustentabilidade;	Foram bem acolhidas no PETI as modernizações das linhas férreas (Norte, Oeste, Beira Baixa, Beira Alta). Embora nada se diga sobre a eventual ligação da linha da Beira Baixa e Beira Alta
Consolidação de uma rede regional de plataformas logísticas, sempre que possível com garantias de intermobilidade e acesso ferroviário numa lógica de sustentabilidade da sua operação;	A plataforma logística de Aveiro foi acolhida, as da Figueira da Foz e da Guarda não. Este conjunto de investimentos também é muito omissos no que diz respeito a plataformas logísticas.
Promoção de soluções de mobilidade sustentável ao nível dos espaços urbanos, mas igualmente em termos intermunicipais, neste caso através de iniciativas equacionadas no contexto das diferentes CIM;	Nada refere explicitamente, embora considere apoiar serviços públicos de transporte de passageiros
Estudo da viabilidade de criação de um aeroporto regional, por via da abertura à aviação civil da Base Aérea de Monte Real, desde que fique garantida a respetiva sustentabilidade através de análise sólida de viabilidade do projeto.	Nada refere, embora no GTIEVA a BA Monte Real seja referida em outros projetos aeroportuários com um valor de 17 M€.



Presidência do Conselho de Ministros  
*Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro*

De referir que quanto aos projetos considerados no âmbito de “Outros serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional”, no valor de 580 M€, assinalado no eixo dos transportes públicos de passageiros, nada de concreto se refere quanto ao seu conteúdo, para além de que, por um lado, deverá incidir em “desenvolvimento dos sistemas de transporte público de passageiros, reduzindo a fatura energética do país e as emissões de CO2 e aumento da produtividade da sociedade por redução do congestionamento de tráfego”, e que por outro lado, deverá incluir o designado “Programa — Portugal Porta-a-Porta”.

Com os melhores cumprimentos

A Presidente

(Prof.<sup>a</sup> Doutora Ana Abrunhosa)



CCDR ALENTEJO

SEDE

N.º 4354 DATA: 22/09/2014

Exmo Senhor Presidente do LNEC  
**Engº Carlos Pina**  
Av. do Brasil 101  
1700-066 Lisboa

Na sua resposta indique  
sempre a nossa referência

Sua Referência  
0102/121/19408

Sua comunicação de  
29-08-2014

Nossa referência  
515-DSA/DAAmb/2014

Processo

ASSUNTO: Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas PETI3+ - Relatório Ambiental

Na sequência da comunicação desse Laboratório, através do ofício nº 03458, recebido a 29-08-2014, a solicitar a pronúncia desta CCDR na qualidade de ERAE, no âmbito do nº 1 do artigo 7º do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de Junho, sobre o assunto em epígrafe, informa-se V. Exª que da análise do documento em apreço sobressai a considerável fundamentação das abordagens efectuadas, com destaque para a sistematização das congruências do plano estratégico dos transportes com os principais instrumentos de planeamento enquadrados nas ópticas ambiental, de ordenamento do território, do turismo e do desenvolvimento económico e social, dos quais se destacam aqueles que mais se enquadram nas competências das CCDR, como sejam, entre outros, o PNPOT, o PENT e o QREN.

Considerando ainda, que a maior parte do financiamento público dos projectos que constituem o Plano é originário dos fundos europeus, foi adequado o Relatório Ambiental ter analisado as relações do Plano com os instrumentos estratégicos relevantes ligados ao apoio comunitário, como sejam a Estratégia Europeia 2020, o Acordo de Parceria 2014-2020 e os programas operacionais.

Por outro lado, o Relatório Ambiental estabelece, em conformidade com a legislação em vigor, a definição dos factores críticos de decisão (FCD), que se considera corresponderem às temáticas mais susceptíveis de virem a ser afectadas pelos impactes da operacionalização do Plano em apreço.

**Sede:**

Av. Eng. Arantes e Oliveira, 193  
7004-514 ÉVORA  
Telef: +351 266 740 300  
Fax: +351 266 706 562  
E-mail: [expediente@ccdr-a.gov.pt](mailto:expediente@ccdr-a.gov.pt)  
[www.ccdr-a.gov.pt](http://www.ccdr-a.gov.pt)

Serviço Sub-Regional de Beja:  
Avenida Miguel Fernandes, nº 37  
7800-396 BEJA  
Telef: +351 284 313 610  
Fax: +351 284 313 619

Serviço Sub-Regional de Portalegre:  
Av. Pio XII Lote 8-3º  
7300-073 PORTALEGRE  
Telef: +351 245 339 740  
Fax: +351 245 308 317

Serviço Sub-Regional do Litoral:  
Bairro Azul, Praceta 1º Maio.  
Colectiva A6 - 1º andar. Apartado 85  
7500-999 VILA NOVA DE SANTO ANDRÉ  
Telef: +351 269 759 150  
Fax: +351 269 759 158

No que se refere à avaliação dos FCD são consideradas as vulnerabilidades e riscos associados à concretização dos objectivos estratégicas sendo apontado, correctamente, a sua minimização. No entanto, para o factor "Coesão Territorial e Mobilidade" há a referir o seguinte:

a) quanto ao ordenamento do território, assinala-se a necessidade de concretizar uma boa governança territorial multiníveis por forma a articular os investimentos com os expectáveis benefícios regionais e locais.

b) no que respeita ao contexto socioeconómico, tendo em atenção que a implementação do Plano irá trazer alterações consideráveis quanto às condições de acessibilidade, com impacte directo nas populações, que ficarão sujeitas a novos fluxos de tráfego e a consequentes alterações nas dinâmicas migratórias e nos movimentos pendulares de deslocação casa /trabalho, casa / estudo, considera-se que seria de:

- identificar os efectivos de população afectada/beneficiada pelo Plano e efectuar uma caracterização da sua distribuição pelo território;
- efectuar uma referência aos impactes previsíveis junto das populações e identificar as principais alterações nos processos de mobilidade e coesão social, relativamente às melhorias que serão introduzidas no contexto das acessibilidades.

No que se refere à paisagem, embora esta não fosse integrada nas FCD, considera-se que o referido sobre a mesma, no capítulo das "Recomendações" (capítulo 9), deve constituir um aspecto a ser incluído no PETI3+, nos moldes referidos no capítulo mencionado.

Em conclusão, refira-se que:

Atendendo a que a avaliação ambiental incidiu sobre um plano já concluído, não tendo portanto sido possível à equipa acompanhar a sua elaboração e fornecer contributos que pudessem ter influenciado opções tomadas, são efetuadas no capítulo 9 – Recomendações, algumas propostas destinadas a suprir, na medida do possível, esta lacuna; a AAE dá assim um importante contributo para o desenho e a execução do Plano com a inclusão das referidas "Recomendações".

Face ao acima exposto, considera-se que, na generalidade, o processo de avaliação ambiental do PETI3+ foi bem estruturado e a análise adequada ao contexto dos objectivos, no que se refere ao escrutínio da sustentabilidade dos projectos e das medidas propostas pelo mesmo.

**Sede:**

Av. Eng. Arantes e Oliveira, 193  
7004-514 ÉVORA  
Telef: +351 266 740 300  
Fax: +351 266 706 562  
E-mail: [expectante@ccdr-a.gov.pt](mailto:expectante@ccdr-a.gov.pt)  
[www.ccdr-a.gov.pt](http://www.ccdr-a.gov.pt)

Serviço Sub-Regional de Beja:  
Avenida Miguel Fernandes, n.º 37  
7800-396 BEJA  
Telef: +351 284 313 610  
Fax: +351 284 313 619

Serviço Sub-Regional de Portalegre:  
Av. Pio XII Lote 8-3º  
7300-073 PORTALEGRE  
Telef: +351 245 339 740  
Fax: +351 245 308 317

Serviço Sub-Regional do Litoral:  
Bairro Azul, Praceta 1ª Maio,  
Colectiva A6 – 1º andar, Apartado 85  
7500-999 VILA NOVA DE SANTO ANDRÉ  
Telef: +351 269 759 150  
Fax: +351 269 759 158

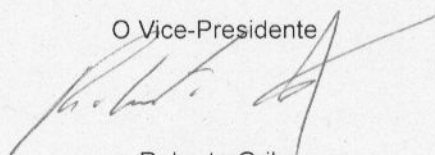


Considera-se, ainda, fundamental, face ao contexto em que o presente relatório foi elaborado, que a Declaração Ambiental contenha de forma explícita a indicação de como foram incorporados no PETI 3+, os conteúdos das Conclusões (capítulo 8), das Recomendações (capítulo 9) e dos Sistemas de Seguimento (capítulo 10) do Relatório Ambiental.

Devem ainda ser consideradas as questões mencionadas no presente ofício para o FCD Coesão Territorial e Mobilidade.

Com os melhores cumprimentos,

O Vice-Presidente



Roberto Grilo

CM

**Sede**

Av. Eng. Arantes e Oliveira, 193  
7004-514 EVORA  
Telef: +351 266 740 300  
Fax: +351 266 706 562  
E-mail: [expediente@ccdr-a.gov.pt](mailto:expediente@ccdr-a.gov.pt)  
[www.ccdr-a.gov.pt](http://www.ccdr-a.gov.pt)

Serviço Sub-Regional de Beja:  
Avenida Miguel Fernandes, nº 37  
7800-396 BEJA  
Telef: +351 284 313 610  
Fax: +351 284 313 619

Serviço Sub-Regional de Portalegre:  
Av. Pio XII Lote 8-3º  
7300-073 PORTALEGRE  
Telef: +351 245 339 740  
Fax: +351 245 308 317

Serviço Sub-Regional do Litoral:  
Bairro Azul, Praceta 1º Maio,  
Colectiva A6 – 1º andar, Apartado 85  
7500-999 VILA NOVA DE SANTO ANDRÉ  
Telef: +351 269 759 150  
Fax: +351 269 759 158



Exmo. Sr<sup>o</sup>  
Presidente do Laboratório Nacional  
de Engenharia Civil (LNEC)  
Av. do Brasil, 101  
Lisboa  
1700-066 Lisboa

**Sua Referência**  
3461

**Sua Comunicação**  
29.08.2014

**Nossa referência**  
Proc<sup>o</sup> nº 25.22.2009.000004;  
DOT.51/364  
Entrada nº E06261-201409,  
2.09.2014  
Ofício nº S05238-201411-ORD

**ASSUNTO: «Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas PETI3+.  
Relatório Ambiental – versão Agosto 2014».  
Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC).**

Na sequência do Vosso ofício acima identificado, respeitante ao assunto referenciado em epígrafe, e na sequência da participação desta Comissão de Coordenação na fase do Relatório de Definição de Âmbito da respectiva Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), através da nossa Inf. nº I01212-201405-INF-ORD, de 13/05/2014., remetido pelo Of<sup>o</sup> nº S02309-201405-ORD de 15.05.2014, vimos transmitir o nosso contributo, apesar de já ter decorrido o prazo para o efeito.

1. Face ao conteúdo do relatório ambiental considera-se que foram integradas algumas medidas que visam a redução das emissões atmosféricas e de ruído, as quais só serão efetivamente implementadas quando as mesmas forem integradas na elaboração dos projetos de execução dos projetos que foram identificados no PETI3+.

2. No âmbito da avaliação ambiental deverá ser acautelada a sujeição, ou não, a avaliação de impacte ambiental, dos projetos a implementar, no âmbito do definido no Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental, aprovado pelo Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro.

3. O capítulo 6.2.2.2. do documento PETI3+, relativo ao Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT ALGARVE), refere que *"A análise dos projectos previstos como prioritários no âmbito do corredor da fachada atlântica e do corredor do interior à luz do diagnóstico e das orientações definidas pelo PROT Algarve não evidencia sinergias com os projetos do corredor do Algarve"* (pp. 116), bem como a eventualidade de os investimentos previstos para Sines, para o aeroporto de Beja e para o ramal Neves-Corvo poderem vir a trazer *"benefícios territoriais marginais para a região do Algarve"*, serem possibilidades apontadas como altamente improváveis uma vez que, de acordo com o próprio documento, *"não há no PETI3+ evidência expressa que assim venha a ser"*.

4. Verifica-se que a apreciação crítica elaborada por esta Comissão de Coordenação transmitida ao LNEC pelo ofº nº S02309-201405-ORD de 15.05.2014 (que capeou a informação nº I01212-201405-INF-ORD, de 13/05/2014) resumida na nota de rodapé da página 115 do documento em questão, se mantém, ou seja os projectos prioritários previstos no PETI3+ para o corredor Sul, em especial no que respeita aos valores de investimento e identificação de projetos a financiar, não irão contribuir para concretizar os objectivos estratégicos do PROT.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente



(David Santos)

MJSB../..

**Assunto :** Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas PETI3 - Relatório Ambiental.

**Requerente :** LNEC- Laboratório Nacional de Engenharia Civil

**Local :**

**Servidão**

**Administrativa :**

**Inf. n.º:** S-2014/351135 (C.S:969430)

**Cód. Manual**

**N.º Proc.:** SALVAGUARDA/2014/11-06/68/AIA/2134  
(C.S:126652)

**Data Ent. Proc.:** 02/09/2014

---

Subdiretor Geral (a) João Carlos dos Santos a 26/09/2014

Concordo. Oficiar em conformidade.

---

**INFORMAÇÃO n.º 2236/ DSPAA/2014**

**data:** 26.09.2014

**cs:** 126652

**processo n.º:** 2014/1(089)

**assunto:** Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas PETI3+ - Horizonte 2014-2020. Relatório Ambiental - Parecer.

### ENQUADRAMENTO LEGAL

A presente apreciação fundamenta-se nas disposições da legislação em vigor, nomeadamente:

- Lei n.º 107/2001 de 8 de setembro, que estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do património cultural.
- Decreto-Lei n.º 270/99 de 15 de julho, que publica o Regulamento de Trabalhos Arqueológicos, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 115/2012 de 25 de maio, 287/2000, de 10 de novembro.
- Decreto-Lei n.º 232/2007 de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011 de 4 de maio, regime a que fica sujeita a avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente.
- Decreto-Lei n.º 309/2009 de 23 de outubro, que estabelece o procedimento de classificação dos bens imóveis de interesse cultural, bem como o regime jurídico das zonas de proteção e do plano de pormenor de salvaguarda.
- Decreto-Lei n.º 115/2012 de 25 de maio, que cria a Direção-Geral do Património Cultural.

- Portaria n.º 223/2012 de 24 de julho, que estabelece a Estrutura Nuclear da Direção-Geral do Património Cultural.
- Decreto-Lei n.º 151-B/2013 de 31 de outubro, que estabelece o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental (AIA), com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 47/2014 de 24 de março.

## PARECER

### 1- Enquadramento do Plano e da Avaliação Ambiental

O Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) remeteu através do seu ofício n.º 3558 de 8 de setembro o Relatório Ambiental relativo ao PETI3+ - Horizonte 2014-2020 (2.ª versão corrigida).

Anteriormente esta Direção-Geral pronunciou-se relativamente ao âmbito e alcance da informação a incluir no Relatório Ambiental da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) e aos Fatores Críticos de Decisão (FCD) do Plano Estratégico, de acordo com o Decreto-Lei n.º 232/2007 de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011 de 4 de maio.

No mesmo diploma é definido como responsável pela AA o proponente do Plano a avaliar, que assim promove a fase de determinação do âmbito e alcance da AA, a respetiva consulta das entidades e do público, bem como a subsequente fase de preparação do Relatório Ambiental (RA) seguida de nova consulta das entidades e do público e finalmente à apresentação da Declaração Ambiental à Agência Portuguesa do Ambiente (APA).

Refira-se que este Plano envolve a construção de infraestruturas com impactes ambientais, enquadrando assim projetos sujeitos a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), de acordo com o Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 47/2014 de 24 de março.

### 2- Objeto e objetivos da AAE

Através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, o Governo aprovou o Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável (PET), no qual foram estabelecidas as linhas de orientação prioritárias para o horizonte 2011-2015, surgindo neste contexto como atualização deste, o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+) que integra o «conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até ao fim da presente década».

O principal objetivo da presente AAE será então o de estabelecer as condições ambientais e de sustentabilidade que devem acompanhar o desenvolvimento das opções estratégicas de planeamento. Neste caso as opções estratégicas que se colocaram no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020, (PETI 3+) - «Para que tudo fique mais perto».

A AAE avalia, de modo estratégico, e antecipado, aqueles que de outro modo poderão ser eventuais efeitos significativos no ambiente resultantes da aplicação de um plano ou programa, nos termos do Decreto-Lei nº 232/2007 de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011 de 4 de maio.

De acordo com, nomeadamente as alíneas b), e), f), g) e h), do n.º 1 do artigo 6.º do referido Decreto-Lei o Relatório Ambiental (RA) deverá identificar e descrever as «caraterísticas ambientais das zonas suscetíveis de serem significativamente afetadas» e «os eventuais efeitos significativos no ambiente

decorrentes da aplicação do plano ou do programa», considerando questões como «o património cultural, incluindo o património arquitetónico e arqueológico», as «medidas destinadas a prevenir, reduzir e, tanto quanto possível, eliminar quaisquer efeitos adversos significativos no ambiente resultantes da aplicação do plano» e a «descrição das medidas de controlo previstas».

### 3- Relatório Ambiental (RA)

O Relatório Ambiental (RA) integrou na generalidade as sugestões efetuadas pela DGPC aquando da análise efetuada relativamente aos Fatores Críticos de Decisão (FCD) e ao âmbito e alcance da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do PETI3+, nomeadamente da informação a incluir no relatório ambiental, e nomeadamente da questão levantada relativamente ao quadro de referência estratégico (QRE).

O RA ambiental apresenta a avaliação que estabelece a relação entre os FCD e as QAS consideradas relevantes para o PETI3+ e as Questões Ambientais (QA) definidas artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 232/2007 de 15 de Junho, onde consta a QA «património cultural, incluindo o património arquitetónico e arqueológico».

Dadas as características ou antecedentes de alguns dos projetos, que até foram submetidos anteriormente sujeitos a procedimentos de AIA com DIA emitidas, o RA apresenta em 3.5.2, a *Síntese da situação dos projetos em termos de avaliação ambiental* (pp. 22-41).

Quanto aos fatores considerados relevantes para a AAE do PETI3+, o património cultural não foi considerado um FCD mas surge identificado como uma QA no capítulo 6. *Relação com o Quadro de Instrumentos Estratégicos Nacionais Relevantes*, em 6.9, *Património Cultural, incluindo Património Arquitetónico e Arqueológico*.

Relativamente aos efeitos o documento enuncia (p. 172):

«Numa primeira análise, com base nos elementos disponíveis (que são, do ponto de vista da localização geográfica meramente indicativos), não é identificado conflito flagrante entre os projetos prioritários inscritos no PETI3+ e bens imóveis classificados nas categorias de “monumento”, “conjunto” ou “sítio”».

(...)

«As infraestruturas de transportes, em particular as rodoviárias e ferroviárias, podem ser em si um instrumento de valorização do património urbanístico, arquitetónico e arqueológico, na medida em que concorram para tornar mais acessíveis e eventualmente também mais visíveis (do ponto de vista cénico) os objetos patrimoniais mais significativos».

Reiteramos que dada a expressão regional, por exemplo, do território do Alto Douro Vinhateiro (Valor Universal Excepcional reconhecido pela UNESCO e Monumento Nacional), que o documento poderia ter assumido aí o risco de afetação ou degradação do património cultural por implementação de infraestruturas ou instalações.

Relativamente a Recomendações o documento enuncia (pp. 196-197):

«Relativamente ao património urbanístico, arquitetónico e arqueológico não bastará cumprir escrupulosamente e numa ótica de precaução as determinações legais em matéria de respeito pelas respetivas áreas de proteção. As infraestruturas de transportes, em particular as rodoviárias e ferroviárias, podem ser em si um instrumento de valorização desse património, na medida em que concorram para tornar mais acessíveis e eventualmente também mais visíveis

Gabinete da Direção

(do ponto de vista cénico) os objetos patrimoniais mais significativos. Nessa perspetiva, os efeitos do PETI3+ sobre o património cultural deverão ter uma dimensão permanente, a ter proativamente em consideração ao longo de toda a sua implementação, no quadro do processo de governança territorial multiníveis já anteriormente referido».

Dado que o RA não identifica os potenciais conflitos do PETI 3+ com os vários projetos previstos com o património cultural, também não se encontra prevista a monitorização da implementação de infraestruturas ou de instalações em áreas sensíveis e de valor patrimonial (desde que fossem identificáveis à macro escala e fora dos centros urbanos, e tendo em consideração a conservação *in situ* do património arqueológico).

Essa avaliação de eventuais efeitos bem como das medidas de controlo é assim diferida para fase posterior de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) de cada um dos projetos, e caso a legislação se aplique.

**4- Considerações Finais**

No que concerne ao Património Cultural o Relatório Ambiental, tirando alguns aspetos acima referidos, tomou em consideração as recomendações enunciadas no anterior parecer da DGPC.

À Consideração Superior,

João António Marques

Técnico superior, arqueólogo



C/C  
Direção-Geral de Recursos  
Naturais, Segurança e Serviços  
Marítimos

Exmo. Senhor  
Eng.º Carlos Pina  
Presidente do Conselho Diretivo do Laboratório  
Nacional de Engenharia Civil  
Av. do Brasil, 101  
**1700-066 LISBOA**

Sua referência  
(Your reference)

N.º: 0102/121/19408

Sua data  
(Your date)

29/08/2014

Proc.:

Nossa referência  
(Our reference)

N.º: 360/2014

Nossa data  
(Our date)

21/11/2014

Proc.:

ASSUNTO:  
(Subject)

**PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS  
PETI3+ - RELATÓRIO AMBIENTAL**

REFERÊNCIAS:  
(Annexes)

**AVALIAÇÃO AMBIENTAL DO PLANO ESTRATÉGICO DOS  
TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS / RELATÓRIO AMBIENTAL / AGOSTO  
2014**

Relativamente ao assunto mencionado em epígrafe e tendo por base a análise da documentação em referência cumpre-nos informar o seguinte:

1. O PETI3+ assenta as opções em matéria de investimentos em infraestruturas de transportes, a concretizar até ao final da presente década para os sectores Ferroviário, Marítimo-Portuário, Rodoviário, Aéreo e Aeroportuário, e ainda para o Transporte Público de Passageiros. Para o sector Marítimo-Portuário foram selecionados projetos relativos à construção de novas infraestruturas portuárias ou melhoria das infraestruturas existentes, e ainda contempladas medidas de carácter não estrutural designadamente relacionadas com a gestão da atividade portuária.
2. A avaliação ambiental do PETI3+ teve como objetivo a identificação dos principais efeitos ambientais resultantes das opções estratégicas e das disposições constantes do plano, e a conseqüente elaboração de recomendações suscetíveis de influir



positivamente sobre os aspetos ambientais e de sustentabilidade que possam ser aplicadas, nomeadamente, no desenvolvimento dos projetos previstos que integram o mesmo plano.

3. Esta avaliação é prosseguida por via da análise das relações dos objetivos estratégicos já consignados no plano, com os que constam do quadro de referência estabelecido no conjunto de instrumentos estratégicos neste âmbito, europeus e nacionais, de modo a fazer ressaltar contributos positivos esperados ou potenciais conflitos que importa prever e minimizar.
4. Face às características do PETI3+, foi selecionado um conjunto de fatores críticos para a análise ambiental estratégica, nos quais se incluíram os recursos marinhos.
5. Tendo presente a natureza do plano e setores envolvidos, e considerando que uma parte significativa dos projetos que constituem o PETI3+ visam a expansão da capacidade e a melhoria das condições de exploração dos portos, considera-se a metodologia utilizada como adequada.
6. Tendo por base a metodologia adotada o quadro estratégico de referência selecionado considerou um conjunto de documentos estratégicos de âmbito comunitário e nacional, quer ao nível geral quer ao nível setorial e que para o Mar/Recursos Marinho considerou: a Estratégia Marítima da UE na Área do Atlântico e respetivo Plano de Ação, Estratégia Nacional para o Mar (ENM 2013-2020) e Plano Mar-Portugal e Estratégia Marinha para a Subdivisão do Continente.
7. A análise efetuada permitiu verificar o enquadramento dos projetos do PETI3+ com os documentos estratégicos de referência e avaliar os seus efeitos positivos e negativos, sendo que neste último caso são enunciadas recomendações para promover a sua mitigação.
8. Em termos globais a avaliação efetuada revelou uma grande coerência entre os objetivos do PETI3+ e Estratégia Marítima da UE na Área do Atlântico e a ENM 2013-2020, sendo identificado um potencial conflito ao nível da Estratégia Marinha, uma vez que os projetos prioritários previstos no PETI3+, poderão constituir um



potencial risco para os objetivos da EMSC ao poderem afetar negativamente os recursos marinhos e, conseqüentemente, o bom estado ambiental do meio marinho.

9. Ao nível das recomendações entende-se que apesar de muito genéricas estão coerentes com a avaliação efetuada sendo de evidenciar a importância de que se reveste, como enunciado no relatório, a integração das questões ambientais no setor marítimo portuário e a articulação dos projetos com a conservação das áreas protegidas e classificadas e com os recursos marinhos.
10. Considerando que a implementação do PETI3+ está em articulação com a ENM 2013-2020, afigura-se adequado que, no contexto do sistema de seguimento, possa ser promovida a monitorização dos projetos relevantes do PETI3+ no quadro da referida estratégia, contribuindo para a monitorização e controlo do Plano Mar-Portugal.

Com os melhores cumprimentos,

O Subdiretor-Geral



Jorge Oliveira e Carmo





Direção-Geral de Recursos Naturais,  
Segurança e Serviços Marítimos

Exmo(a). Senhor(a)  
Presidente do Conselho Diretivo  
Laboratório Nacional de Engenharia Civil  
Avenida do Brasil, n.º 101  
1700-066 Lisboa

Sua referência  
N.º: 0102/121/19408  
Proc.:

Sua data

Nossa referência/Data  
N.º: 6311/2014/DSAS/01-10-2014  
Proc.:

**ASSUNTO:** Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) - Avaliação Ambiental Estratégica

No âmbito do parecer solicitado sobre o relatório ambiental do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) informa-se V. Exa que, o relatório em apreço acolhe a generalidade das questões suscitadas por esta Direção-Geral e veiculadas a essa entidade, por via do ofício n.º 4396/2014/DSAS, de 14.07.2014.

Face às influências que a aplicação do PETI3+ possa ter no setor da aquicultura, ao nível dos corredores de navegação, dos portos e zonas logísticas conexas, bem como noutras zonas costeiras e estuarinas, considera-se que deve esta Direção Geral participar no sistema de monitorização.

Mais se informa, que deve ser dado um maior enfoque nas recomendações constantes do sumário executivo (item 9.º) do relatório, no que concerne aos projetos prioritários previstos no PETI3+ para o setor marítimo-portuário, na minimização dos riscos sobre os recursos naturais marinhos com vista à sua preservação e à manutenção do bom estado ambiental.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor Geral

(Miguel Sequeira)

ATC/TA

LNEC 06644 08-10\*14 15:35



GOVERNO DE  
PORTUGAL

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA  
E DO MAR

Av. Brasília  
1449-030 LISBOA - PORTUGAL  
Tel + 351 21 303 57 00 - Fax + 351 21 303 57 02  
Linha Azul + 351 21 303 57 03  
E-mail: dgrm@dgrm.mamaot.pt  
www.dgrm.mamaot.pt

DGRM - S/19643/2014-02-10-2014

Exmo. Senhor  
Eng<sup>o</sup> Carlos Pina  
Presidente do Conselho Diretivo do LNEC  
Av. do Brasil, 101  
1700-066 LISBOA

**Nossa ref<sup>a</sup>/Our  
ref.:**  
DSPRC/DRF  
**Of<sup>o</sup>. N<sup>o</sup>:**  
341/2014  
2014-12-10

**Sua ref<sup>a</sup>/Your ref.:**  
0102/121/19408

**Assunto/Subject:**

**Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas PETI3+ - Avaliação Ambiental  
Estratégica**

*Exco. Sr. Amaro, Eng.º Carlos Pina,*

Na sequência da solicitação efetuada por V. Ex.<sup>a</sup> atinente à apreciação por parte da Direção-Geral do Território do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas PETI3+, remete-se em anexo o parecer elaborado, lamentando, desde já o hiato temporal entretanto decorrido.

Todavia, e porque a apreciação efetuada se afigura pertinente e podendo a mesma ainda ter alguma influência no seguimento do processo, coloca-se à consideração de V. Ex. a oportunidade da sua utilização.

Mais se informa que esta Direção-Geral está ao dispor de V. Ex.<sup>a</sup> para os esclarecimentos e ou informações tidas por pertinentes.

Com os melhores cumprimentos, *[assinatura]*

O Diretor-Geral

*[assinatura]*  
Rui Amaro Alves

LNEC 08540 29-12-14 15:12

## Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+)

### Parecer sobre o Relatório Ambiental

#### *Introdução*

Ao abrigo do Art.º 5º do Decreto-Lei n.º 232/2007 de 15 de Junho, o LNEC, entidade responsável pela elaboração da AAE do PETI3+, solicitou à Direção Geral do Território (DGT) parecer sobre o âmbito e alcance da informação a incluir no relatório ambiental (RA). Dando resposta ao solicitado, e apesar de não ser ERAE, a DGT, no âmbito das suas competências em ordenamento do território, pronunciou-se a esse propósito através da Informação nº 46/DOPT/2014, de 13 de Maio.

Entre outros aspetos, referíamos naquela informação considerarmos que a AAE deve integrar as questões ambientais e de sustentabilidade relacionadas com a aplicação das opções estratégicas do PETI3+ no planeamento e programação e na avaliação das opções estratégicas relativamente às oportunidades e riscos e que, no âmbito do ordenamento do território, os Fatores Críticos para a Decisão (FCD) devem refletir e avaliar a **pressão territorial exercida pela execução do plano e os efeitos nas opções dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) em vigor**".

Posteriormente e nos termos do Artigo 7º do Decreto-Lei n.º 232/2007, foi solicitado, através do Ofício com referência 0102/12119408 do LNEC, parecer à Direção Geral do Território sobre o RA do mesmo plano, que agora emitimos.

#### *O Relatório Ambiental e o Ordenamento do Território*

##### *Breve comentário ao PETI3+*

No capítulo 5 - INSTRUMENTOS DE POLÍTICA, é referido o PNPOT e a conformidade do PETI3+ com esse Programa; não são referidos, no entanto outros IGT como os PROT e os PEOT. Por outro lado o plano não refere eventuais relações entre os projetos e os usos do solo, seja no sentido da sua valorização ou da sua deterioração.

No capítulo 17 - AVALIAÇÃO E MITIGAÇÃO DE RISCOS, a análise é levada a cabo, sobretudo no que diz respeito a riscos de financiamento, de custos e de execução e riscos políticos. Notamos a ausência de uma análise de riscos quer naturais quer antrópico associados ao transporte de substâncias perigosas, à poluição atmosférica e sonora (relacionadas, sobretudo, com os transportes aéreos e rodoviários), à contaminação de solos (sobretudo relacionada com as rodovias) e à sinistralidade.

Embora estejam previstas, acima de tudo, a melhoria e dinamização das infraestruturas existentes e sua rentabilização, consideramos que o plano beneficiaria de uma análise das consequências do desenvolvimento dos transportes na transformação e uso do solo, nomeadamente em consequência do previsto aumento da movimentação de carga de mercadorias e de passageiros nos portos e da ligação destes à rede rodoviária.

## *O Relatório Ambiental*

O PETI3+ prevê, no que diz respeito aos eixos de desenvolvimento prioritários, o aumento do número de passageiros e de mercadorias nos portos de Lisboa, Setúbal, Aveiro, Leixões, Sines, Portimão e Faro, o que implica, para além do aumento dos cais de passageiros, no caso de Lisboa e Faro, a construção ou ampliação de cais de contentores existentes e o aumento da sua capacidade e eficiência por via do reforço dos interfaces ferroviários e rodoviários o que, por seu turno, terá certamente impactos, mais ou menos importantes no uso do solo, nomeadamente pela instalação de estruturas necessárias ao acolhimento de turistas.

Com possível impacto no uso do solo, de referir também o desenvolvimento de projetos ferroviários e rodoviários previstos para os corredores ou “eixos de desenvolvimento prioritário”, entre os quais o “corredor internacional norte” que inclui o túnel do Marão, o eixo Coimbra-Viseu e o troço Vilar Formoso-Fronteira. Quanto ao “corredor internacional sul”, liga o arco metropolitano de Lisboa, incluindo os portos de Sines, Lisboa e Setúbal, bem como o aeroporto de Lisboa, a Madrid e ao resto da Europa.

É, pois, espectável que as estratégias de desenvolvimento definidas pelo PETI3+ tenham relevância na economia nacional e regional e, que em função disso, venha a ter repercussões no ordenamento do território por via de eventuais alterações ou pressões na ocupação do solo. Sendo os transportes e infraestruturas, dos sectores que mais contribuem para o consumo e degradação do solo, através da sua ocupação e impermeabilização, consideramos importante uma análise das possíveis consequências das opções estratégicas deste sector, em particular no solo rural e nos riscos associados. Assim, acreditamos que alguns dos projetos previstos no PETI3+ exigem melhor atenção no que diz respeito a eventual influência no ordenamento do território, quer por via da construção de novas vias, quer pelo aumento da intensidade da utilização das existentes.

Consideramos também que o papel das infraestruturas e transportes pode vir a potenciar o desenvolvimento no setor do turismo, levando à instalação de novos empreendimentos ou intensificação do uso dos existentes, pelo que consideramos que este tema deveria também ser alvo de análise por parte da AAE, sobretudo na componente relacionada com o turismo em solo rural.

Relativamente aos **instrumentos de gestão territorial**, o RA conclui que o PETI3+ é compatível com o **PNPOT**, contribuindo mesmo para a sua concretização, pelo facto de estabelecer um quadro de referência para os investimentos prioritários em infraestruturas de transportes, para o horizonte temporal 2014-2020, estando por isso em consonância com o **Modelo Territorial** daquele Programa. No essencial, o RA conclui haver correspondência entre as opções do PETI3+, designadamente os “eixos de desenvolvimento prioritários”, e as **opções do PNPOT** relativas aos corredores da “fachada atlântica”, “corredor internacional norte”, “corredor internacional sul”, “corredor do Algarve” e corredor interior”, que ligam os portos, aeroportos e plataformas logísticas, entre si e ao resto da Europa, em particular à Península Ibérica, através dos eixos internacionais.

Quanto aos **Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT)** em vigor (PROT AML, PROT Algarve, PROT OVT e PROT Alentejo), a AAE faz uma análise detalhada, retirando conclusões, PROT a PROT, quanto à sua conformidade com o PETI3+, nomeadamente no que diz respeito a cada um dos grandes projetos previstos para os eixos prioritários.

Quanto aos **Planos Especiais de Ordenamento do Território (PEOT)** o RA procede à análise do Sistema Nacional de Áreas Classificadas, abrangendo as Áreas Protegidas, Zonas de Prospecção Especial, Sítios de Importância Comunitária e RAMSAR.

Ainda no capítulo relacionado com os IGT / Biodiversidade, Conservação da Natureza e Florestas, foram analisados os impactes relacionados com a Estratégia Nacional para as Florestas e o Programa de Ação Nacional de Combate à Desertificação. No capítulo das recomendações, o RA refere a necessidade de **garantir a manutenção dos corredores ecológicos e a articulação dos projetos com a conservação da Natureza e com os recursos florestais e marinhos.**

### **Conclusões / recomendações**

No parecer emitido pela Direção Geral do Território, ao abrigo do Artigo 5º do DL nº 232/2007, de 15 de Junho, relacionado com o âmbito e alcance da informação a incluir na AAE referíamos, através da informação mencionada na introdução deste parecer, que: “Os FCD devem, assim, refletir os temas que estão na base da avaliação e que devem corresponder aos fatores fundamentais a ter em conta no processo de decisão, na conceção das opções estratégicas do Plano e das ações para a sua implementação”. Devem refletir e avaliar a **pressão territorial e efeitos nas opções dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT)...**”.

A este propósito consideramos que no RA agora apreciado, a **pressão territorial** e os seus efeitos nos IGT não terão sido abordados na medida da importância dos valores em causa e das suas **consequências no ordenamento do território.**



Assim, consideramos que o plano beneficiaria de uma **análise dos efeitos do desenvolvimento dos transportes na transformação e uso do solo**, nomeadamente em consequência do previsto aumento da movimentação de carga de mercadorias e de passageiros nos portos e da ligação destes à rede rodoviária, bem como, da movimentação de terras nas **fases de construção das infraestruturas**, quer relativamente às manchas de empréstimo quer em depósitos de matérias resultantes de desaterros.

Ainda relativamente ao **uso do solo**, no RA é recomendado que seja limitada a ocupação dos leitos dos rios às infraestruturas estritamente necessárias para assegurar a sua funcionalidade e que seja assegurada a preservação e valorização do solo através da utilização de intervenções técnicas apropriadas, maximizando a permeabilidade do solo, prevenindo a erosão e evitando a contaminação dos solos e das águas.

Consideramos que esta preocupação deve ser estendida para além dos leitos e margens dos rios, em particular no solo rural.

Resumindo, consideramos que no RA agora apreciado, a **pressão territorial** e os seus efeitos nos IGT poderiam ser abordados de forma mais detalhada, **em função da importância dos valores em causa**.

A este propósito, embora os **planos municipais de ordenamento do território (PMOT)** tenham uma escala muito superior à escala dos planos a que diz respeito o PETI3+ e devam seguir e concretizar as suas orientações, consideramos poder ser feita uma abordagem às possíveis consequências das transformações no uso do solo e, que podem vir a influenciar estes IGT.

Quanto à preocupação com a poluição, para além do **risco potencial** com o **transporte de substâncias perigosas**, consideramos que deve ser avaliado o **risco de contaminação dos solos** pela utilização intensiva das rodovias, nomeadamente por veículos pesados, devendo ser recomendado o recurso a técnicas de retenção dos produtos libertados pelos veículos, de forma a evitar a sua infiltração no solo e nos aquíferos, minimizando assim o risco.

No âmbito do ordenamento do território consideramos que a abordagem aos IGT, em particular PNPOT, PEOT e PROT é feita de forma adequada e suficientemente pormenorizada, inclusivamente no que diz respeito às recomendações.

De salientar, também, que não são abordadas neste RA as **Servidões e Restrições de Utilidade Pública (SRUP)**, entre as quais, a REN e a RAN, e as faixas de proteção a estradas e a outras infraestruturas que podem influenciar ou ser influenciadas pelas estratégias em causa.

Consideramos que seria oportuna a identificação expressa das oportunidades das estratégias propostas no PETI3+, bem como dos riscos para o OT nomeadamente ao nível dos valores ambientais e da sustentabilidade, já que podem implicar o **aumento de artificialização** do solo e a **degradação da paisagem** por via da aposta em opções de grande ocupação do território e de utilização/consumo de recursos naturais e do solo rural.

Finalmente, e a propósito da *fiscalidade verde* que constitui uma questão atual e que pode vir a ser importante, quer para o ambiente quer para os contribuintes, as empresas e o erário público, não podemos deixar de nos referir a esta temática que no sector dos transportes tem particular relevância, entre outros através da taxa de carbono.

Para o acesso às listagens e consulta da incidência territorial, quer os Planos de Ordenamento do Território, das Servidões e Restrições de Utilidade Pública, ou ainda da Carta das Unidades de Paisagem de Portugal Continental (CUP) e a carta de regime do uso do solo (CRUS), estes podem ser consultados no sítio da Direção Geral do Território em:

IGT:

[http://www.dgterritorio.pt/d\\_g\\_territorio/portal\\_d\\_g\\_territorio/menu/sistemas\\_de\\_informacao/snit/](http://www.dgterritorio.pt/d_g_territorio/portal_d_g_territorio/menu/sistemas_de_informacao/snit/)

SRUP:

[http://www.dgterritorio.pt/sistemas\\_de\\_informacao/snit/servidoes\\_e\\_restricoes\\_de\\_utilidade\\_publica\\_srup/](http://www.dgterritorio.pt/sistemas_de_informacao/snit/servidoes_e_restricoes_de_utilidade_publica_srup/)

CUP:

<http://www.igeo.pt/DadosAbertos/Listagem.aspx>

Sugerimos ainda a consulta ao portal IGEO em: <http://www.igeo.pt/>

A Técnica Sup  
Margarida Nicolau



Exmo. Senhor  
Presidente do Conselho Diretivo do  
Laboratório Nacional de Engenharia Civil  
Avenida do Brasil 101  
1700 – 066 LISBOA

SUA REFERÊNCIA

102/124/18736

SUA COMUNICAÇÃO DE

29 de agosto

NOSSA REFERÊNCIA

49910/2014/DPAI/DAA

**ASSUNTO** AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA DO PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS PETI3+ (2014-2020) – RELATÓRIO AMBIENTAL

Em resposta aos Vossos Ofícios nº 102/124/18736 e 102/121/19408, de 29 de agosto e 8 de setembro respetivamente, e tendo presente os Nossos Ofícios n.º 23230 e 26985/2014/DPAI/DAA, de 13 de maio e 5 de junho respetivamente, apresenta-se de seguida o resultado da apreciação do ICNF ao Relatório Ambiental do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas PETI3+ (2014-2020).

O “Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas” (abril 2014) constitui um instrumento da política de transportes para o horizonte 2014-2020, adotando como linhas de força o crescimento, a competitividade e a coesão, donde a sigla PETI3+ que o identifica. Este Plano contém informação sobre as prioridades de intervenção, eixos de desenvolvimento prioritários e principais intervenções prioritárias (projetos) previstos para o horizonte 2014-2020, surgindo como um prolongamento e atualização do “Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável” (PET), aprovado pelo Governo em novembro de 2011 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro), que estabeleceu as linhas de orientação prioritárias para o horizonte 2011-2015.

O relatório ambiental (RA) analisado visa dar cumprimento ao disposto no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, o qual determina (artigo 6º) que seja elaborado um relatório ambiental associado a qualquer plano ou programa sujeito a avaliação ambiental. O PETI3+ encontra-se nessas condições visto incidir sobre o setor dos transportes, estabelecido no mesmo diploma no referente ao seu âmbito de aplicação, e enquadrar um conjunto de projetos de infraestruturas que são sujeitos individualmente a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) nos termos legais.

Os projetos de investimento previstos no PETI3+ encontram-se em diferentes fases de desenvolvimento, tendo alguns sido já sujeitos ao procedimento de AIA, com emissão das respetivas Declarações de Impacte Ambiental (e encontrando-se os impactes relativamente à conservação da natureza e da biodiversidade devidamente avaliados e as medidas mitigadoras estabelecidas). Para os restantes projetos, os procedimentos de AIA deverão ser realizados, sempre que sejam requeridos nos termos da legislação em vigor (Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro).

Neste contexto, refira-se ainda que os projectos que eventualmente não se encontrem sujeitos a AIA, poderão ser sujeitos ao procedimento de Avaliação de Incidências Ambientais (AlnCA) ao abrigo do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de fevereiro.



Importa recordar que no início do presente processo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do PETI3+ foi realizada uma reunião nas instalações do ICNF em Lisboa, no âmbito da qual foram prestados esclarecimentos sobre a necessidade de apresentação de um Relatório de âmbito do Plano ou de factores críticos para a decisão, conforme previsto nos Guias de Boas e de Melhores Práticas de AAE (Partidário, 2007 e 2012), tendo em vista a pronúncia do Instituto ao abrigo do n.º 3 do artigo 5º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho. Nesta reunião foram ainda indicados os aspectos relativos à conservação da natureza e das florestas que deveriam ser considerados no decorrer da AAE. Tais esclarecimentos foram de seguida remetidos por escrito ao LNEC (vide Ofício n.º 23230/2014/DPAl/DAA, de 13 de maio).

Apesar disso, verifica-se que os comentários do ICNF relativos aos aspectos a considerar no âmbito da conservação da natureza e das florestas não foram tidos em consideração no Relatório em análise, conforme se refere em maior detalhe seguidamente.

### **Análise do Relatório Ambiental (RA)**

Analisada a estrutura e conteúdo do Relatório Ambiental (RA) constata-se que em geral o mesmo se encontra conforme com o exposto no artigo 6º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, tendo sido identificadas algumas lacunas que se identificam de seguida.

#### Descrição do objecto da avaliação

Os critérios de selecção dos projetos de investimento não contemplam a sustentabilidade ambiental, considerando-se que deveria ser uma opção transversal comum à selecção de todos os projetos. Aliás, não existe qualquer referência sobre se os eixos de desenvolvimento prioritários foram definidos tendo em conta a mesma sustentabilidade ambiental, nomeadamente tendo em conta a coerência e integridade das redes de áreas classificadas abrangidas.

#### Factores críticos de decisão (FCD)

A biodiversidade e as florestas foram consideradas como um dos factores críticos a considerar na avaliação ambiental estratégica, sem prejuízo de outros factores ambientais que se revelem relevantes para os projetos que constituem o plano, e que, como tal, devem ser devidamente considerados em sede de avaliação de impacte ambiental.

Relativamente à construção de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias são identificados impactes significativos sobre a biodiversidade e as florestas, referindo-se o RA aos efeitos de fragmentação de habitats protegidos, ao aumento de factores de perturbação e ainda à potenciação de riscos de incêndio. Considera-se no entanto insuficiente esta referência aos efeitos causados pelos projectos que integram o PETI3+, os quais deveriam ser alvo de um desenvolvimento mais adequado, englobando informação mais detalhada sobre a necessidade de manter a integridade das Áreas Classificadas (AC) e a conectividade entre elas, nomeadamente no que diz respeito às áreas que integram a Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP) e a Rede Natura 2000, de evitar a afectação de habitats naturais e de espécies da flora e da fauna, com especial referência para os abrangidos pelas Directivas Aves e Habitats e ainda, de evitar a afectação de populações de espécies da flora e da fauna com estatuto de protecção desfavorável.

De facto e para além da afectação directa de áreas, há que ter presente que os valores naturais protegidos pela legislação nacional e comunitária, assim como o regime jurídico a eles aplicável, não se encontram restritos às AC, devendo como tal ser consideradas as áreas de distribuição e os habitats naturais de que dependem outras espécies de fauna e da flora, dentro e fora de AC, com especial atenção para as espécies objecto de estatuto de protecção, constantes dos Anexos A-I, B-II, B-IV e B-V do DL n.º 140/99, de 24 de Abril, republicado pelo DL n.º 49/2005, de 24 de Fevereiro e também classificadas pelo Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal (Cabral *et al.* 2005), para o caso da fauna.



Por outro lado, deveria também ser feita uma referência à afectação dos valores naturais a nível populacional e das áreas mais importantes para a conservação dessas populações (zonas de reprodução, abrigos, colónias, zonas de alimentação, zonas de dispersão). Assim, deveria ser considerado o atravessamento de zonas críticas para espécies de fauna e da flora com estatuto legal de protecção, o número de espécies afectadas, tendo em atenção o seu estatuto de ameaça, bem como a importância relativa das populações afectadas no contexto regional, nacional e internacional. Deveria igualmente ser avaliada a fragmentação das populações da fauna causada pelo efeito barreira e as consequências que daí advêm a nível de distribuição geográfica, estrutura genética, etc. podendo vir a afectar a espécie a nível global.

Acresce que se regista não haver referência ao Regime Florestal, o que poderá acarretar futuros estrangulamentos na implementação dos projetos, caso o seu desenvolvimento venha a ser planeado em áreas sujeitas a esta servidão pública florestal, podendo criar fortes vulnerabilidades e ameaças ao Regime Florestal. Neste contexto, importa ter presente que a existência do Regime Florestal no território onde serão executados os projetos obriga ao envolvimento específico do ICNF, I.P. no procedimento de AIA, já que é este Instituto que tem competência para autorizar a implementação de projetos nestas áreas. Uma análise preliminar dos projetos dos sectores ferroviário e rodoviário de investimento abrangidos pelo PETI3+ suscita a questão de que poderão vir a ser afectadas significativas áreas sujeitas a regime florestal. Ainda relativamente aos FCD os mesmos deveriam ser descritos através de critérios e indicadores temáticos.

#### Quadro de Referência Estratégico e relação com o PETI3+

Da análise dos instrumentos estratégicos apresentados no RA ressalta a ausência de instrumentos considerados relevantes nos domínios da Conservação da Natureza e das Florestas e que devem ser considerados:

- Directivas Aves (79/409/CEE) e Habitats (92/43/CEE), relativas à conservação de habitats naturais e de espécies da flora e da fauna selvagens;
- Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, republicado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de fevereiro (transposição das Directivas Aves e Habitats);
- Convenção sobre a Diversidade Biológica;
- Estratégia Nacional para a Conservação da Natureza e Biodiversidade (Resolução do Conselho de Ministros n.º 151/2001, de 11 de outubro);
- Regime Jurídico da Conservação da Natureza e da Biodiversidade (Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho), através da criação da Rede Fundamental de Conservação da Natureza (RFCN), do Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC) e da Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP);
- Plano Sectorial para a Rede Natura 2000 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 115-A/2008, de 21 de junho);
- Lei de Bases da Política Florestal (Lei n.º 33/96, de 17 de agosto);
- Regime Jurídico de Classificação e Desclassificação de Arvoredo de Interesse Público (Lei n.º 53/2012, de 5 de setembro).

Nos sub-capítulos 5.5 e 6.6 é apresentada a relação do PETI3+ com instrumentos estratégicos relevantes europeus e nacionais, da qual ressalta uma análise demasiado superficial. É também apresentada neste capítulo, em separado, a cartografia dos projetos previstos no PETI3+ em sobreposição com a cartografia das AP, SIC e ZPE (Rede Natura) e Sítios Ramsar, sendo que no caso das AC, a mesma encerra de várias imprecisões, nomeadamente de nomenclatura, que deverão ser corrigidas. Como exemplo refira-se, no caso das AP, as múltiplas designações "Arrábida" sem discriminação, bem como a falta da sua representação no mapa.



De qualquer modo, deste cruzamento apresentado nas Fig. 6.22, 6.23, 6.24 e 6.25, o RA limita-se a concluir pela inexistência de sobreposições significativas, o que espelha uma análise muito incompleta, com reflexos directos nas conclusões da avaliação ambiental efectuada.

De referir ainda no que refere o sub-capítulo 5.5, a omissão relativa ao sector florestas, o que está em discordância com o que é referido no Quadro de Síntese da Avaliação Ambiental onde está indicada a Estratégia Nacional para as Florestas. De facto, os Quadros de Síntese da Avaliação Ambiental relativos à Relação entre as medidas e os objetivos estratégicos do PETI3+ e o quadro estratégico de referência indicam um “Potencial conflito” entre os objetivos e as medidas estabelecidas no PETI3+ com a Estratégia Nacional para as Florestas, o que poderá originar impactes negativos ou potenciais riscos.

No Capítulo 6.2.3 “Fatores ambientais gerais relevantes para o Ordenamento do Território” (página 125 e seguintes) é referido que se deve destacar como informação de referência e orientação primordial para a implementação do PETI3+ (sobretudo na fase de programação operacional e de projeto e avaliação de impacte ambiental, além das orientações e regras de ordenamento que constam dos instrumentos de gestão territorial em vigor aplicáveis em cada caso concreto), as fontes documentais relativas à delimitação das áreas classificadas na Reserva Ecológica Nacional (REN) e na Reserva Agrícola Nacional (RAN), constante da respetiva cartografia oficial, constatando-se que deveria também estar mencionado “a delimitação das áreas submetidas a Regime Florestal”.

No Capítulo 6.6.2 Estratégia Nacional para as Florestas (página 153 e seguintes) não existe qualquer referência ao Regime Florestal.

De referir ainda que à semelhança da cartografia das “Áreas Protegidas”, “Sítios de Importância Comunitária” e “Zonas de Proteção Especial” (que constam do capítulo 6.6.1 Sistema Nacional de Áreas Classificadas) deveria constar a cartografia das áreas sujeitas a Regime Florestal conjuntamente com a dos projetos de investimento previstos no PETI3+.

Por outro lado, verifica-se que na cartografia utilizada os povoamentos identificados (pinheiros, eucaliptos, sobreiros e azinheiras), não correspondem à totalidade dos povoamentos florestais em Portugal continental, colocando-se igualmente ressalvas à representação cartográfica dos povoamentos identificados.

Considera-se ainda que, da mesma maneira que relativamente ao Instrumento Estratégico “Ordenamento do Território” estão mencionados os PROT, também no Instrumento Estratégico “Biodiversidade, Conservação da Natureza e Florestas” deveria existir menção aos POAP (Planos de Ordenamento de Áreas Protegidas) e aos PROF (Planos Regionais de Ordenamento Florestal).

#### Síntese da Avaliação Ambiental

Neste capítulo são apresentados os tipos de contributos esperados do PETI3+, utilizando-se a seguinte simbologia: positivo, potencial conflito, positivo e potencial conflito, ou neutro.

No caso da “ Biodiversidade, Conservação da Natureza e Florestas”, estas relações apresentam na sua esmagadora maioria um resultado de “potencial conflito”, ou seja quando os “objetivos e as medidas estabelecidas no PETI3+ constituem potenciais conflitos, que se podem traduzir em impactes negativos ou em potenciais riscos, para atingir os objetivos das políticas europeias e nacionais”. A atribuição da qualificação resultou, tal como é referido no RA, das análises efectuadas no âmbito da presente avaliação, não sendo contudo apresentada informação suficiente que permita compreender o exercício realizado.

Face a essa situação seria expectável que as Conclusões e as Recomendações reflectissem estes resultados, apresentando inclusivamente soluções para as obviar ou minimizar, o que não acontece.



Este capítulo deveria também integrar informação sobre a ocorrência de impactes cumulativos resultantes do conjunto das infraestruturas de transporte e em outros projectos com impactes semelhantes, sobre a biodiversidade e as florestas. No entanto, no presente RA, a ocorrência de impactes cumulativos é apenas focada relativamente a alterações climáticas e qualidade do ar.

#### Conclusões e Recomendações

Em matéria de conservação da natureza, as conclusões apresentadas limitam-se a constatar a baixa sobreposição da localização dos projetos previstos com áreas classificadas, o que se considera redutor. Não está em causa apenas a verificação desta sobreposição com as áreas naturais, caso a caso, sendo que as mesmas áreas fazem parte de redes cuja coerência e integridade importa assegurar.

Acresce que não há referência neste capítulo quanto à incidência no território sujeito a regime florestal dos projetos prioritários previstos no PETI3+, não havendo qualquer evidência da sua relação espacial com áreas sujeitas à servidão florestal pública. De realçar que poderão existir situações de potencial conflito com áreas sujeitas ao referido regime, o que obriga à avaliação de alternativas de localização e de traçado para o caso de projetos nessas condições, ainda em fase de desenvolvimento.

As recomendações relativas ao item Conservação da Natureza e Florestas, reflectem as fragilidades da avaliação e respectivas conclusões, resumindo-se mais uma vez a uma referência sobre a sobreposição de traçados com áreas classificadas, o que se considera manifestamente insuficiente.

Relativamente ao Regime Florestal, tais recomendações são totalmente omissas, havendo no entanto referências ao garante dos corredores ecológicos e sua articulação com os recursos florestais (entre outros). Atendendo a que um dos instrumentos básicos para a gestão das florestas portuguesas é o Regime Florestal, deverão ser evitados conflitos com matas nacionais e autárquicas ou outros terrenos submetidos a esse regime, pela opção por traçados alternativos. Em relação ao arvoredo classificado de interesse público, assim como ao património vegetal protegido por lei, não sendo possível desde já identificar eventuais conflitos, interessa garantir a atenção para a sua salvaguarda na fase de concretização do plano.

#### Sistema de Seguimento

Relativamente ao sistema de seguimento apenas é referida a necessidade de se definirem indicadores de resultados e respectivas metas, o que só por si, não parece permitir uma avaliação do plano sob o ponto de vista estratégico.

Concretamente sobre a conservação da natureza apenas é indicada a necessidade de assegurar a integridade da Rede Natura 2000, não existindo qualquer referência sobre conservação da biodiversidade nos múltiplos aspectos que importa contemplar, o que poderá ser insuficiente para avaliar a implementação do plano e sustentar eventuais alterações em fases subsequentes.

Considera-se ainda que se deveria referir neste capítulo um conjunto de indicadores de resultados e metas a atingir para cumprimento dos objetivos em matéria florestal, nomeadamente na manutenção da integridade das áreas sujeitas ao regime florestal potencialmente afetadas pela implementação das medidas do PETI3+.

#### **Conclusão**

Os projectos de investimento apresentados no PETI3+ não foram estabelecidos tendo por base critérios de sustentabilidade ambiental e não será a avaliação de impacte ambiental dos projetos a implementar que irá colmatar esta lacuna.

Por outro lado, o RA apresentado não reflecte esta situação nem apresenta soluções ou directrizes de forma a que estes critérios sejam integrados em todos os ciclos de decisão.



Tendo presente o exposto, conclui-se que as questões relativas à conservação da biodiversidade e das florestas são tratadas ao longo do RA de uma forma que se considera redutora e insuficiente, praticamente circunscrita à manutenção das áreas que integram o SNAC, não havendo referência às áreas sob Regime Florestal, arvoredos classificados de interesse público e património florestal protegido.

Com os melhores cumprimentos, *e consideração*

A Presidente do Conselho Diretivo

Paula Sarmento



## ANEXO II



## Consulta Pública

No presente anexo apresentam-se os comentários recebidos no âmbito da consulta do PET13+ e do Relatório Ambiental:

- Administração do Porto de Lisboa;
- João Freire Cardoso;
- Quercus;
- Comissão Intermunicipal do Alto Minho;
- Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário;
- Geota;
- REFER.



**Subject:** Avaliação Ambiental Estratégica do PETI 3+. Consulta pública

**From:** Marina Ferreira <MFerreira@portodelisboa.pt>

**Date:** 21/11/2014 18:41

**To:** "consultaapeti3@lnec.pt" <consultaapeti3@lnec.pt>

Exmos. Senhores,

Analisado o Relatório Ambiental da Avaliação Ambiental do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, elaborado pelo LNEC, datado de agosto de 2014, no âmbito da consulta Pública eu se encontra em curso, vem esta Administração informar que foi verificada a existência de vários aspetos que merecem ser revistos, atualizados ou alterados, em função do que se refere de seguida.

1. No capítulo respeitante aos **Projetos Prioritários**, nos quais se incluem os projetos do porto de Lisboa, nomeadamente na síntese da situação dos projetos em termos de avaliação ambiental, julga-se relevante proceder às seguintes alterações:

a) no que respeita ao enquadramento dos projetos do porto de Lisboa, deverá considerar-se, também, o Plano de Desenvolvimento Estratégico do Porto de Lisboa (2007);

b) no que respeita ao **Aumento da eficiência do atual terminal – TCA**, deverá ser revista a informação apresentada relativa à DIA da Bacia de Manobra, uma vez que, nos termos do disposto no novo regime de AIA publicado em 2013, esta DIA viu o seu período de validade automaticamente alargado até outubro de 2014, tendo a APL solicitado a prorrogação da sua vigência por um período de 2 anos (até 2016) e aguardando a respetiva resposta;

b) no que respeita ao **Novo Terminal de Contentores**, uma vez que no relatório apenas se refere a PDA elaborada pelo LNEC para a alternativa da Trafaria, deverá completar-se a informação com referência à PDA do Terminal de Contentores do Barreiro (APL, 2014), a qual foi recentemente submetida à apreciação da APA;

c) no que respeita à **Reativação do Cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)**, deverá ser referida, não só a existência de propostas de ordenamento da Baía do Tejo, mas também de estudos ambientais desenvolvidos por aquela entidade no âmbito do grupo de trabalho criado para este efeito, nomeadamente uma nova caracterização de sedimentos e respetiva análise de risco. Por outro lado, refere-se que este projeto não é sujeito a AIA, o que não se encontra ainda clarificado, em face do novo regime jurídico de AIA publicado em 2013 (Decreto-Lei nº 151-B/2013), pela autoridade de impacte ambiental, uma vez que pela natureza das ações envolvidas (recuperação e reativação do cais, dragagem e gestão de resíduos), e muito embora

se possa vir a considerar uma alteração de um projeto existente, é provável que o mesmo se encontre sujeito ao procedimento de AIA;

d) no que respeita à **Melhoria da navegabilidade e descontaminação do estuário do Tejo (Seixal) + Alhandra (CIMPOR)**, refere-se, também, que este projeto não é sujeito a AIA, o que não se encontra estabelecido, em face do novo regime jurídico de AIA publicado em 2013. Por outro lado, e paradoxalmente, refere-se que o EIA/AIA se encontra em desenvolvimento, situação que se desconhece. Não obstante, à semelhança do projeto de Reativação do Cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal), pela sua natureza e particularmente pela localização de parte do projeto em área abrangida por diversos estatutos de conservação da natureza (considerada para efeitos de AIA como área sensível) é quase certo que este projeto deverá ser sujeito a AIA;

e) no que respeita à **Nova Gare de Passageiros de Cruzeiros**, refere-se neste documento que a este projeto não é aplicável a AIA, tendo por base, presume-se, um ofício da Agência Portuguesa do Ambiente, datado de 2002. Importa esclarecer que este ofício, emitido ao abrigo de um regime legal que se encontra revogado, referia ao projeto de reabilitação e reforço dos cais entre Santa Apolónia e o Jardim do Tabaco, num momento que ainda não se equacionava a construção de uma Gare Marítima. Considera-se que, no atual enquadramento legal da AIA (Decreto-Lei nº 151-B/2013), o projeto poderá ser sujeito a AIA.

2. No capítulo que respeita à **Relação com o Quadro de Instrumentos Estratégicos Relevantes na União Europeia**, há a referir que, no que respeita à relação do PETI3+ com os instrumentos da EU relativos às políticas de Biodiversidade e Conservação da Natureza, apenas se dá visibilidade aos projetos de infraestrutura lineares, subestimando os potenciais impactes dos projetos de infraestruturas marítimo portuárias, nomeadamente aqueles que se localizam em áreas classificadas, como é o caso de projetos do Porto de Lisboa, não só ao nível da destruição e fragmentação de habitats, mas também ao nível da introdução de espécies exóticas. Julga-se que esta referência deverá ser revista.
3. No capítulo que respeita à **Relação com o Quadro de Instrumentos Estratégicos nacionais Relevantes**, há a referir que, no que respeita aos efeitos do PETI3+ sobre o Património Cultural, afirma-se que *"não é identificado conflito flagrante entre os projetos prioritários inscritos no PETI3+ e bens imóveis classificados nas categorias de "monumento", "conjunto" ou "sítio"*. Contudo, o projeto do **Aumento da eficiência do atual terminal – TCA**, desenvolve-se numa área que se insere na sua quase totalidade na Zona Especial de Proteção das Gares Marítimas de Alcântara e da Rocha de Conde de Óbidos, classificadas como monumentos de interesse público, ao abrigo do disposto na Portaria nº 740-FC/2012, de 13 de dezembro (Diário da República, 2.ª série — N.º 252 — 31 de dezembro de 2012), julgando-se que esta referência deve ser revista.

Com os melhores cumprimentos,

Marina Ferreira  
Presidente do Conselho de Administração



Tel. +(351) 21 361 10 02  
Fax. +(351) 21 361 10 76

**Subject:** Plano estratégico dos transportes e Infra- estruturas / Avaliação Ambiental estratégica

**From:** João Cardoso <joao.freire.cardoso@gmail.com>

**Date:** 20/11/2014 18:59

**To:** <consultaapeti3@Inec.pt>

Examos Senhores

Relativamente ao plano, que me surge coerente e importante, mas o plano é vazio quanta ás infra-estruturas logísticas de combustíveis.

Do ponto de vista económico, segurança e ambiental, é pouco referido (ou quase nada este sistema de transporte e infra-estrutura, nomeadamente redes eléctricas, gas e combustíveis líquidos.

Qualquer das infra estruturas mencionadas necessitam de energia e a melhor forma, mais eficiente, mais segura e ambiental.

Relembro que a energia move todas as infra-estruturas mencionadas, electricidade para o sistema ferroviário, gás e combustível liquido para o sistema marítimo e rodoviário.

Só no transporte rodoviário o única linha que existe é entre Sines e a CLC, daqui tudo o demais é rodoviário. São milhares de camiões tanques por dia a circular nas estradas nacionais, com o perigo da sua carga, emissão de gases de efeito de estufa e mais dispendioso que por linha. O aeroporto de Lisboa é abastecido de Jet por rodovia.

Este assunto, embora de outro ministério, devia esta reflectido e integrado nos planos acima mencionados, pelas suas implicações, quer económicas quer ambientais e principalmente estruturais.

Acresce ainda que uma rede, nos caso de combustível liquido, operado independentemente dos operadores iria ainda promover a competitividade e contribuir para a baixa do preço destes produtos.

Cumprimentos

João Freire Cardoso





## PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS 2014-2020 (PETI3+) PARECER RELATIVO À CONSULTA PÚBLICA

---

ENTIDADE RESPONSÁVEL PELO DOCUMENTO  
**QUERCUS - Associação Nacional de Conservação da Natureza**

21 de Novembro de 2014

No âmbito da consulta pública do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+), a **Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza**, com sede no Centro Associativo do Calhau, Bairro do Calhau, 1500-045 Lisboa, contribuinte fiscal n.º 501 736 492, vem por este meio apresentar o seu parecer relativamente ao documento colocado em consulta.

A Quercus mostra-se, de um modo geral, satisfeita pela apresentação do documento relativo à Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do “Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020” (PETI3+), o qual condiciona a aprovação do PETI3+, um plano que decorre das orientações do anterior Plano Estratégico de Transportes (PET 2011-2015), aprovado em 2011, tendo este à época sido isento do procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica.

Refira-se a este propósito que a Quercus já havia manifestado junto da Comissão Europeia a sua preocupação relativamente à ausência de procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica e de consulta pública prévios à elaboração e aprovação do PET 2011-2015. Apesar de o Governo Português justificar esta ausência pelo carácter de excepção do PET 2011-2015 (por imposição do Memorando de Entendimento) e por se tratar de um plano de natureza financeira com o objectivo de sanear as contas das empresas públicas de transportes, reforçamos o facto de que os projectos que viessem a ser aprovados no âmbito do PET 2011-2015 (e que agora se encontram elencados como prioritários no PETI3+) poderem implicar impactes ambientais que na altura não foram devidamente avaliados, e que deveriam ter sido acautelados logo na fase de planeamento e não numa fase posterior de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) a que esses projectos viessem a ser eventualmente sujeitos.

Sendo a presente consulta pública relativa à Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do PETI3+, a Quercus não pode deixar no entanto de fazer um breve comentário ao conteúdo do próprio Plano, uma vez este se encontra subjacente à AAE em análise.

### **Breve Análise ao Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+)**

De um modo geral, a Quercus considera que os investimentos preconizados pelo PETI3+ em termos globais são positivos, pois dão primazia à ferrovia e ao transporte marítimo, que são transportes de grande capacidade, permitindo diminuir, se devidamente articulados, e principalmente no caso do transporte de mercadorias, a utilização do transporte rodoviário, com todas as externalidades positivas inerentes: menor consumo de combustíveis fósseis, menores emissões de gases poluentes e de efeito estufa (GEE), a que se juntam ainda os menores custos para a economia e para a sociedade, neste último caso relacionados com a diminuição da sinistralidade.

Verifica-se, contudo, que não há um reforço de investimento nas plataformas logísticas no interior do país, facto que seria importante para alargar a estas regiões os benefícios ambientais (e também económicos) do investimento na ferrovia e nos portos. Devemos salientar que nos parece descabido tentar aumentar a capacidade de todos os portos do país (o que não quer dizer que não se façam investimentos de modernização), devendo em alternativa ser os investimentos concentrados nesse sentido nos portos de Sines e de Leixões (os nossos portos internacionais por excelência), e em simultâneo serem criadas sinergias entre os restantes portos, potenciando uma resposta mais eficaz e reduzindo assim os impactos ambientais negativos relacionados com dragagens na linha de costa e nas áreas fluviais envolventes.

No que concerne ao transporte de passageiros, a aposta na electrificação dos principais eixos ferroviários é muito positiva, pois permite diminuir os custos ambientais associados à tracção a diesel, além de contribuir para aumentar a velocidade média e reduzir as distâncias-tempo em modo ferroviário, tornando-o mais competitivo em relação ao modo rodoviário e permitindo uma transferência de passageiros do primeiro para o segundo. Contribui deste modo também para a redução de emissões poluentes atmosféricas (mas não só) do transporte automóvel, a que se junta ainda o desincentivo à necessidade de novas vias rodoviárias, contribuindo ainda para um melhor ordenamento do território e uma maior coesão territorial, nomeadamente uma melhor estruturação das actividades humanas pelo território, diminuindo os impactos ambientais negativos.

Contudo, apesar dos aspetos positivos do PETI3+ acima referidos, no caso do transporte de passageiros, os ganhos poderiam ser muito maiores se a electrificação ferroviária incluísse outras vias férreas, como a do Alentejo, mas sobretudo se se apostasse na correcção de traçados que permitissem o aumento da velocidade média e da velocidade máxima, com a correspondente diminuição das distâncias-tempo e aumento de competitividade deste modo de transporte em relação ao modo rodoviário, com todas as externalidades ambientais positivas que daí adviriam. A não duplicação da linha do Minho numa região densamente povoada, e tendo também em conta que é uma ligação internacional, também impedirá um aumento de competitividade e de ganhos ambientais.

Um outro aspecto fundamental para que os transportes reduzam os seus impactos negativos no ambiente e na economia passa pela diminuição do transporte (automóvel) individual e isso terá que passar necessariamente pela redução dos transbordos e dos constrangimentos a eles associados, algo que só se consegue com a melhoria do transporte intermodal. Ora o PETI3+ não apresenta investimentos em nós intermodais, nomeadamente nos pequenos interfaces que são as estações ferroviárias. Por outro lado, pensando na melhoria das redes de transportes e na sua articulação com a rede europeia, seria bom que nos novos investimentos ferroviários se considerasse a migração faseada da bitola ibérica para a bitola europeia, algo que só está previsto na linha da Beira Alta e na linha Évora – Caia.

Por outro lado, as regiões de Coimbra e Braga/Guimarães, com elevadas densidades e fortes movimentos pendulares em seu torno, deveriam ser contempladas com a implantação de transportes de grande capacidade (ferrovia ligeira), de modo a diminuir a utilização do transporte rodoviário individual e a melhorar a estruturação do território com todos os ganhos ambientais inerentes. No caso de Coimbra, em grande parte, trata-se de repor um sistema de mobilidade eficaz e amigo do ambiente que já existia: o comboio na linha da Lousã. Nota-se também a ausência de investimento no efeito-rede da malha ferroviária, facto que poderia permitir melhorias na flexibilidade e economias de escala no transporte ferroviário, produzir efeitos positivos no ordenamento do território, nomeadamente ao nível das actividades económicas e no povoamento, contribuindo também para a redução de assimetrias territoriais.

Por fim, para além das infraestruturas, importa também fazer melhorias em condicionantes não físicas, como as tarifas e a bilhética de forma a tornar o transporte colectivo de passageiros mais atractivo. Também aqui seria de considerar uma reestruturação organizacional e institucional das autoridades de transportes, para uma melhor gestão integrada dos vários sistemas.

O Quadro apresentado em baixo sintetiza os principais aspectos positivos e negativos do Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+).

**Quadro 1 – Principais aspectos positivos e negativos do PETI3+.**

<b>Aspectos positivos</b>	<b>Aspectos negativos</b>
Maior investimento na ferrovia e portos em detrimento da rodovia.	Excessiva focalização no transporte de mercadorias em detrimento do transporte de passageiros (esquecimento das pessoas).
Electrificação, sinalização e controlo de velocidades electrónicas dos eixos ferroviários: linha do Oeste, linha do Minho (troço Nine-Valença), linha do Douro, linha da Beira Baixa (troço Covilhã-Guarda), linha do Algarve (troços Faro-Vila Real de Santo António e Tunes-Lagos), electrificação dos ramais de mercadorias e das ligações aos portos.	Ausência da correcção dos traçados (factor impeditivo da redução das distâncias-tempo e do aumento de competitividade) em quase todas as obras de modernização previstas, particularmente nas linha do Norte, linha do Minho, linha do Oeste e linha do Douro, mas também na linha da Beira Baixa (troço Castelo Branco-Abrantes).
Modernização da superestrutura na linha do Norte, nos troços Ovar-Gaia, Alfarelos-Pampilhosa, Vale de Santarém e Alverca-Castanheira do Ribatejo.	Não duplicação da linha do Minho, no troço Nine-Valença.
Construção da concordância na Pampilhosa entre a linha da Beira Baixa e a linha do Norte, sentido Porto.	Não investimento em bi-bitola (introdução da bitola europeia) nos troços a modernizar na linha do Norte, nem nas ligações ferroviárias aos portos marítimos, preparando uma migração futura para a bitola europeia.
Construção da via Évora-Caia.	Ausência de investimento na linha da Lousã/Sistema de Mobilidade de Coimbra, com grandes fluxos pendulares.
Construção do ramal de Viseu, na linha da Beira Alta.	Ausência de investimento na electrificação na linha do Alentejo, no troço Casa Branca-Beja.
Investimento no reforço da capacidade dos portos de Sines e Leixões.	Ausência de investimento num sistema de mobilidade em ferrovia ligeira no eixo Guimarães-Braga, com grandes fluxos pendulares.
Ligações finais e articulações entre as principais vias rodoviárias.	Ausência de investimento nas estações ferroviárias no sentido de potenciar o transporte intermodal e reduzir os constrangimentos dos transbordos.
	Ausência de investimento no efeito-rede na rede ferroviária, que poderia permitir melhorias na flexibilidade e economias de escala no transporte ferroviário, assim como produzir efeitos positivos no ordenamento do território e coesão territorial.
	Omissão de investimento na componente não física dos transportes, nomeadamente ferroviário (bilhética e tarifários).
	Ausência de investimento em plataformas logísticas no interior do país.
	Dispersão de grandes investimentos por múltiplos portos, sem a criação prévia de sinergias e complementaridade entre os mesmos.

### **Sobre a Avaliação Ambiental Estratégica**

No documento de Avaliação Ambiental Estratégica do PETI3+, presentemente sob discussão pública, a Quercus constata que os projectos de investimento, considerados prioritários a realizar até 2020, encontram-se em diferentes fases de desenvolvimento. O documento evidencia que alguns dos projectos

foram já sujeitos ao procedimento de AIA, tendo sido emitidas as respectivas DIA, estando já identificados os impactes ambientais e as medidas de mitigação definidas. Certos projectos encontram-se já em fase de execução (ex. Túnel do Marão) ou em fase final de execução (ex. o novo terminal de cruzeiros do Porto de Leixões).

Neste sentido, consideramos que a AAE não cumpre os objectivos pretendidos, podendo mesmo a sua eficácia estar em causa por não ter sido realizada durante a fase de planeamento, como deveria ter acontecido e seria desejável, mas numa fase muito posterior de execução de alguns projectos e quando já foram aprovados estudos de impacto ambiental sobre esses projectos.

Relativamente às conclusões da avaliação, e relativamente a cada um dos temas apresentados, a Quercus tece as seguintes considerações.

#### Instrumentos de política geral e de financiamento

Tal como é admitido no próprio documento, consideramos uma situação grave que o PETI3+ seja omissivo e não faça referência a indicadores quantificados e a uma análise custo/benefício ambiental dos projectos prioritários, sendo esta uma condição obrigatória para o acesso a fundos comunitários destinados para o sector dos transportes, como é o caso do Mecanismo “Interligar a Europa” (cujo concurso está a decorrer até Fevereiro de 2015). Estas duas condições são, no nosso entender, fundamentais para garantir que os fundos comunitários a serem utilizados na prossecução do PETI3+ sejam efectivamente utilizados em projectos que representem uma mais-valia do ponto de vista ambiental.

#### Transportes e infraestruturas

Não encontramos qualquer ligação entre os projectos contidos no PETI3+, no sentido de cumprir a visão de longo prazo e o objectivo assumido pela União Europeia de reduzir em 60% das emissões de GEE para o sector dos transportes até 2050, no seu Livro Branco relativo à Política de Transportes. Mais especificamente, verifica-se uma ausência de objectivos relativos à descarbonização do sector dos transportes, sobretudo no que diz respeito à promoção da eficiência energética, redução de emissões e uso de fontes de energia alternativas e mais limpas. Um outro aspecto que nos parece importante destacar é que, na sua essência, o PETI3+ assume os vectores de actuação prioritária do PET 2011-2015, mas não clarifica, em concreto, os critérios de selecção e a análise custo-benefício efectuada para a selecção dos investimentos prioritários.

#### Qualidade do ar

O sector dos transportes é reconhecido como uma das principais fontes de poluição atmosférica, sobretudo em áreas urbanas. Pela leitura do documento da AAE, não é perceptível qual o impacte dos projectos previstos pelo PETI3+ sobre a qualidade do ar, com particular incidência nas áreas mais urbanas do país. A Quercus recomenda o enquadramento e articulação do PETI3+ com os Planos de Melhoria da Qualidade do Ar vigentes e com abrangência geográfica relevante (Região Norte e de Lisboa e Vale do Tejo), em estudos posteriores. Tendo em conta o histórico de incumprimento dos valores limite de qualidade do ar em Portugal para alguns poluentes atmosféricos (sobretudo óxidos de azoto e partículas inaláveis), consideramos essencial que seja avaliada qual a redução esperada das emissões poluentes em cada projecto aprovado no âmbito do PETI3+, como indicador da contribuição deste plano para os objectivos de qualidade do ar definidos pela política nacional (incluindo a Estratégia Nacional do Ar que está a ser preparada) e europeia, e em conformidade com as melhores recomendações da OMS.

#### Ruído

Quase todas as infraestruturas de transporte previstas no PETI3+ poderão originar, na fase de construção, mas sobretudo na fase de exploração, emissões de ruído significativas e afectar potencialmente os receptores situados na envolvente destas infraestruturas (novas ou melhoradas), criando um conflito potencial com orientações e disposições constantes de regulamentação já existente, nomeadamente a Directiva Europeia sobre Ruído Ambiente e o Regulamento Geral do Ruído. Tendo em conta que Portugal não cumpre as disposições da Directiva Europeia sobre Ruído Ambiente, no que diz respeito à obrigação de elaborar mapas estratégicos de ruído e implementar planos de acção com as medidas necessárias para minimizar a exposição ao ruído, a concretização dos projectos elencados no PETI3+ (para o transporte

rodoviário, ferroviário e aeroportuário) poderão trazer obstáculos e responsabilidade acrescida às empresas gestoras de infraestruturas, de forma a cumprir as obrigações desta Directiva. A Quercus considera que deverão ser acauteladas medidas de minimização ou de compensação para cada projecto a ser implementado no âmbito do PETI3+, em estudos específicos associados, bem como um programa faseado de implementação e monitorização destas medidas para garantir a protecção da população mais afectada.

#### Biodiversidade, Conservação da Natureza e Florestas

A Quercus partilha da preocupação demonstrada no relatório AAE relativamente a situações de potencial conflito com áreas classificadas e de protecção da biodiversidade, ainda não identificáveis na escala macro do PETI3+. É absolutamente necessário que sejam apresentadas alternativas de localização, ou mesmo de concepção dos projectos, ainda na sua fase de planeamento, no sentido de minimizar os impactes negativos. Seria desejável que os projectos constantes no PETI3+ pudessem incorporar, no seu procedimento de AIA, uma fase inicial de definição de âmbito, conforme previsto no respectivo diploma legal, no sentido de prever antecipadamente eventuais constrangimentos.

#### Mar

As intervenções previstas nos portos, que terão com certeza impactes previsíveis nas zonas costeiras adjacentes, deverão estar articuladas com o Plano de Acção de Protecção e Valorização do Litoral (PAPVL) 2012-2015 — presentemente em reformulação — e com as disposições nele contidas de defesa da costa, actualmente a sofrer um acentuado processo de erosão. Os projectos deverão ser igualmente objecto de um planeamento cuidadoso e sujeitos preferencialmente a um processo inicial de definição do âmbito, aquando dos procedimentos de AIA previstos.

Lisboa, 21 de Novembro de 2014

A Direcção Nacional da Quercus-ANCN



Ao  
Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC)  
Av. do Brasil, 101  
1700-066 LISBOA

Ref.º. 369/2014AM

Viana do Castelo, 19 de novembro de 2014

**Assunto: PETI 3+: Consulta pública**

Para efeito da presente consulta pública sobre a Avaliação Ambiental Estratégica do “Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas” (PETI3+), julgamos ser fundamental reiterar a importância estratégica dos principais investimentos propostos neste domínio no âmbito da estratégia “Alto Minho 2020”, oportunamente apresentados pela CIM Alto Minho no sentido de poderem ser considerados, quer no Relatório do GT IEVA, quer no âmbito do PETI. Neste contexto, entende-se remeter a V.ª Ex.ª, enquanto contributo no âmbito da presente avaliação estratégica ambiental, os seguintes elementos:

(i) **Relatório GT IEVA Parecer Contributo CIM Alto Minho**. Na sequência da análise efetuada pela CIM Alto Minho à proposta de Relatório Final do GT-IEVA (Grupo de Trabalho das Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado) foi apresentado um parecer /contributo desta Comunidade Intermunicipal, destacando as principais questões e contributos tendentes à melhoria do referido Relatório Final, nomeadamente, no que respeita à estruturação da lista global dos investimentos em infraestruturas de elevado valor acrescentado a integrar no Acordo de Parceria “Portugal 2020” (*cfr. Anexo – Relatório GT IEVA\_Parecer\_Contributo CIM Alto Minho*);

(ii) **Ofício Ministro da Economia 17 abril 2014**. Na sequência da apresentação pública do PETI, foi solicitado ao Senhor Ministro da Economia uma audiência no sentido de obter esclarecimentos sobre a inclusão no Acordo de Parceria “Portugal 2020” das propostas de investimento previstas na estratégia “Alto Minho 2020”, nomeadamente no setor marítimo-portuário (em particular, os investimentos relacionados com as acessibilidades marítimas e rodoviárias do porto de mar de Viana



do Castelo – a única infraestrutura portuária analisada no Relatório do GT IEVA que, aparentemente, não vê ser contemplado qualquer investimento no âmbito do PETI) e rodoviário (com particular destaque para a via de ligação ao concelho de Paredes de Coura) (*cfr. Anexo –Ofício Ministro da Economia\_17 abril 2014*).

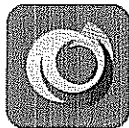
Neste âmbito, dada a importância estratégica que estas intervenções assumem no território, designadamente, para sustentar a dinâmica económica e exportadora que o Alto Minho tem revelado nos últimos anos, gostaríamos de solicitar a V<sup>ª</sup> Ex<sup>ª</sup> que, em sede da presente Avaliação Estratégica Ambiental, possam ser exploradas as opções tendentes à inclusão destas propostas no conjunto de investimentos prioritários para o período 2014-2020.

Certos da vossa melhor atenção, apresento os meus cumprimentos,

O Presidente do Conselho Intermunicipal da CIM Alto Minho



Eng. José Maria Costa



Ex.mo Senhor,  
Mestre António de Magalhães Pires de Lima  
Ministro da Economia  
Avenida da República, 79  
1069-218 Lisboa

Ref: 120/2014RG

Viana do Castelo, 17 de abril de 2014

**Assunto: Pedido de Reunião – Urgente**  
**Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas – PETI**

Tendo em consideração a apresentação pública recentemente efetuada por V.ª Ex.ª do Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas – PETI e os timings bastante exigentes previstos para a negociação do Acordo de Parceria “Portugal 2020”, vimos por este meio solicitar o agendamento de uma audiência com V.ª Ex.ª com carácter de urgência, no sentido de obter esclarecimentos sobre a inclusão no Acordo de Parceria “Portugal 2020” dos principais investimentos propostos no âmbito da estratégia “Alto Minho 2020” no setor marítimo-portuário (em particular, os investimentos relacionados com as acessibilidades marítimas e rodoviárias do porto de mar de Viana do Castelo - a única infraestrutura portuária analisada no Relatório do GT IEVA que, aparentemente, não vê ser contemplado qualquer investimento no âmbito do PETI) e rodoviário (com particular destaque para a via de ligação ao concelho de Paredes de Coura).

No âmbito da referida reunião, gostaríamos de sensibilizar V.ª Ex.ª para a importância crucial destas propostas de investimentos para sustentar e reforçar a assinalável evolução da dinâmica exportadora do Alto Minho. Com efeito, as exportações de bens a partir do Alto Minho aumentaram, em termos nominais, de 668 milhões de euros, em 2004, para 1.217 milhões de euros em 2012, o que representa um acréscimo de 82,2% nesse período, crescimento esse que transcende claramente o que foi verificado tanto na Região do Norte como em Portugal (no primeiro caso, as exportações cresceram, em termos nominais, 32,5% entre 2004 e 2012, enquanto no segundo o crescimento foi de 46,4%). Importa referir igualmente que esse reforço substancial da dinâmica exportadora fez com que em 2012 o Alto Minho





tenha atingido um valor de exportações (1.217 milhões de euros) que, por si só, se aproxima do dobro da soma global das exportações de mercadorias do Algarve e do Litoral Alentejano (735 M€).

Antecipadamente grato, subscrevo-me com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho Intermunicipal da CIM Alto Minho

Eng.º José Maria Costa



**INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO & ACORDO DE PARCERIA  
"PORTUGAL 2020": CONTRIBUTO DA CIM ALTO MINHO**

I. De acordo com a versão preliminar do Acordo de Parceria "Portugal 2020" é a seguinte a lista global dos investimentos a realizar em cada setor em resultado das conclusões e proposta do Grupo de Trabalho das Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (GT IEVA):

Projeto	RTE-T	NÃO RTE-T	INVESTIMENTO
FERROVIA	2.695.000.000 €	210.000.000 €	2.905.000.000 €
PORTOS	765.000.000 €	25.000.000 €	790.000.000 €
PLATAFORMAS	170.000.000 €	100.000.000 €	270.000.000 €
RODOVIA	150.000.000 €	250.000.000 €	400.000.000 €
TRANSPORTES PÚBLICOS	0 €	500.000.000 €	500.000.000 €
<b>Total</b>	<b>3.780.000.000 €</b>	<b>1.085.000.000 €</b>	<b>4.865.000.000 €</b>

PROJETO	RTE-T	NÃO RTE-T	INVESTIMENTO
FERROVIA	2.695.000.000 €	210.000.000 €	2.905.000.000 €
<b>Corredor de Mercadorias nº4</b>			
Eixo Lisboa - Caia - Madrid	650.000.000 €		650.000.000 €
Eixo Sines - Caia	250.000.000 €		250.000.000 €
Eixo Aveiro - Vilar Formoso - Irún	700.000.000 €		700.000.000 €
Eixo Lisboa -Porto	250.000.000 €		250.000.000 €
Linha do Alentejo	130.000.000 €		130.000.000 €
Linha de Évora	70.000.000 €		70.000.000 €



<b>Outras Ligações Internacionais</b>			
Eixo Porto-Vigo	135.000.000 €		135.000.000 €
Linha da Beira Baixa	110.000.000 €		110.000.000 €
<b>Outros corredores RTE-T</b>			
Linha do Algarve	50.000.000 €		50.000.000 €
Linha do Sul e ligação Porto de Lisboa	250.000.000 €		250.000.000 €
Linha de Cintura	100.000.000 €		100.000.000 €
<b>Outros corredores</b>			
Linha do Oeste		100.000.000 €	100.000.000 €
Linha do Douro		40.000.000 €	40.000.000 €
Linha de Cascais		70.000.000 €	70.000.000 €

PROJETO	RTE-T	NÃO RTE-T	INVESTIMENTO
<b>Portos</b>	765.000.000 €	25.000.000 €	790.000.000 €
<b>Portos RTE-T</b>			
Porto de Leixões	340.000.000 €		340.000.000 €
Porto de Lisboa	250.000.000 €		250.000.000 €
Porto de Sines	50.000.000 €		50.000.000 €
Porto de Aveiro	50.000.000 €		50.000.000 €
Porto de Setúbal	70.000.000 €		70.000.000 €
Porto de Portimão	5.000.000 €		5.000.000 €



<b>Restantes Portos</b>			
Porto de Viana do Castelo		10.000.000 €	10.000.000 €
Porto da Figueira da Foz		10.000.000 €	10.000.000 €
Porto de Faro		5.000.000 €	5.000.000 €

PROJETO	RTE-T	NÃO RTE-T	INVESTIMENTO
<b>PLATAFORMAS LOGÍSTICAS</b>	170.000.000 €	100.000.000 €	270.000.000 €
<b>Plataformas RTE-T</b>			
Leixões	120.000.000 €		120.000.000 €
Aveiro	50.000.000 €		50.000.000 €
<b>Outras Plataformas</b>			
Outras Plataformas		100.000.000 €	100.000.000 €

PROJETO	RTE-T	NÃO RTE-T	INVESTIMENTO
<b>TRANSPORTES PÚBLICOS</b>	0 €	500.000.000 €	500.000.000 €
Metropolitanos		400.000.000 €	400.000.000 €
Rodoviários e Flexíveis		100.000.000 €	100.000.000 €

PROJETO	RTE-T	NÃO RTE-T	INVESTIMENTO
<b>RODOVIA</b>	150.000.000 €	250.000.000 €	400.000.000 €
<b>Rodovia RTE-T</b>			
Eixo Coimbra-Viseu	150.000.000 €		150.000.000 €



<b>Last-Mile e ligações à RTE-T</b>			
Last-Mile e ligações à RTE-T		250.000.000 €	250.000.000 €

II. No âmbito deste exercício do GT IEVA podem destacar-se os seguintes projetos ou áreas de investimento com potencial interesse para o Alto Minho:

**(i) Ferrovia - 135 M€ para o Eixo Ferroviário “Porto - Vigo” (apoiados pela RTE-T);**

**(ii) Portos - 10 M€ para o “Porto de Viana do Castelo” (Não RTE-T);**

**(iii) Plataformas Logísticas - 100 M€ para Outras Plataformas Logísticas (Não RTE-T);**

**(iv) Rodovia - 250 M€ para Last Mile e Ligações à Rede Transeuropeia – T (Não RTE-T).**

III. De acordo com a estratégia “Alto Minho 2020, *“o Alto Minho parte de uma posição de “território de articulações” para assumir o compromisso de ser um “território de convergências”*, visando dar unidade a vetores de articulação que se encontram, de certa forma, espartilhados e fragilizados. (...) Esta posição de fronteira é realçada no Programa Nacional da Política e Ordenamento do Território (PNPOT), que caracteriza o território do Alto Minho como um “espaço intermédio entre a região urbano-metropolitana do noroeste e a Galiza”, sendo uma região de transição entre as áreas metropolitanas de Porto e Vigo, podendo este “efeito costura” ser responsável por uma contenção no seu desenvolvimento. Ultrapassar a posição de fronteira (no limite de Portugal) e de passagem (de Portugal para Espanha, ou do Norte para a Galiza) são objetivos que se materializam através da consolidação de ações concertadas entre agentes económicos, que exigem a integração das diferentes perspetivas de articulação e posicionamento relativo do Alto Minho que, consoante a natureza dos fenómenos, são canalizados em escalas de abordagem diferenciadas”.



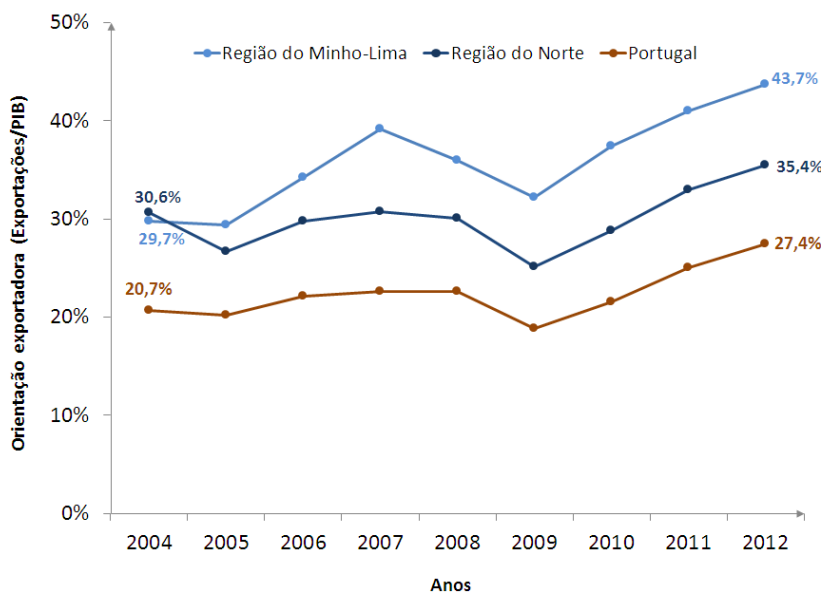


*exportação de Portugal, com valores de exportações mais elevados do que os registados para os Países Baixos, para a Itália, para os Estados Unidos ou para a Bélgica e cerca de três vezes superiores aos destinados ao Brasil.*

*“Os constrangimentos que derivam do posicionamento do Alto Minho enquanto espaço de transição podem ser ultrapassados pelos benefícios gerados pela proximidade da região a espaços urbanos densamente povoados que são desenhados pelo triângulo Porto, Braga/Guimarães e Vigo. Com efeito, a inserção ativa e o aproveitamento das dinâmicas deste triângulo constitui uma alavanca para a melhoria da atratividade e competitividade do Alto Minho, num quadro em que a região seja capaz de usufruir dos efeitos sistémicos gerados pela sua participação num espaço mais alargado que é povoado por mais de três milhões de habitantes e onde se localizam um conjunto de infraestruturas (aeroportos e portos) e instituições (universidades do Porto, Minho e Vigo) a menos de uma hora de distância que podem ser decisivas para o desenvolvimento do território”.*

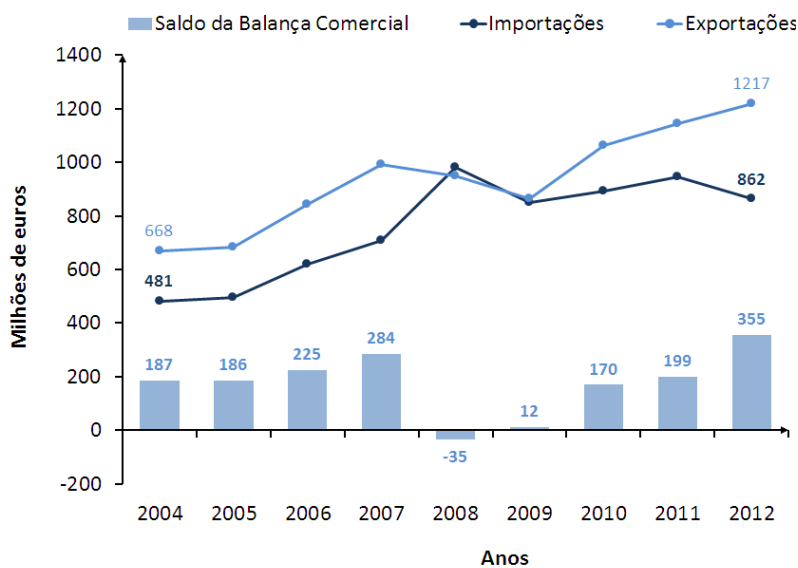
Em termos de comércio internacional e como é assinalado na versão preliminar do “Pacto Territorial para a Empregabilidade do Alto Minho”, **“o Alto Minho tem vindo a registar nos últimos anos um reforço substancial das exportações, atingindo um ritmo de crescimento jamais alcançado no passado, superando até o da Região do Norte e o de Portugal.** Esta evolução é visível no valor recorde do saldo da balança comercial do Alto Minho em 2012, corolário de uma trajetória de crescimento sustentável iniciada, mais recentemente, em 2009. No entanto, o aumento da proporção das exportações no PIB iniciou-se antes de 2009. Em 2004, a orientação exportadora do Alto Minho (rácio entre as exportações de bens e o PIB) era de 29,7%, passando para 43,7% em 2012. No decorrer desse período, em 2005, o Alto Minho passou, mesmo, a ter uma orientação exportadora superior à da Região do Norte e à de Portugal”.

**“Em termos nominais, as exportações de bens a partir do Alto Minho aumentaram de 668 milhões de euros, em 2004, para 1.217 milhões de euros em 2012, o que representa um crescimento de 82,2% nesse período (+7,8%, em média anual). Este crescimento transcende claramente o que foi verificado tanto na Região do Norte como em Portugal.** No primeiro caso, as exportações cresceram, em termos nominais, 32,5% entre 2004 e 2012, enquanto no segundo o crescimento foi de 46,4%”.



**Figura 11 – Orientação exportadora**

Fonte: INE, Comércio Internacional



IV. Neste contexto e sem embargo de reconhecermos o esforço desenvolvido pelo GT IEVA na produção do Relatório Final em apreço, **a CIM Alto Minho, consciente da importância decisiva das infraestruturas de transportes para a continuação do reforço da dinâmica exportadora do Alto Minho, entende apresentar as seguintes questões e contributos tendentes à melhoria**





*do referido Relatório Final, nomeadamente, no que respeita à estruturação da lista global dos investimentos em infraestruturas de elevado valor acrescentado a integrar no Acordo de Parceria “Portugal 2020”:*

**IV.1 Ferrovia - Eixo Ferroviário “Porto - Vigo” (RTE-T).** *O apoio do RTE-T (enquadrado, tanto quanto depreendemos, através do MIE – Mecanismo Interligar a Europa) aos 135 M€ de investimento previstos para a concretização deste projeto está completamente garantido, ou, pelo contrário, é ainda uma possibilidade que terá que ser avaliada face às tipologias de projetos prioritários e aos recursos existentes naquele instrumento financeiro? Ou seja, face aos escassos recursos disponíveis no “Mecanismo Interligar a Europa” - MIE (tanto quanto tem sido referido, cerca de 500 M€) e os múltiplos investimentos canalizados na proposta do GT IEVA para este instrumento financeira 2014-2020, importa assegurar que os 135 M€ previstos para o Eixo Ferroviário “Porto – Vigo” têm plena garantia de enquadramento financeiro no âmbito do MIE; caso contrário, torna-se fundamental que este investimento tenha garantias de apoio financeiro através do PO Temático “Competitividade e Internacionalização 2014-2020”.*

**IV.2 Portos - “Porto de Viana do Castelo” (Não RTE-T).** *O documento do GT IEVA analisa a possibilidade / interesse dos seguintes investimentos no Porto de Viana de Castelo: (i) Construção do Acesso Rodoviário ao Porto Comercial (10 ME); (ii) Construção do ramal Ferroviário ao Porto Comercial (12 M€); (iii) Ampliação do Porto Comercial (15 M€); (iv) Melhoria das Condições de Acessibilidade, Operacionalidade e Proteção Marítima (3 M€); (v) Reabilitação dos Equipamentos de Elevação existentes e Aquisição de Grua Móvel com 100 ton de capacidade (3,65 M€). Antes de mais, **importa esclarecer a que investimento ou investimentos se reportam os 10 M€ previstos no Acordo de Parceria “Portugal 2020” para o Porto de Viana de Castelo, sendo necessário, muito provavelmente, reforçar significativamente esse investimento (nomeadamente, no âmbito do PO Temático “Competitividade e Internacionalização” 2014-2020) no sentido de melhorar a competitividade desta infraestrutura chave para a dinâmica exportadora do Alto Minho.***

*O Porto de Viana do Castelo é, naturalmente, uma infraestrutura decisiva para reforçar a notável evolução da dinâmica exportadora do Alto Minho (evolução essa realizada, ainda por cima, no atual contexto de crise económica generalizada). Os investimentos na melhoria do acesso marítimo e rodo-ferroviário e das condições de funcionamento do Porto de Viana do Castelo são, pois, também eles fundamentais para a competitividade das empresas do Alto*



Minho, entre as quais se destacam duas das principais empresas exportadoras da Região do Norte, designadamente: (i) a **EUROPAC KRAFT Viana**, empresa líder na produção de papel, cartões ondulados e embalagens na Península Ibérica, com 305 colaboradores e 160 M€ de volume de negócios; e a **ENERCON**, empresa do cluster das energias renováveis, líder no setor da energia eólica, cujas exportações duplicaram em 2012, tendo atingido os 200 M€ (com mais de 60 navios a escalarem o Porto de Viana do Castelo), mantendo ritmo semelhante em 2013 com acréscimo de 20% e estimando-se que venham a duplicar em 2014.

Em relação à análise efetuada pelo GT IEVA aos investimentos no Porto de Viana de Castelo, importa referir que, em algumas situações, **não são apresentados (nem muito menos fundamentados) os parâmetros objetivos que permitem aferir dos referenciais utilizados na pontuação de determinados Sub-critérios**. Por exemplo, com base em que parâmetros é que o Acesso Rodoviário ao Porto de Viana do Castelo é classificado como ligação nova a infra-estruturas portuárias, quando, em larga medida, se trata de potenciar ligações consideradas insuficientes à atual infraestrutura portuária? Com base em que parâmetros é que todos os Projetos associados ao Porto de Viana de Castelo têm um potencial de captação de tráfego moderado, quando apenas as limitações de acessibilidades e de operacionalidade atualmente vigentes têm vindo a restringir um crescimento muito significativo do tráfego decorrente do aumento exponencial das exportações de empresas no Alto Minho (caso, por exemplo, da ENERCON, cuja produção, devido a essas severas condicionantes, está a ser desviada para o Porto de Leixões, originando a triplicação dos custos operacionais àquela empresa)? Com base em que parâmetros comparativos (em relação aos outros investimentos referenciados) é que se entende que os investimentos associados ao Porto de Viana do Castelo (à exceção das gruas e equipamentos) apresentam um impacto elevado em termos de comportabilidade para o Estado /SEE? A circunstância de um projeto como o Acesso Rodoviário ao porto de Viana do Castelo ter os projetos técnicos e as aquisição de terrenos necessários para se iniciar de imediato não é suscetível de o permitir classificar como “em curso” com possibilidade forte de conclusão até 2016? A circunstância de um projeto como os Acessos ao Porto de Viana do Castelo estar aprovado em sede de PIDDAC há vários anos com valores consideráveis para a aquisição de terrenos não deveria conduzir a pontuações semelhantes às apresentadas pelos projetos previstos no PET – Plano Estratégico de Transportes? Com base em que parâmetros é que o Acesso Rodoviário do Porto de Viana do Castelo, com uma ligação direta e evidente aos diversos parques industriais das suas imediações (nomeadamente, Darque e Alvarães),



aparece classificado na categoria dos “Outros Projetos que não potenciam ligações a parques industriais”?

Por fim, assinala-se que a metodologia adotada, ao optar por desagregar (em vez de integrar) determinados investimentos previstos numa determinada estrutura portuária, é também suscetível de conduzir a incoerências em sede da sua operacionalização. Consideremos por exemplo o Porto de Viana do Castelo, onde na maioria dos critérios a “melhoria das acessibilidades (marítimas), operacionalidade e proteção marítima, bem como os “equipamentos e grua 100t” são considerados prioritários e o “Acesso Rodoviário” é pontuado como “não prioritário” – ***Faz algum sentido reforçar as acessibilidades marítimas e as condições de operacionalidade de um Porto e deixar que continue com severos constrangimentos decorrentes das suas acessibilidades rodoviárias (ou mesmo ferroviárias)?*** Podem estas duas componentes essenciais da competitividade de um Porto ser analisadas isoladamente?

**IV.3 Plataformas Logísticas** – De acordo com a Rede Nacional de Plataformas Logísticas (RNPL) aprovada pelo Estado Português, está prevista para o Alto Minho a **Plataforma Logística de Valença, contratualizada em junho de 2009, entre o Governo, a Câmara Municipal e a Way 2B**. De acordo com o Protocolo estabelecido, “a Plataforma de Valença é multimodal e transfronteiriça e dará apoio à atividade logística da região norte e ao sul da Galiza e terá como grandes objetivos: alargar o hinterland do Porto de Leixões a toda a região norte da Península Ibérica; dinamizar a atividade económica do Minho, através da captação de investimento português e galego e da dinamização da indústria local, facilitando a distribuição da sua produção; reordenar as plataformas e tráfegos da região”. Neste momento, a Câmara Municipal de Valença já “conseguiu desbloquear o processo da Plataforma Logística, com os pareceres favoráveis da R.A.N.- Reserva Agrícola Nacional e da R.E.N.- Reserva Ecológica Nacional, ao P.U.A.E.V. – Plano de Urbanização da Área Empresarial de Valença, que se encontra em fase final de aprovação. **Este foi um passo fundamental para o avanço da Plataforma Logística de Valença e a disponibilização de solo industrial e logístico que permitirá captar novas empresas, criar emprego e dinamizar a economia da região.**

Neste contexto e ***uma vez que a Tabela referida no Acordo de Parceria 2014-2020 contempla 100 M€ para Outras Plataformas Logísticas (Não RTE-T), gostaríamos de confirmar se a Plataforma Logística de Valença se encontra integrada nas “Outras Plataformas” a apoiar no âmbito do PO Temático Competitividade e Internacionalização 2014-2020.***



**IV.4 Rodovia - Last Mile e Ligações à Rede Transeuropeia – (Não RTE-T).** Neste âmbito, a principal proposta da CIM Alto Minho no domínio das infraestruturas rodoviárias de elevado valor acrescentado que integram o Plano Global de Ação “Alto Minho 2020” orienta-se para o **Reforço da Integração de Paredes de Coura no mercado regional de emprego do Alto Minho, através das variantes à EN 302 e EN 303**, imprescindíveis para a melhoria das condições de acessibilidades do concelho de Paredes de Coura à A3 e à A28 e, concomitantemente, à Galiza (através da ligação A3 – Ponte Internacional de Valença do Minho).

**Reforço da Integração de Paredes de Coura no mercado regional de emprego do Alto Minho, através das variantes à EN 302 e EN 303**

Esta ligação visa promover a competitividade do tecido empresarial do município que, apesar do espartilhamento imposto pelas acessibilidades desenhadas para uma realidade com mais de 60 anos, apresenta vigor e capacidade de expansão a curto e médio prazo. A título de exemplo, de entre as 784 empresas identificadas no concelho (de acordo com os últimos dados divulgados pelo INE), devem destacar-se, pelo interesse estratégico no plano das exportações, n.º de trabalhadores e volume de negócio, as seguintes:

- Grupo Kyaia (marcas Fly London e Foreva) – empresa portuguesa do sector do calçado com um volume de negócios de 59 milhões de euros (no ano de 2013), detentora da marca Fly London que está presente em 63 países e tem lojas de marca própria em Portugal (3), Reino Unido (2), Dinamarca, Alemanha e Irlanda. Trata-se da maior exportadora nacional no sector do calçado (a exportação corresponde a 96% da produção). A empresa está implantada em Paredes de Coura há 25 anos, dispondo de 4 unidades que empregam 210 trabalhadores;
- Doureca e Grupo Dourdin – empresa portuguesa do sector automóvel que se dedica à injeção por molde e cromagem de peças para exportação e utilização de variadíssimas marcas. Em Paredes de Coura dispõe de duas unidades fabris de produção, uma das quais construída há cerca de um ano, empregando 240 trabalhadores;
- Valverlérica – empresa portuguesa que produz artigos plásticos, fitas autoadesivas, impressão e gravados para aplicação em diversos sectores (dos quais se destaca o automóvel). A produção destina-se exclusivamente a exportação. Neste momento empresa cerca de 40 trabalhadores;
- MGI Coutier Lusitânia – empresa portuguesa parte integrante do grupo internacional MGI Coutier,



criada em Janeiro de 2014, que se encontra em fase de implantação em Paredes de Coura. Dedicar-se-á à montagem de componentes eletrónicos para a indústria automóvel e a produção será, exclusivamente, para exportação. Sem prejuízo de margem de expansão, prevê-se que vá empregar 160 trabalhadores;

- Grupo Transcoura – grupo português com sede em Paredes de Coura que se dedica ao transporte rodoviário de mercadorias, aluguer de contentores, investimento imobiliário e integra as empresas Transcoura, Elevetrans, Ivantrans, Recoura, Imocoura, Tonisan. Integra ainda, com sede em Espanha, a empresa Auto Transcoura SL. Atualmente emprega 130 trabalhadores;

- Truticultura do Minho – empresa portuguesa implantada em Portugal desde 1986, é a maior estrutura aquícola nacional dedicada à produção de trutas. Produz, em média, 600 toneladas de peixe por ano que se destina ao mercado interno e exportação;

- Águas do Alto Minho – empresa portuguesa que se dedica à captação e engarrafamento de água para consumo, atualmente com a designação comercial de Salutis.

No plano agrícola, deve destacar-se que a Coopcoura – Cooperativa Agrícola de Paredes de Coura é, atualmente, entre as 44 cooperantes da União de Cooperativas do Norte (Agros), a terceira maior ao nível da produção média de leite. Uma vez que existem em Paredes de Coura 5 grandes produtores de leite (de entre os quais o maior do distrito de Viana do Castelo), diariamente, são transportadas para fora do concelho 20.000 litros de leite por cada deslocação.

No Plano Turístico e Cultural, deve destacar-se o facto de existir em Paredes de Coura uma zona de Paisagem Protegida (Paisagem Protegida do Corno de Bico), santuário de proteção a muitas espécies de fauna e flora em vias de extinção e com enorme potencial turístico, bem como o Festival Vodafone Paredes de Coura, reconhecido pela crítica nacional e internacional como um dos melhores da Europa.

Face a todo o exposto, o reforço da Integração de Paredes de Coura no mercado regional de emprego do Alto Minho, através das variantes à EN 302 e EN 303, é imprescindível para a melhoria das condições de acessibilidades do concelho de Paredes de Coura à A3 e à A28, reforço da atratividade dos parques empresariais de Formariz e Castanheira e das atividades turísticas e de animação.

Ao nível das ligações rodoviárias ao mercado económico transfronteiriço e europeu do Alto Minho, importa referir a **“Melhoria da ligação à fronteira da Madalena - Remodelação da atual EN 203 e EN304-1 entre Ponte da Barca e Lindoso”** (referenciada enquanto Projeto **1.2.23 da Proposta de Programa de Execução do PROT Norte Ação – Construção das**



**Restantes Vias do PRN, com a designação “IC28 para Lindoso-Ourense”**), contribuindo para:

(i) o Alto Minho colocar os seus produtos endógenos e industriais a menos de 30 minutos das redes rodoferroviárias principais de ligação a Madrid e ao centro da Europa (nomeadamente, estação de Celanova do TGV da linha Madrid-Galiza e à auto-estrada A52); (ii) reforçar a competitividade do porto de Viana do Castelo, como porto de exportação do interior da Galiza e do norte de Portugal. **Existem ainda outras vias prioritárias para a competitividade regional que poderão vir a ser consideradas noutro tipo de enquadramento financeiro nacional e/ou em função da evolução da sua comportabilidade nos instrumentos de financiamento existentes, como a :** (i) **“Qualificação da ligação Valença – Monção / Melgaço/ São Gregório”** ((N 101 - N202 e N301 – cfr Ação/ Projeto 1.2.24 da Proposta de Programa de Execução do PROT Norte); (ii) **“Ligação Braga/ Vila Verde/ Ponte da Barca/ Arcos de Valdevez/ Monção/ Salvaterra”** (N101 - cfr Ação/ Projeto 1.2.24 da Proposta de Programa de Execução do PROT Norte); (iii) **“Terminar o IC1 até Valença e futuro prolongamento para Monção com ligação à A52 na Galiza, servindo a Plataforma Logística, a futura estação de VA”** (cfr Ação/ Projeto 1.2.23 da Proposta de Programa de Execução do PROT Norte); (iv) ou a **“Ligação de Caminha aos concelhos limítrofes de Rosal ou A Guarda”** (incluindo a manutenção das condições de operacionalidade da travessia do Ferry-boat).

Neste âmbito, saliente-se que o Relatório Final do IEVA, apesar de enunciar (na sua página 71) um conjunto de critérios gerais de triagem e pré-seleção de projetos que terá permitido passar dos 123 projetos iniciais para os 23 finais, ***não apresenta a forma específica como esses critérios foram aplicados a cada um dos 123 projetos em apreço (aliás, nem se conhecem quais eram esses 123 projetos iniciais).***

Por esse motivo, a CIM Alto Minho, na sequência da sessão de apresentação do plano de infraestruturas de elevado valor acrescentado que decorreu no passado dia 17 de Fevereiro no Centro de Congressos da Exponor, solicitou ao Presidente do GT IEVA no passado dia 21 de Fevereiro informação adicional no sentido de podermos sistematizar alguns contributos relativamente ao referido Relatório Final, nomeadamente:

- (i) “Informação específica sobre a avaliação de cada um dos 123 projetos que constavam do conjunto de propostas iniciais para o setor rodoviário, nomeadamente, no que se refere à pontuação e respetiva informação de suporte consideradas em cada um dos "critérios de pré-seleção" (tanto quanto foi referido nesta sessão, disponível em formato Excel).



(ii) O Plano de Proximidade das Estradas de Portugal, que contém informação sobre as intervenções prioritárias para o horizonte de 3 anos, tal como referido no Relatório Final (págs. 71 e 295)”.  
*Até ao momento, a CIM Alto Minho não obteve qualquer resposta por parte do Senhor Presidente do GT IEVA relativamente a este pedido (situação que, como é natural, se lamenta e que pode condicionar significativamente a análise e os resultados da presente consulta pública), pelo que não é possível saber que aspetos concretos conduziram à exclusão das referidas propostas de rodovia apresentadas por esta Comunidade Intermunicipal.*

**V.** Por fim, numa **análise transversal ao Relatório do GT IEVA** e aos seus principais resultados, gostaríamos ainda de salientar os seguintes aspetos:

**V.1.** Na nossa perspetiva devem ser devidamente ponderados neste exercício os pressupostos associados aos equilíbrios territoriais necessários à adequada estruturação e aplicação dos instrumentos financeiros das Políticas de Coesão 2014-2020. Assim, numa leitura muito preliminar aos montantes de investimento propostos como prioritários neste Relatório Final IEVA, constata-se, aparentemente, uma **desproporcionada concentração potencial dos investimentos na Região-Capital e nas suas Regiões adjacentes (Centro e Alentejo), detendo a Região do Norte uma percentagem pouco expressiva face à circunstância de se tratar, de longe, não apenas a Região mais populosa do País, mas, sobretudo, neste caso concreto, a sua Região mais exportadora.**

**V.2** Do conteúdo do Relatório Final do IEVA **não se depreende se existiu qualquer tipo de análise de sensibilidade que permitisse aferir da variabilidade dos resultados em função de pequenos ajustamentos nas referidas ponderações, nem se foi avaliado o grau de redundância entre os distintos sub-critérios** (por exemplo, entre captação de tráfego, sustentabilidade operacionais e potencial de captação de fundos externos). Como se compreenderá, a utilização da metodologia multicritério pressupõe a prévia verificação de um conjunto de premissas base que devem ser garantidas para que este exercício possa ser plenamente consistente.

**V.3.** Na análise efetuada do Relatório Final do IEVA é considerada – e bem – uma fase de exclusão de Projetos mutuamente exclusivos. Contudo, **a metodologia adotada nada refere**



*em relação ao impacto colateral de determinados projetos noutros projetos, em particular, naqueles que se encontram situados na sua área de influência potencial. Meramente a título de exemplo, pretende-se fazer crer que a proposta do Novo Terminal de Contentores Deep Sea em Lisboa (envolvendo um investimento na ordem dos 600 M€) não afeta, nem tem qualquer relação conflitual com a proposta de expansão do Terminal de Contentores XXI em Sines, nem com outros investimentos portuários previstos para a Zona de Setúbal e Lisboa?*

**V.4.** A metodologia adotada analisa em paralelo os critérios “Elegibilidade para fundos comunitários” e “Potencial captação de fontes externas de funding”. Todavia, *na análise efetuada, a circunstância de um determinado projeto ter um elevado potencial de geração de receitas não é devidamente considerada na análise do critério “Elegibilidade para Fundos Comunitários”*. Meramente a título de exemplo, na análise do Setor Ferroviário, considera-se que a “Modernização da linha de Cascais” apresenta um elevado potencial de captação de fontes externas de funding. *A questão que se coloca é, atento o mencionado (embora não fundamentado no Estudo) elevado potencial de captação de fontes externas de funding do Projeto “Modernização da linha de Cascais” e as restrições legais existentes em matéria de geração de receitas substanciais em projetos apoiados por fundos comunitários, como é que este projeto se encontra classificado também na categoria dos Projetos que “apresentam potencial para obtenção de comparticipação comunitária maior ou igual a 80%”?*



# **ANÁLISE E AVALIAÇÃO DOS RISCOS DO PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS (PETI 3+)**

## **CONTRIBUTOS DA CONFEDERAÇÃO PORTUGUESA DA CONSTRUÇÃO E DO IMOBILIÁRIO**

**Discussão Pública**

**Relatório de Avaliação Ambiental do Plano Estratégico  
de Transportes e Infraestruturas**

**Novembro 2014**

# **Análise e Avaliação dos Riscos do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI 3+)**

## **Índice**

**Sumário Executivo**

**O Risco Operacional**

**O Risco de Financiamento**

**Os Fundos Comunitários e o PETI3+**

**O “Portugal 2020” e o Desinvestimento em Infraestruturas de Transportes**

**A Importância do Acesso ao Financiamento no Âmbito das Redes Transeuropeias**

**Conclusões**

## Sumário Executivo

Com base na análise do Relatório de Avaliação Ambiental do Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas, elaborado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil - LNEC, que se encontra em discussão pública, e tendo em consideração os contributos e a colaboração prestada no âmbito do Grupo de Trabalho das Infraestruturas de Valor Acrescentado (GT IEVA) a CPCI considera relevantes as seguintes considerações sobre o Plano em análise:

1. Não responde às necessidades de investimento em infraestruturas de transportes. É que, apesar de ser considerado fundamental e prioritário, o investimento na ferrovia e nos portos, em comparação com a média do período 2002 – 2011, irá decrescer significativamente nos próximos sete anos;
2. O financiamento dos projetos não está devidamente estruturado e assegurado, pois uma parcela significativa dos investimentos previstos para os próximos sete anos pode nunca se concretizar por escassez de financiamento e (ou) por razões operacionais. Com efeito:
  - não há uma estratégia de financiamento clara, nem ao nível das grandes áreas (ferrovia, portos, rodovias, aeroportos, transportes públicos) nem ao nível micro dos projetos;
  - não existe um modelo com princípios e prioridades que assegure uma articulação eficiente entre os fundos comunitários, o investimento público e o investimento privado;
3. Existe o risco de uma deficiente gestão e utilização dos fundos comunitários que compromete o investimento em infraestruturas no horizonte 2020.

Da leitura dos números do PETI3+ constata-se, como iremos demonstrar detalhadamente ao longo deste texto, que Portugal corre o risco de não utilizar de forma eficiente nem os fundos comunitários de gestão direta, nem as oportunidades de acesso ao financiamento ao abrigo das redes transeuropeias.

- a) O novo quadro comunitário 2014 – 2020, o Portugal 2020, não vai ser utilizado para investir em infraestruturas de transportes;
- b) Ao abrigo do investimento em redes transeuropeias, Portugal candidata-se a receber apenas cerca de 1.2 mil milhões de euros quando, no mínimo, devia aspirar a 7.5 mil milhões. Este diferencial de 6.3 mil milhões de euros faz toda a diferença e permitiria uma efetiva modernização da ferrovia e do sistema portuário nacional.

Incompreensivelmente, o país, apesar de confrontado com um problema grave de financiamento dos investimentos em infraestruturas de transportes, não tem uma estratégia adequada para maximizar os fundos comunitários que podia mobilizar para esse fim.

Os comentários e as propostas da CPCI são pragmáticos, procuram mitigar algumas das fragilidades e riscos do PETI3+ e visam contribuir para a criação de condições favoráveis para a concretização dos investimentos previstos em infraestruturas de transportes.

Começamos por identificar as fragilidades do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI 3+), com o intuito de mitigar os riscos na sua execução e, simultaneamente, apresentamos alternativas para responder aos problemas que podem adiar e (ou) comprometer a concretização efetiva dos investimentos.

As fragilidades do PETI 3+ evidenciam dois riscos fundamentais para a sua execução:

- a) Um risco operacional;
- b) Um risco de financiamento.

As soluções de mitigação desses riscos pressupõem:

No primeiro caso, o reforço do empenhamento institucional e político na concretização dos investimentos em infraestruturas de transportes e a existência de estruturas operacionais adequadas para garantir o desenvolvimento e a concretização adequada dos projetos.

Para concretizar essa viragem propõe-se a criação de uma **Agência de Investimento em Infraestruturas** que:

- Promova o investimento e atraia investidores e operadores internacionais para a área das infraestruturas;
- Assegure o financiamento de longo prazo;
- Promova uma articulação estratégica entre os agentes económicos.

No segundo caso, é essencial uma boa gestão dos fundos comunitários num novo contexto europeu.

A Europa mudou as regras de acesso ao financiamento no quadro das redes transeuropeias:

- Os fundos deixaram de ser distribuídos pelos Estados Membro;
- Os privados passam a poder candidatar-se diretamente com o apoio dos Estados;
- Os fundos são concebidos numa nova perspetiva e como alavanca para o financiamento nos mercados internacionais.

Perante a mudança das regras Portugal necessita de se reposicionar estrategicamente para:

- Lutar, em concorrência direta com os restantes Estados Membro, pelo acesso aos fundos comunitários e aos investidores globais;
- Utilizar os instrumentos financeiros comunitários para aceder aos mercados financeiros internacionais.

A CPCI propõe e quer contribuir ativamente para a definição de uma **Estratégia Nacional de Acesso ao Plano de Investimento em Redes Transeuropeias**, que seja concretizada pela Agência de Investimentos em Infraestruturas.

## O Risco Operacional

O risco operacional existe sempre e está associado à capacidade efetiva do país, dos seus agentes económicos e das suas instituições, para concretizar os objetivos definidos no plano. No caso concreto do PETI3+, o risco operacional decorre diretamente da vontade política e da competência institucional para estruturar, desenvolver, promover, captar investidores e executar os projetos estruturantes de investimento em infraestruturas de transportes elencados no Plano.

Para reduzir o referido risco operacional, o PETI3+ prevê a **criação de uma estrutura de acompanhamento, avaliação e mitigação de riscos, a constituir no âmbito do Instituto da Mobilidade e dos Transportes - IMT, a qual deverá produzir um parecer anual** que incida sobre:

- *“Cronograma de execução e ponto de situação cada projeto, designadamente quanto a estudos e projetos, avaliação ambiental, procedimentos concursais, execução física e entrada em serviço;*
- *Estimativas financeiras de execução dos projetos;*
- *Estimativas de procura e demais pressupostos que estiveram na base da decisão de realização do projeto;*
- *Procedimentos de candidatura a financiamento comunitário;*
- *Mobilização de financiamento privado;*
- *Identificação de riscos e recomendações quanto a medidas de mitigação dos mesmos.*

*Para o efeito, cada entidade promotora deverá designar um elemento coordenador, responsável pela execução de cada projeto, que sirva de interlocutor com a estrutura de acompanhamento”.*

A este respeito consideramos que:

**Em primeiro lugar**, importa esclarecer:

**- se a Comissão de Acompanhamento (CA) já está a funcionar.**

- se e como está a ser equacionada a articulação entre os agentes económicos para assegurar o sucesso das candidaturas nacionais, tendo em conta que o prazo de entrega das candidaturas às redes transeuropeias de transportes termina já no dia 26 de fevereiro de 2015.

- se a CA está a preparar os projetos e as candidaturas nacionais a submeter a Bruxelas no âmbito dos concursos das redes transeuropeias.

Em caso afirmativo, consideramos essencial a participação da CPCI na CA, a qual pode desempenhar um papel central na mobilização das empresas, na agregação da experiência e das competências nacionais, que desempenham um papel chave no sucesso do Plano de Transportes.

Em caso negativo, se a CA ainda não está a funcionar, importa perceber porquê, em que medida o atraso pode comprometer a eficácia das propostas portuguesas, e esclarecer quem está a preparar as candidaturas nacionais.

**Em segundo lugar, a criação de uma mera Comissão de Acompanhamento parece-nos uma proposta claramente insuficiente para mitigar o risco operacional.**

Importa reconhecer que, no contexto de crise nacional e de mudanças das regras comunitárias, são necessárias alterações significativas, nomeadamente, uma nova articulação institucional interna para promover a cooperação entre entidades públicas e privadas, um novo posicionamento estratégico e novas formas de funcionamento. As entidades públicas tradicionais, que funcionam com base nos modelos do passado, não estão adaptadas para responder às novas necessidades operacionais de elaboração e execução dos projetos. É necessário reformar e modernizar o Estado, são necessárias estruturas públicas dinâmicas e eficientes, com visão estratégica, capacidade técnica e dinâmica agregadora das competências nacionais e dos agentes económicos.

Mas a eficácia operacional não é meramente administrativa e pressupõe a existência de condições institucionais, políticas, técnicas, económicas e financeiras adequadas para a concretização dos projetos de qualidade, com valor, reprodutivos e rentáveis, com base em modelos de negócios e de financiamento sustentados, nomeadamente:

- Um forte empenhamento institucional e político, alicerçado numa valorização explícita do papel do investimento em infraestruturas e da integração nas redes europeias;
- Visão estratégica na definição de prioridades nacionais que se traduzam em projetos estruturantes com “valor europeu”, condição essencial para a competitividade dos projetos nacionais em Bruxelas. No novo quadro europeu, um Plano Estratégico de Transportes não pode resultar do somatório de projetos dispersos, pensados numa lógica de dentro para fora, ao serviço dos interesses de curto prazo sem equacionar o seu potencial geoestratégico para a Europa, condição essencial para obter fundos comunitários e atrair investidores internacionais;
- Uma nova dinâmica e um reposicionamento de Portugal junto da Comissão Europeia. A atual fragilidade sistémica da Administração Pública e o peso da burocracia traduzem-se em dificuldades suplementares de ajustamento às novas regras comunitárias, o que compromete a eficiência e qualidade das candidaturas nacionais;
- Uma nova articulação institucional do Estado com os agentes económicos nacionais e destes com os potenciais investidores privados internacionais é fundamental para a competitividade dos projetos nacionais no espaço europeu e, portanto, para o acesso ao financiamento no quadro das redes transeuropeias.

Para atingir estes objetivos e mitigar o risco operacional é necessário reformar e inovar. Daí que a CPCI proponha o reforço do empenhamento institucional e político e a criação de uma Agência de Investimento em Infraestruturas, com as funções e nos moldes que, conforme referido, desenvolveremos em documento próprio, e com base nas melhores práticas internacionais.

## O Risco de Financiamento

A execução de um programa de investimento depende sempre do financiamento. Sem capital e sem investidores não há obras, sem a definição de um modelo sólido de financiamento, que assegure soluções concretas de capital para cada um dos projetos propostos estes nunca sairão do papel.

A robustez financeira do Plano é fundamental para aferir a sua viabilidade. Neste sentido, importa começar por avaliar se as fontes de financiamento estão devidamente consideradas, se os instrumentos financeiros são adequados, se a afetação dos recursos é compatível com os objetivos. Por outras palavras, em que medida o financiamento está devidamente assegurado e estruturado, qual o risco e o grau de incerteza que lhe está associado e que podem comprometer a concretização das obras.

No PETI 3+ estão elencadas três fontes de financiamento complementares: fundos comunitários, investimento público e investimento privado. Mas não há uma estratégia de financiamento clara, nem ao nível das grandes áreas (ferrovia, portos, rodovias, aeroportos, transportes públicos) nem ao nível micro dos projetos. Não existe um modelo com princípios e prioridades que assegure uma articulação eficiente entre os fundos comunitários e os investimentos públicos e privados.

Para a definição dessa estratégia de financiamento é importante perceber claramente os limites, o potencial e as sinergias entre as várias fontes de financiamento.

**Em primeiro lugar, no atual contexto macroeconómico português, as soluções de financiamento internas são extremamente limitadas.** Por um lado, perante a gravidade da crise das finanças públicas, o investimento público não pode funcionar como motor e suporte do financiamento das obras. Por outro, devido ao elevado nível de endividamento e às restrições de crédito, as empresas portuguesas não têm condições para liderarem o processo de financiamento do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas nos próximos sete anos. Exemplo disso mesmo é a ausência, ao nível do Orçamento de Estado para 2015, de uma dotação orçamental clara, no que diz respeito à contrapartida nacional prevista para os projetos calendarizados e assumidos no PETI 3+. Com efeito, o OE'2015 reafirma a concretização do Plano, mas é omissivo no que diz respeito aos meios financeiros que terão que ser alocados, tendo em conta o planeamento anunciado.

**Em segundo lugar, perante as fortes restrições financeiras internas, o financiamento depende da capacidade de captação de investimento no exterior.** Os fundos comunitários, a atração de investidores e de operadores estrangeiros e o financiamento nos mercados financeiros internacionais são essenciais para assegurar o sucesso do Plano.

**Em terceiro lugar, as políticas públicas de promoção do investimento são limitadas e, na prática, a boa gestão dos fundos comunitários constitui a variável crucial para garantir a concretização do PETI 3+ e para relançar o investimento no horizonte 2020.**

Efetivamente, perante as dificuldades acrescidas do país para atrair diretamente investidores e operadores estrangeiros e para aceder aos mercados financeiros internacionais, os fundos podem desempenhar um papel fundamental a três níveis:

- No financiamento direto das obras;
- Como garantia para o financiamento nos mercados internacionais;
- Como catalisador do investimento estrangeiro.

Em síntese, a mitigação do risco de financiamento pressupõe o aproveitamento inteligente e integral dos fundos comunitários pois sem uma gestão eficaz e estratégica dos mesmos não é possível concretizar o Plano Estratégico dos Transportes.

As preocupações e as propostas da CPCI estão centradas e focadas no financiamento e, portanto, vão no sentido de maximizar todas as possibilidades de investimento com base nos fundos comunitários, que não estão devidamente acauteladas no PETI3+.

### **Os Fundos Comunitários e o PETI3+**

Em teoria, como refere o relatório do LNEC, o PETI3+ admite que os fundos comunitários podem atingir os 2 828 milhões de euros sendo que 807 milhões, cerca de 28.5% do total dos fundos, não se encontram especificados, designadamente, 592 milhões que podem ser utilizados no investimento em infraestruturas para Transportes Públicos de Passageiros, nomeadamente, para o desenvolvimento do Metro de Lisboa (240 milhões €), do Porto (120 milhões de €) e Linha de Cascais (128 milhões de €).

A ausência de especificação da origem destes fundos comunitários e de projetos concretos em matéria de transportes públicos de passageiros, por exemplo, para a expansão do Metro de Lisboa, constitui o primeiro sinal preocupante, que parece indiciar a fragilidade deste Plano e das suas fontes de financiamento.

Em concreto, a execução do Programa explicita apenas um volume de fundos comunitários de 2 021 milhões de euros, dos quais 709 milhões através do POCL – Programa Operacional Competitividade e Internacionalização do “Portugal 2020”, 1 167 milhões por via do Mecanismo Interligar Europa (MIE) e 145 milhões de investimentos em curso financiados através do QREN.

Antes de prosseguir importa especificar, como se reconhece no próprio PETI3+, que a mobilização das várias modalidades de financiamento comunitário não é isenta de riscos, na medida em que depende do cumprimento dos requisitos de elegibilidade previstos nos respetivos regulamentos, bem como de aceitação e aprovação por parte da Comissão Europeia.

Acresce que no caso do programa *Connecting Europe Facility* (CEF) as candidaturas são selecionadas em regime concorrencial com os projetos dos demais Estados Membros, pelo que, para merecerem aprovação, os projetos nacionais terão que demonstrar um mérito superior ao das restantes candidaturas.



Se, como referimos anteriormente, da utilização eficaz dos fundos comunitários depende, em larga medida, o sucesso prático dos investimentos em infraestruturas, importa detalhar e avaliar como é que o PETI 3+ se propõe utilizar os fundos comunitários.

### O “Portugal 2020” e o Desinvestimento em Infraestruturas de transportes

O Relatório do LNEC explicita claramente que **Portugal não vai utilizar o novo quadro comunitário 2014 – 2020, o “Portugal 2020”, para investir em infraestruturas de transportes.**

De acordo com os dados da Agência para o Desenvolvimento e Coesão - ADC, os investimentos previstos no “Portugal 2020” em infraestruturas de transportes, especificamente no POCI – Programa Operacional Competitividade e Internacionalização, ascendem a 709 milhões de euros e encontram-se detalhadas no quadro seguinte.

#### Investimentos previstos no Portugal 2020 em infraestruturas de transportes

Milhões de €

PROJETOS	POCI
Corredor Lisboa-Porto	300
Corredor Porto-Vigo	110
Linha da Beira Baixa	60
Linha do Algarve	40
Linha do Oeste	70
Linha do Douro (Marco-Pocinho)	30
<b>Total dos Caminhos de Ferro</b>	<b>610</b>
Porto Aveiro	57
Porto Setúbal	21
Porto Figueira da Foz	21
<b>Total dos Portos</b>	<b>99</b>
<b>Estradas</b>	<b>0</b>
<b>Transportes Públicos Passageiros</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>709</b>

Fonte: ADC, Agência para o Desenvolvimento e Coesão

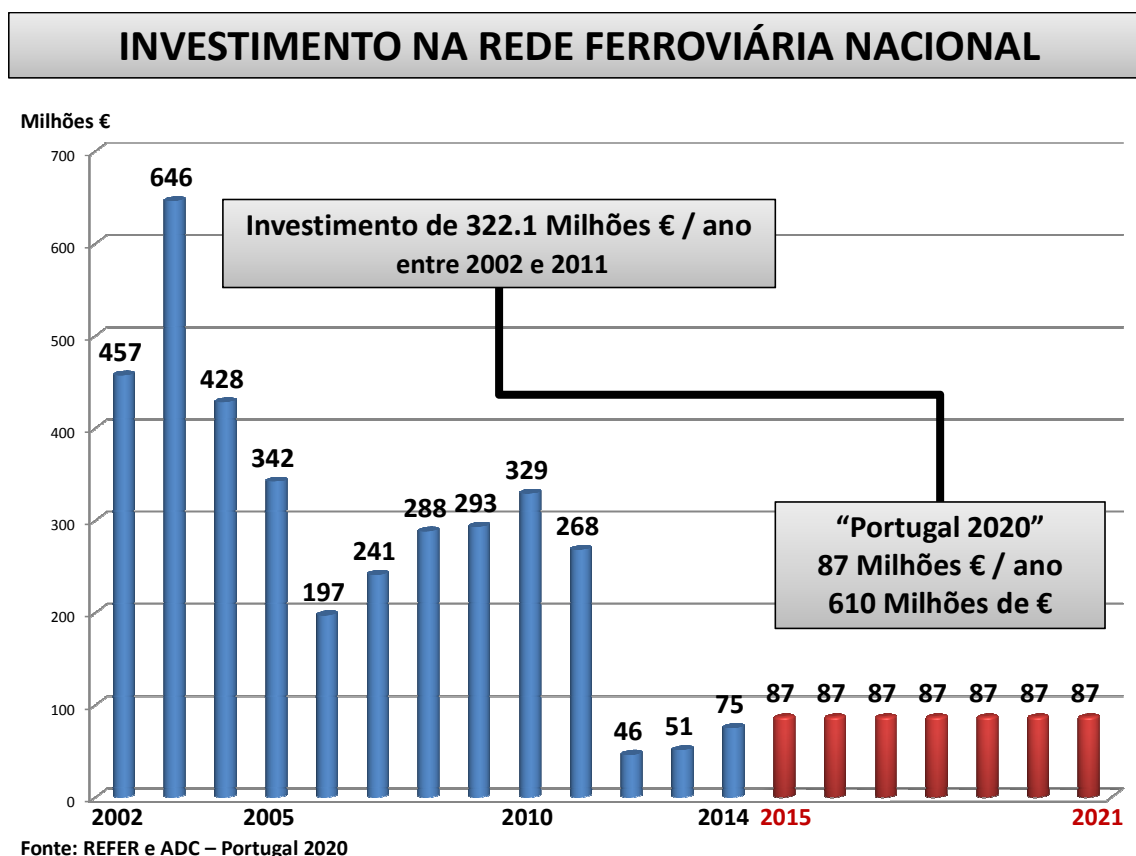
Os valores apresentados são, como iremos demonstrar, claramente insuficientes:

**Em primeiro lugar, as verbas comunitárias destinadas a apoiar o investimento nas estradas e nas infraestruturas de transportes públicos de passageiros (por exemplo em metros, linhas suburbanas ferroviárias, etc) são nulas.**

Ora e se em matérias de estradas, como resultado dos elevados investimentos realizados no passado que asseguram uma boa mobilidade rodoviária, a opção pode ser justificada, no caso do investimento em infraestruturas de transportes públicos a opção é no mínimo surpreendente, tendo em conta que existem problemas graves de mobilidade urbana e que a

aposta sustentada no transporte coletivo é uma condição necessária para reduzir as emissões de CO2, uma das prioridades da Agenda Europeia 2020.

**Em segundo lugar, o investimento na ferrovia vai decrescer significativamente nos próximos sete anos**, apesar de teoricamente ser considerado “prioritário e fundamental”. Os 610 milhões de euros previstos no “Portugal2020” correspondem apenas a um investimento médio anual de 87 milhões de euros e, conforme se pode observar no gráfico seguinte, estão muito abaixo da média dos últimos anos.



Os números são esclarecedores:

- O investimento acumulado nos próximos sete anos na Rede Ferroviária Nacional (RFN) deverá ser inferior ao verificado no ano de 2003;
- O volume de investimento médio anual previsto entre 2015 e 2021, 87 milhões de euros, é cerca de 73% inferior ao registado, em média, no período 2002 – 2011. Por outras palavras, o investimento médio anual concretizado entre 2002 e 2011, 322.1 milhões de euros, é 4 vezes superior ao previsto para os próximos sete anos;
- Não há nenhum investimento estruturante no horizonte 2020, apenas pequenas intervenções de manutenção e de modernização.

Mas a redução dos apoios comunitários no “Portugal 2020” para a ferrovia é particularmente preocupante, tendo em conta o desinvestimento observado nos últimos anos e o estado de degradação das infraestruturas. O estado de degradação da rede ferroviária é, nas palavras dos decisores públicos, alarmante. No Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, elaborado pelo Governo e enviado a Bruxelas no âmbito da negociação do Acordo de Parceria, lê-se que o **sector ferroviário** caracteriza-se pela:

- *“Frac a eficiência do transporte ferroviário de mercadorias, enquanto fator de competitividade para as empresas exportadoras, por comparação com outros países europeus.*
- *Degradação da infraestrutura existente, conduzindo a uma limitação da capacidade, afrouxamentos e reduções de velocidade.*
- *Falta de ligações eficientes ao resto da Europa (tanto ao nível da infraestrutura como da oferta de serviços de transporte de mercadorias e de passageiros).*
- *Vida útil e obsolescência técnica de parte da rede, designadamente quanto aos sistemas de comando e controlo da circulação.*
- *Ausência de eletrificação numa parte significativa da rede.*
- *Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas e polos industriais.*
- *Limitação do comprimento máximo dos comboios de mercadorias.*
- *Limitação do peso máximo dos comboios de mercadorias.*
- *Bitola, sinalização e sistemas de alimentação heterogéneos.*
- *Limitações de capacidade de canais.*
- *Falta de interfaces com a rodovia e com aeroportos.*
- *Inexistência de plataformas logísticas que possibilitem a concentração de cargas e a potenciação do transporte ferroviário de mercadorias de longa distância.*
- *Segurança e passagens de nível não suprimidas ou intervencionadas.*
- *Insuficiente nível de pressão competitiva no transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros.*
- *Condições de acesso e utilização dos terminais ferroviários de mercadorias”.*

Ora o desinvestimento na ferrovia e o estado de degradação das infraestruturas é, a nosso ver, ainda mais incompreensível quando este modo de transporte é considerado como uma nova prioridade no espaço europeu. O próprio Plano de Transportes reconhece o potencial estratégico do investimento na rede ferroviária, designadamente:

- Principais eixos da rede ferroviária nacional integram a RTE-T;
- Interoperabilidade ao nível da energia de tração com o resto da Europa;
- Rede ferroviária modernizada em grande parte das zonas de maior densidade populacional, designadamente nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto;
- Modernização de uma parte significativa do eixo Faro – Lisboa – Porto – Braga;
- Ligações da rede ferroviária às redes de metropolitano de Lisboa e Porto;
- Abertura à iniciativa privada da exploração dos serviços de transporte de Passageiros;
- Liberalização do transporte ferroviário de mercadorias;
- Aumento de tráfego portuário;
- Desenvolvimento da RTE-T a nível europeu, especialmente em Espanha e França.

Acresce que as consequências da opção pelo desinvestimento estão claramente identificadas pelos decisores públicos e considerados pelos mesmos como extremamente graves. No diagnóstico do grupo de trabalho do IEVA's, que esteve na base do PETI 3+, lê-se:

*“A manutenção dos atuais níveis de investimento não permitirá o desenvolvimento da RFN, podendo conduzir ao encerramento de linhas com o consequente prejuízo ao nível da coerência e funcionalidade da rede e da coesão social.*

*O desinvestimento na RFN conduzirá a um setor ferroviário menos competitivo e eficiente comprometendo o contributo do mesmo para uma mobilidade mais sustentável e para o crescimento e internacionalização da economia portuguesa.*

*Pelo contrário, importa salientar que alguns dos investimentos, designadamente a eletrificação e a implementação de sistemas de sinalização, contribuem para o aumento da eficiência através da redução dos custos operacionais do sistema ferroviário e para o aumento da competitividade do transporte ferroviário e da economia. Complementarmente, os investimentos em infraestruturas ferroviárias provocam um efeito multiplicador e de dinamização económica da região de influência.”*

Em síntese: o diagnóstico assumido no Plano de Transportes é correto e consensual. O estado de degradação da rede ferroviária nacional contribui significativamente para o bloqueio da competitividade da economia portuguesa e, simultaneamente, constitui um obstáculo a uma mobilidade urbana sustentada, que se traduz numa redução da qualidade de vida dos cidadãos e na atratividade do país. Mas do diagnóstico não se retiram as conclusões.

Não há coerência na abordagem nem estratégia na definição dos investimentos na ferrovia, sendo **o diagnóstico contraditório com as propostas**. Com efeito, considera-se que **o estado de degradação da rede ferroviária é grave em resultado do desinvestimento ao longo das últimas décadas mas, apesar da lucidez da análise, a solução proposta é a de menos apoios comunitários e menos investimento**, que, como transcrevemos, compromete *“o nível o nível de coerência e funcionalidade da rede e da coesão social”*, o *“contributo para uma mobilidade mais sustentada e para o crescimento e internacionalização da economia portuguesa”* e não permite o funcionamento eficiente da rede e a redução dos custos operacionais.

Em nosso entender, Portugal não pode continuar a fazer menos do mesmo. Investir na ferrovia constitui uma necessidade nacional e uma prioridade europeia, sendo incompreensível que o “Portugal 2020” não mobilize os fundos comunitários para o investimento numa área crucial para o país, que foi subalternizada e marginalizada ao longo de décadas. Com a agravante que, **sem o apoio dos fundos comunitários, num contexto de crise das finanças públicas e perante o elevado nível de endividamento histórico da gestora das infraestruturas ferroviárias e da operadora ferroviária pública, é praticamente impossível relançar o investimento na ferrovia.**

**Em terceiro lugar, o investimento nos portos com financiamento comunitário do Portugal2020 queda-se pelos 99 milhões de euros no horizonte 2020, correspondendo a um investimento de cerca de 14 milhões de euros ano em três portos secundários que não integram a rede core transeuropeia.**

Os números falam por si: o investimento previsto em portos no Portugal 2020 corresponde a cerca de 0.2% da produção do setor da engenharia civil em 2013 e daí a sua irrelevância em termos nacionais e do próprio setor da construção.

**Em resumo: Portugal não vai utilizar o novo quadro comunitário 2014 – 2020 para investir em infraestruturas de transportes,** os fundos comunitários do “Portugal 2020” para transportes são muito reduzidos e não ultrapassam os 100 milhões de euros/ano. Uma opção política que, ao não relançar o investimento na ferrovia, nos portos e nos transportes públicos de passageiros, enfraquece o posicionamento de Portugal no espaço europeu e ameaça a competitividade da economia portuguesa a médio e longo prazo.

Não utilizar o “Portugal 2020” para investir em infraestruturas de transportes implica, por um lado, que a taxa de comparticipação direta comunitária nos projetos de investimentos de transportes será reduzida e, por outro, que o investimento comunitário deixa de estar automaticamente assegurado.

De referir que se os investimentos fossem financiados ao abrigo do Portugal 2020 a taxa de comparticipação comunitária podia atingir os 85% e que os fundos estavam efetivamente disponíveis para a concretização das obras.

Entretanto, partindo do pressuposto que, depois de assinado o Acordo de Parceria entre Portugal e a Comissão, já não é possível alterar as opções de fundos, o “Portugal 2020”:

- Representa uma oportunidade perdida para a modernização da rede ferroviária nacional, para o incremento da mobilidade urbana e para o reforço geoestratégico de Portugal como *hub* na circulação de mercadorias e de passageiros, explorando o potencial da centralidade atlântica do país;
- Compromete o nível de execução e o sucesso do Plano de Investimento em Infraestruturas de Transportes.

Se as decisões são irreversíveis, de forma pragmática, importa identificar soluções alternativas ao Portugal 2020, explorar outras possibilidades e oportunidades porque o País precisa de investir para poder voltar a crescer de forma sustentada e porque o investimento em infraestruturas de transportes ferroviárias, portuárias e de transportes de passageiros é essencial.

### **A importância do Acesso ao Financiamento no Âmbito das Redes Transeuropeias**

O país, ao optar por não utilizar os fundos comunitários do “Portugal 2020” para dinamizar o investimento em infraestruturas de transportes, reduziu significativamente as possibilidades de sucesso do PETI3+. Como resultado, o acesso aos fundos comunitários no âmbito das redes transeuropeias é crucial para concretizar o Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas de Transportes.

Do sucesso de Portugal no acesso ao Mecanismo Interligar a Europa (MIE), Connecting Europe Facility (CEF), depende o futuro do investimento em infraestruturas. Para alcançar este

objetivo Portugal precisa de estratégia e de organização porque, como referimos, os projetos são financiados em regime concorrencial, o que significa a necessidade de estes projetos demonstrarem um mérito superior aos dos demais Estados Membro.

O relatório do LNEC explicita que: *“Relativamente ao mecanismo financeiro CEF existe uma quota para Portugal no valor de 510 milhões de euros a ser utilizada por projetos ferroviários RTE-T inseridos no Corredor Atlântico, sendo os restantes 657 milhões de euros (para perfazer o total estimado de 1 167 milhões de euros) submetido a financiamento concorrencial”*.

Como se pode verificar no quadro seguinte, Portugal pretende utilizar o MIE – CEF para, no âmbito do Corredor Atlântico das Redes Transeuropeias de Transportes, concretizar um volume total de investimento a rondar os 1.2 mil milhões de euros.

### **Investimentos previstos no Portugal 2020 em infraestruturas de transportes**

**Milhões de €**

<b>PROJETOS</b>	<b>MIE – CEF</b>
Corredor Porto / Aveiro / Vilar Formoso	630
Corredor Sines / Lisboa / Setúbal / Caia	320
<b>Total dos Caminhos de Ferro</b>	<b>950</b>
Porto Leixões	72
Porto Lisboa	130
<b>Total dos Portos</b>	<b>202</b>
<b>Via Navegável do Douro</b>	<b>15</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1167</b>

Fonte: ADC, Agência para o Desenvolvimento e Coesão

O investimento previsto está concentrado em:

- Dois projetos ferroviários estruturantes, o Corredor Porto / Aveiro / Vilar Formoso (630 milhões €) e o Corredor Sines / Lisboa / Setúbal / Caia (320 milhões €), correspondendo a 950 milhões de euros;

- Duas intervenções portuárias, em Leixões (72 milhões €) e em Lisboa (130 milhões €), que totalizam 202 milhões de euros e um investimento de 15 milhões na navegabilidade do Douro.

Perante os números apresentados, importa começar por avaliar se o volume de fundos comunitários que o país se propõe obter ao abrigo do MIE é adequado e proporcionado:

- adequado para satisfazer os objetivos e as necessidades de investimento em infraestruturas que constam no PETI3+, nomeadamente, na área da ferrovia e nos portos;

- proporcional ao volume de fundos comunitários disponíveis.

Desta forma pretende-se avaliar quantitativamente se o país tem ambição e vontade para maximizar o volume de fundos comunitários ao abrigo do financiamento das redes transeuropeias .

As conclusões são no mínimo decepcionantes:

- a) O volume de investimento comunitário em infraestruturas de transportes é claramente insuficiente para as necessidades do país e para os objetivos do PETI3+.

Numa avaliação quantitativa global, se somarmos os investimentos previstos com recurso ao Portugal 2020 com os do MIE-CEF para o período 2015-2021, concluímos:

**Em primeiro lugar, não há fundos comunitários destinados a apoiar o investimento nas estradas e nas infraestruturas de transportes públicos de passageiros;**

**Em segundo lugar, o total do investimento na ferrovia, se tudo correr bem, poderá ascender a 223 milhões/ano, -30% que a média do período 2002-2011, acentuando o desinvestimento num setor que se encontra em situação alarmante;**

**Em terceiro lugar, o total do investimento portuário, se tudo correr bem, rondará os 43 milhões de euros/ano, uma verba claramente insuficiente para aproveitar o potencial do setor portuário nacional.**

- b) Os apoios comunitários que Portugal espera obter por via do financiamento das redes transeuropeias não são proporcionais ao peso do país na economia europeia e, nesse sentido, ficam muito abaixo do que Portugal receberia se a distribuição dos fundos fosse proporcional, como acontecia no passado recente.

As contas são simples de fazer e os números não enganam.

O total do volume de investimento em infraestruturas de transportes, previsto para o período 2014 – 2020, ao abrigo das redes transeuropeias ascende a 500 mil milhões de euros. Como a economia portuguesa pesa cerca de 1.5% do total da economia europeia, Portugal deveria beneficiar de um volume de investimento em RTE's de 7.5 mil milhões de euros.

Nessas circunstâncias, constata-se que Portugal candidata-se a receber apenas cerca de 1.2 mil milhões de euros ao abrigo do investimento em redes transeuropeias quando, no mínimo, devia aspirar a 7.5 mil milhões. Ora este diferencial de 6.3 mil milhões de euros faz toda a diferença e permitiria uma efetiva modernização da ferrovia e do sistema portuário nacional.

Em termos relativos, Portugal aspira a uma quota minúscula de 0.2% do investimento europeu nas redes transeuropeias, 6.4 vezes menos do que seria desejável. Uma situação ainda mais incompreensível quando o país, como se refere no Relatório do LNEC, beneficia de uma quota cativa, pelo menos até 2017, no valor de 510 milhões de euros a ser utilizada por projetos ferroviários RTE-T inseridos no Corredor Atlântico.

Da leitura dos números constata-se que Portugal não está a explorar de forma eficiente as oportunidades de acesso ao financiamento comunitário. O país está confrontado com um problema grave de financiamento dos investimentos em infraestruturas de transportes mas não tem estratégia para maximizar os fundos comunitários que podia mobilizar para esse fim.

Uma economia periférica, que necessita de fundos e de capital para concretizar as suas necessidades de investimento para reforçar a sua integração nas redes transeuropeias de

transportes, necessita de se reposicionar e reforçar a sua competitividade no quadro europeu para, no mínimo, obter um volume de fundos proporcional ao seu peso na economia.

## Conclusões

- O contexto macroeconómico é particularmente desfavorável e a ausência prolongada de investimento bloqueia e paralisa a economia portuguesa. O relançamento do investimento constitui pois uma condição uma prioridade nacional para fomentar um crescimento sustentado no horizonte 2020.  
As políticas públicas devem contribuir para lançar um “choque de investimento”, sendo imperioso um Programa de Investimentos Estruturantes para ganhar competitividade na globalização.
- Os investimentos em infraestruturas de transportes, designadamente, no âmbito das redes transeuropeias são fundamentais para o desenvolvimento do país, desde logo, porque reforçam a integração de Portugal nas redes e na economia europeia, promovem a competitividade a médio e longo prazo, podem beneficiar de apoios comunitários e atraem investimento e investidores externos.  
Os investimentos em infraestruturas de transportes são consensualmente considerados como prioritários e estratégicos, em linha com as prioridades definidas para o crescimento pela Comissão Europeia, no quadro da estratégia Europa 2020, do G20 e do FMI.
- O PETI3+ não responde às necessidades de investimento em infraestruturas de transportes do país, pois apesar de ser considerado fundamental e prioritário, o investimento na ferrovia e nos portos, em comparação com a média do período 2002 – 2011, irá decrescer significativamente nos próximos sete anos;
- No PETI3+ o financiamento dos projetos não está devidamente estruturado e assegurado, uma parcela significativa dos investimentos previstos para os próximos sete anos pode nunca se concretizar por escassez de financiamento e (ou) por razões operacionais.  
Não há uma estratégia de financiamento clara, nem ao nível das grandes áreas (ferrovia, portos, rodovias, aeroportos, transportes públicos) nem ao nível micro dos projetos e também não existe um modelo com princípios e prioridades que assegure uma articulação eficiente entre os fundos comunitários, o investimento público e o investimento privado;
- Existe o risco de uma deficiente gestão e utilização dos fundos comunitários, que compromete o investimento em infraestruturas no horizonte 2020.
- Portugal não vai utilizar o novo quadro comunitário 2014 – 2020, o “Portugal 2020”, para investir em infraestruturas de transportes.



Esta opção implica, por um lado, que a taxa de comparticipação direta comunitária nos projetos de investimentos de transportes será reduzida e, por outro que o investimento com origem comunitária deixa de estar automaticamente assegurado.

Se os investimentos fossem financiados ao abrigo do Portugal 2020 a taxa de comparticipação podia atingir os 85% e os fundos comunitários estariam efetivamente disponíveis para a concretização das obras.

- A maioria do financiamento comunitário deverá ser obtida ao abrigo das candidaturas às redes transeuropeias de transportes.

Esta opção significa que o investimento não está assegurado encontrando-se dependente do sucesso das candidaturas nacionais no âmbito do MIE, que são financiados em regime concorrencial. Assim, e para aceder a estes fundos, Portugal necessita de demonstrar que os seus projetos têm um mérito superior aos dos demais Estados Membro.

- Portugal não se preparou nem organizou para poder beneficiar das novas regras comunitárias de gestão dos fundos comunitários, o que se traduz numa incapacidade de tirar partido do financiamento comunitário ao abrigo das redes transeuropeias.

Na prática, Portugal candidata-se a receber apenas cerca de 1.2 mil milhões de euros ao abrigo do investimento em redes transeuropeias quando, no mínimo, devia aspirar a 7.5 mil milhões, sendo que o diferencial de 6.3 mil milhões de euros faz toda a diferença e permitiria uma efetiva modernização da ferrovia e do sistema portuário nacional.

- A CPCI propõe e quer contribuir ativamente para definição de uma **Estratégia Nacional de Acesso ao Plano de Investimento em Redes Transeuropeias**, que seja concretizada pela criação da Agência de Investimentos em Infraestruturas que:

- Promova o investimento e atraia investidores e operadores internacionais para a área das infraestruturas;
- Assegure o financiamento de longo prazo;
- Promova uma articulação estratégica entre os agentes económicos.

# **Contributo do GEOTA para a Consulta Pública da Avaliação Ambiental Estratégica do PETI 3+**

(Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas | Horizonte 2014-2020)

---

***“Mobilidade Precisa-se”***

**21 de Novembro de 2014**

## Índice

### I. INTRODUÇÃO

### II. SUMÁRIO EXECUTIVO

### III. PRIORIDADES E ORIENTAÇÕES

#### III.1. Deficiente cobertura dos principais destinos turísticos.

- a. Algarve
- b. Grande Lisboa
- c. Grande Porto e Alto Douro
- d. Oeste
- e. Alentejo

#### III.2. Mobilidade na Grande Lisboa.

- a. Sistemas existentes
- b. Sistema tarifário
- c. Investimento Ferroviário

#### III.3. Portos e aeroportos.

#### III.4. Portos secundários.

#### III.5. Linha do Norte.

#### III.6. Electrificação.

### IV. APRECIÇÃO GERAL

### V. APRENDER COM O PASSADO



**Missão:**

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

Organização Não Governamental de Ambiente, de Utilidade  
Pública, com actividades desde 1981

## I. INTRODUÇÃO

O GEOTA – Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente – é uma ONGA de âmbito nacional, de Utilidade Pública com mais de 30 anos de actividade.

O GEOTA defende que é indispensável considerar o Ambiente como um factor central de desenvolvimento. O GEOTA defende também que o conceito de Ambiente engloba não só a Natureza mas também a paisagem humanizada, os valores culturais, a qualidade de vida das pessoas e a gestão dos recursos naturais.

O GEOTA apresentou em 2013 o resultado de um projecto iniciado em 2006, o Relatório da Reforma Fiscal Ambiental: fiscalidade e incentivos no sector energético, onde se inclui uma abordagem aos problemas e desafios do tema dos Transportes em Portugal e onde se identifica a falta de uma Estratégia para a Mobilidade e Transportes.

O GEOTA deu em Abril de 2014 o seu contributo para a consulta pública sobre a concessão dos serviços metropolitanos de transporte de passageiros, onde incluiu também a sua apreciação geral do PETI 3+.

O GEOTA participa com o presente documento na consulta pública da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas elaborada pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I.P. (LNEC).

O relatório e os resultados da respectiva consulta pública deverão ser tidos em conta na elaboração da versão final do PETI 3+ e é com esse objectivo que o GEOTA apresenta agora o seu contributo.

## II. SUMÁRIO EXECUTIVO

O PETI e respectiva AAE sofrem uma visão estreita do que seria uma estratégia de transportes. Todo o foco é colocado na infra-estrutura, sem qualquer preocupação de custo/eficácia; a experiência das SCUT demonstra que esta abordagem é desastrosa. Há que partir do diagnóstico, definir metas atingíveis e coerentes, e seleccionar medidas custo-eficazes para alcançar tais metas.

Os indicadores de mobilidade actuais são desastrosos. Transporte de passageiros (% pkm): carros 89%, autocarros 7%, ferrovia 4%. Transporte terrestre de mercadorias (% tkm): rodovia 86%, ferrovia 14%. Temos uma densidade elevada de auto-estradas, a maioria das quais seria substituída com serviço semelhante e muito menor custo por itinerários 1x1. A rede de transportes foi mal planeada durante décadas, contribuindo para disfunções graves de ordenamento do território. Os transportes consomem 37% da energia final do País e geram uma fracção semelhante de emissões de GEE. Nas áreas metropolitanas, especialmente Lisboa e Porto, temos problemas graves de congestionamento, má qualidade do ar, falta de intermodalidade, tarifários mentecaptos (na AML chegaram a atingir 3000 títulos diferentes) e preços demasiado elevados para o poder de compra dos cidadãos.

Destas disfunções, bem conhecidas, decorrem duas grandes prioridades: (i) nas áreas metropolitanas, transferência do automóvel individual para o transporte colectivo operado em rede; (ii) na longa distância, passar do uso quase exclusivo da rodovia para uma logística integrada centrada na ferrovia, com nós nas principais cidades, portos, aeroportos e plataformas logísticas.

### Medidas essenciais nas áreas metropolitanas:

- Meta para 2020: distribuição modal na AML e AMP de 50% TI-TC;
- Unificar compulsivamente os tarifários: máximo de 30 títulos diferentes em cada AM, adaptados à procura moderna e à maximização de utentes;
- Melhoria radical da informação ao público e coordenação de horários;
- Investimento seleccionado, custo-eficaz, na electrificação dos transportes colectivos urbanos e suburbanos: comboio, metro, eléctrico, trolley;
- Criação de mecanismos de financiamento com origem nas ecotaxas dos combustíveis, por forma a viabilizar TC com melhor nível de serviço;
- Facilitar os modos suaves e em especial complementaridade TC-bicicleta.

### Medidas essenciais na longa distância:

- Avançar para a rede ferroviária ERTMS (norma europeia). Planear uma verdadeira rede, com malhas e flexibilidade, suportando passageiros e carga. Pensar as prioridades seguintes de para a rede ERTMS e sua convivência durante décadas com a bitola ibérica;
- Priorizar ligações de passageiros intercidades;
- Na carga, priorizar portos de Sines, Setúbal e Leixões, por esta ordem.

### III. PRIORIDADES E ORIENTAÇÕES

Que principais problemas apresenta, no domínio dos transportes terrestres, o espaço continental português?

**III.1. Deficiente cobertura dos principais destinos turísticos.** O presente quadro económico do país recomenda todas as iniciativas plausíveis para fomentar investimento em Portugal e a forma mais imediata que reveste esse investimento é o turismo. Independentemente da divisão do território em regiões turísticas institucionais, partição que até pode não aderir com perfeição à realidade física porque obedece a outros parâmetros, e da circunstância muito peculiar de quase todo o território português apresentar elevado potencial turístico, perfilam-se cinco principais regiões a ter em especial atenção:

- a. Algarve
- b. Grande Lisboa
- c. Grande Porto e Alto Douro
- d. Oeste
- e. Alentejo

- a. **Algarve.** A configuração do Algarve, espécie de cidade linear com cerca de um quarto de milhão de habitantes que cresce muito significativamente nos meses de verão pelo facto de ser principal destino turístico do país, sugere, para o serviço de passageiros, um sistema articulado em três vias, sensivelmente paralelas – uma estrada de distribuição não marginal (que é a existente EN 125, a reperfilar como avenida de faixas separadas com rotundas distribuidoras de quando em quando), uma autoestrada para viagem rápida ou longínqua (é mínimo o seu interesse nas pequenas deslocações, muito frequentes na região) e um caminho-de-ferro moderno (via dupla [parcial] electrificada, material automotor, frequências elevadas), servindo, diretamente ou mediante correspondências rodoviárias eficazes, grandes geradores hoje ignorados – aeroporto internacional de Faro, marina internacional de Vila Moura, universidade do Algarve, ligação fluvial a Aiamonte. Toda a

problemática da deslocação na cidade linear Algarve deveria ser apreciada e estudada globalmente, independentemente das divisões municipais e das áreas de influência dos operadores e gestores de infraestruturas porque as disfunções são numerosas. A partição da CP em duas entidades não melhorou o funcionamento do serviço ferroviário e a extinção das Direções de Estradas, entidades de âmbito distrital e com um peso tradicional de muito relevo junto do grande público, foi uma modernização desastrosa.

- b. **Grande Lisboa.** No sistema de transportes de passageiros da Grande Lisboa, ao contrário dos outros, o peso do factor turístico não parece ser dominante pelo que será incluído nouro capítulo.
- c. **Grande Porto e Alto Douro.** O sistema de transporte de passageiros do Grande Porto tem um traçado muito satisfatório que permite a ligação fácil das cidades dispostas em coroa à sua volta, desde Póvoa de Varzim a Espinho, num arco bem definido do qual o binómio São João da Madeira – Santa Maria da Feira é a flagrante exceção. A correção desta assimetria poderia ser feita, de uma forma económica, convertendo a exploração do sistema de via estreita do Vale do Vouga, tornando-o independente do operador geral e melhorando as condições de correspondência em Espinho. Numa zona acidentada, como é a região em causa, uma via estreita inserida historicamente no centro das muitas povoações e eventualmente electrificada, pode alterar significativamente as condições de mobilidade local. Existem muitos exemplos destes na Europa Central e até na vizinha Espanha, onde a via estreita apresenta serviços de elevada qualidade e, especialmente, é muito estimada. A reanimação da linha do Vouga, reclamando investimentos modestos, seria aqui particularmente ajustada, dada a disposição linear dos aglomerados e a orografia adversa. Quanto ao Alto Douro parece manifesto que uma região que tem uma elevada cotação no conjunto dos monumentos turísticos mundiais carece de ser atravessada por uma ferrovia de qualidade que já existiu e que uma reiterada miopia comercial do operador ferroviário em tempos abandonou. A reposição da linha entre o Pocinho, término atual, e Barca de Alva, permitiria um acesso turístico que hoje, por dificuldades da rede rodoviária, está quase limitada ao serviço fluvial. (A reposição da linha de Barca de Alva a Fuente de San Esteban, construída no século XIX por portugueses, entretanto abandonada e hoje provavelmente



impossível de restabelecer, seria a mais curta, a mais rápida e provavelmente a mais barata ligação do porto de Leixões à Europa além-Pirinéus e a Madrid, ligação cujo interesse não parece necessário sublinhar).

- d. **Oeste.** Ao longo de um arco de cerca de 100 quilómetros, de Torres Vedras a Leiria, existe um enorme herbário de quase todas as modalidades turísticas imagináveis – monumentais, arqueológicas, religiosas, termais, balneares, montanhistas, espeleológicas, industriais, agrícolas, florestais – adossado a um litoral rico e variado que colocou recentemente o nome de Portugal nos noticiários de todo o mundo, com o *surf* da Nazaré e de Peniche, e que é servido por uma linha férrea anacrónica, com um desinteressante e antiquado programa de exploração que, ainda por cima, poderia ser uma importante alternativa ao eixo ferroviário Lisboa-Porto, na sua metade inferior, se fosse duplicada e electrificada. De salientar, neste conjunto, a importância do Santuário de Fátima (cerca 5 milhões de visitantes por ano, valor da mesma ordem de grandeza do número de passageiros do aeroporto de Faro) que, em 2017, será certamente polo de interesse mundial com a comemoração solene do centenário das aparições e que continua incompreensivelmente desligado de outros santuários afins (nomeadamente Santiago de Compostela); aparentemente, trata-se de um nicho de mercado abandonado e de um investimento urgente (a solução do problema crónico do acesso ao Santuário de Fátima) que não figura nos mapas de investimento. Além disso, o encerramento das fronteiras ferroviárias de Elvas e Marvão e a condução de todo o tráfego internacional por Vilar Formoso (perigosa fragilidade do sistema atual, particularmente agravada pelo corte na ligação Belmonte – Guarda, que inutiliza a historicamente importante malha das Beiras), recomendaria o encaminhamento desse tráfego pela linha do Oeste, de Alfarelos para Sul, por servir zona mais populosa e mais rica, hipótese essa já sugerida ao operador ferroviário mas nem sequer analisada.
- e. **Alentejo.** A política de transportes dos últimos anos, no que respeita ao Sul do território, tem privilegiado a aceleração das ligações de Lisboa e Porto ao Algarve, quer por rodovia, quer por ferrovia, o que empalideceu o valor do Alentejo como zona de atração turística. Todavia, atualmente, a procura pela ruralidade, pelos espaços não poluídos, pela natureza ainda não intervencionada está a inverter discretamente esta tendência e hoje o Alentejo, e

nomeadamente alguns dos seus melhores rincões (Costa Vicentina, vale do Guadiana, algumas serras), são destino de uma procura mais seleta e culta que não se revê nas grandes massas e grandes destinos turísticos e para a qual as virtudes de um caminho-de-ferro não acelerado, discreto e de qualidade se ajustam perfeitamente. O nosso sistema de transportes tem sido orientado erradamente pelos dogmas do “Quanto mais depressa, melhor” e “Quanto maior a taxa de ocupação, melhor” ou seja, a velocidade e a ocupação surgem frequentemente como variáveis de encanto para o investimento, com resultados por vezes disparatados (caso dos *catamarans* oceânicos na travessia do Tejo em Lisboa) ou negativos (caso do excesso de lugares em pé nos autocarros urbanos) e a destruição da rede alentejana de ferrovias, que poderia ser explorada com meios ligeiros e enorme contenção de recursos, é o exemplo acabado dessa política errada. Muito do Alentejo disponível, que é ainda uma enorme reserva turística na sua especialíssima e variada paisagem e noutras componentes cuja estima está internacionalmente crescendo – ruralidade, gastronomia, tempo dilatado, horizonte longínquo, cultura popular genuína e não “plastificada” – não se compagina com o turismo massificado, motorizado e acelerado.

**III.2. Mobilidade na Grande Lisboa.** Verificam-se, no sistema rodoviário de deslocação de pessoas na relação quotidiana casa-emprego, algumas resistências de valor variável com o local e o tempo mas, à escala nacional, a única relevante diz respeito à Grande Lisboa. Esse problema é considerável e não tem solução fácil, não só porque a morfologia do estuário do Tejo requer medidas audaciosas e pouco convencionais, diferentes das cidades que normalmente servem de padrão à inteligência corrente do sector, mas também porque, na sequência dessa enorme inovação, mesmo à escala mundial, que foi a introdução do passe intermodal na Grande Lisboa (crismado, por infelicidade, como passe social), a gestão do sistema foi abandonada, a sua lógica deturpou-se, a evolução esclerosou e hoje é muito difícil reverter ao passado para retomar linhas mais sadias de evolução. Não cabe, nos limites e propósitos deste documento, analisar tão grande problema mas há que ter em conta que, neste processo dramático de longas filas de espera que acompanham inexoravelmente o fluxo e refluxo diário de centenas de milhares de residentes da Grande Lisboa, se perdem, diariamente, milhões de horas de trabalho e milhões de euros em combustível

queimado sem utilidade, pelo que as intervenções nesta área se revestem de urgência. Podem-se fazer, contudo, algumas sugestões de melhoria ao quadro atual que reclamam pouco ou nenhum investimento.

- a. Sistemas existentes.** Os subsistemas existentes apresentam grandes margens de melhoria de funcionamento que deveriam ser ensaiadas o mais depressa possível com vista a assim melhorar a definição dos investimentos em falta (por exemplo, reordenamento da rede da Carris no que respeita a localização e extensão das carreiras, mapa de términos e critérios de frequências, revitalização do transporte fluvial, extensão dos serviços da Margem Sul para terminais da Margem Norte, remodelação do horário da linha de Cascais, revisão dos critérios de interfaces entre sistemas distintos, reformulação do modelo ferroviário, etc.). Há muito campo para melhorias no dispositivo atual, estranhamente paralisado num modelo que, ao contrário do que acontece na generalidade dos países de referência, continua a perder passageiros e a reduzir meios numa reiterada evidência de inadequação.
- b. Sistema tarifário.** A multiplicação desordenada dos títulos de transporte diferentes – que hoje atinge o número inverosímil de 3000 – é um dos obstáculos mais significativos para qualquer ordenamento do sistema. O tema é muito conhecido, não vale a pena elaborar mais sobre o assunto. A falta de resposta relaciona-se com o modelo institucional vigente, que não funciona com clareza e correção, e o retorno à matriz municipal, satisfatória em meios de menor dimensão, bem como a privatização pura e simples, ambas hipóteses *sub judice*, não darão, por si só, solução ao problema.
- c. Investimento ferroviário.** São apresentados dois investimentos ferroviários – extensão da linha azul do Metro a ligar com a linha de Sintra e remodelação da linha de Cascais. Quanto á primeira poderá comentar-se ser talvez a menos interessante e reprodutiva de todas as extensões (talvez estender a linha Vermelha a Campolide, Amoreiras, Campo de Ourique, Alvito e Miraflores, como foi já planeado pelo Metro, servisse mais e melhor a cidade e permitisse ligar o Aeroporto à linha do Sul apenas com um transbordo, ligação essa de evidentes vantagens); quanto à segunda, talvez fosse interessante ser mais ousado e mais radical na recuperação da linha de Cascais, dados os investimentos a ter em conta, considerando a migração da bitola para a dimensão standard e permitindo assim que a linha

verde do metropolitano alcançasse Cascais sem ruptura de carga. O planeamento dos transportes na Região da Grande Lisboa – e, em geral, em todo o território – está muito formatado pelo padrão empresarial, por um lado, e pelo padrão municipal, por outro, molduras que, mostra a experiência, são totalmente inadequadas para interpretar as linhas de força das deslocações. Independentemente de outros requisitos, a reforma das instituições que se ocupam de transportes e a retoma dos extintos organismos de estudo, planeamento, regulação e conselho, naturalmente com figurinos modernizados, parecem ser condições *sine qua non* para se proceder à profunda alteração do modelo de deslocação urbana-periurbana que as condições económicas do país exigem e que a “mão invisível” manifestamente não logrou alcançar. Como comentário marginal, a anunciada incorporação da Refer na empresa Estradas de Portugal parece aberrante e cria um organismo que é exatamente o oposto às instituições consagradas que se julga serem de ressuscitar.

**III.3. Portos e aeroportos.** Os portos e aeroportos têm normalmente o nome da localidade onde se situam mas esta denominação é ilusória porque alguns deles (poucos) adquirirão, pelo uso, dimensão nacional face ao território que servem. Estão nesse caso os três portos principais (Leixões, Lisboa e Sines) e os três aeroportos principais (Pedras Rubras, Portela e Algarve) e parece não haver território nem população para mais, nem de uns, nem de outros. A estes portos e aeroportos há que conferir dimensão territorial alargada ou, se quisermos, *hinterland*, o que só se consegue com boas vias de comunicação. No que respeita a aeroportos há que corrigir a defeituosa ligação do aeroporto do Algarve, dito de Faro, porque a carência de uma ligação pesada imediata injeta, na saturada EN 125, tráfego automóvel de substituição já indesejável. No que respeita a portos, a ligação natural de Leixões, que seria por Barca de Alva, hoje está irremediavelmente truncada por falta de visão estratégica e há que rebater toda a sua exportação/importação não local e por ferrovia sobre a Linha do Norte, com consequências ou reclamando medidas que veremos adiante. Já Sines põe uma questão diferente: tem-se insistido em considerar que a sua saída implica a vinda mais a Norte para retomar o eixo Poceirão-Caia. Todavia, a saída de Sines pelo Sul, via Funcheira-Beja-Casa Branca-Évora, reconstruindo a via Évora-Estremoz-Vila Viçosa e ligando uma destas últimas localidades a Elvas permitiria uma solução muito mais barata, tecnicamente

menos exigente e quase independente de outros tráfegos, que é uma mais-valia a ter sempre em consideração. De referir que a sobreposição passageiros + mercadorias é, na ferrovia, inconveniente e tanto mais o será quanto maior for a diferença entre velocidades máximas praticadas num e noutro caso e que, para o caso das mercadorias, não carece de ultrapassar os 100-120 km/hora. Esta é uma preponderante a ter em conta.

**III.4. Portos secundários.** Dos portos secundários onde se irão realizar investimentos merecem uma particular referência o porto da Figueira de Foz e o porto de Aveiro. O primeiro justificou, em seu tempo, a construção de uma linha férrea que pretendia ligar a então vila, o seu porto e a sua excelente praia a Castela e Leão, tornando o local uma estância balnear de características internacionais onde iria nascer, em 1927, o primeiro casino da península. A linha da Beira Alta, gerida por uma empresa do mesmo nome, intersectou a linha do Norte na Pampilhosa e o traçado continuou, via Cantanhede, até à Figueira da Foz, tendo sido inaugurada em 1882, ano em que Figueira da Foz foi elevada a cidade, dinâmica que amorteceu quando a Companhia da Beira Alta foi absorvida pela CP (1946). Presentemente o itinerário Figueira da Foz – Vilar Formoso está todo electrificado (o hiato na electrificação deste itinerário verifica-se apenas no lado espanhol) e o porto fica a escassos metros da estação; se tivesse sido electrificado o troço Figueira da Foz – Cantanhede – Pampilhosa, em lugar de ter sido encerrado à exploração, estaria disponível um itinerário completo “porto de mar – Espanha” em regime exclusivo, isto é, sem sobreposição com o tráfego da linha do Norte, nem com o complexo serviço suburbano de Coimbra. Estas características não se verificam no porto de Aveiro onde não há possibilidade de construir uma linha de penetração perpendicular à linha da costa por razões da complexa orografia, onde as instalações portuárias conflituam com um delicado ambiente lagunar, a preservar, e no qual qualquer saída ou entrada de mercadorias terá de ser encaminhada pela linha do Norte, para Norte ou para Sul, agravando os já complexos problemas da sua gestão – o que equivale a dizer que a expansão do porto de Aveiro estará sempre irremediavelmente comprometida. Daí a fraca utilização que a componente ferroviária do porto tem tido, irrelevante face ao dispendioso investimento, e que não depende de carência de investimentos mas da sua inserção geográfica, insusceptível de correção, e, muito provavelmente, também da circunstância das cargas

dominantes terem carácter local e gerarem pequenos trajetos da origem para o porto ou deste para o destino, assim caindo inelutavelmente na área de exploração económica da rodovia. Face a estas premissas não se compreende a insistência em continuar a prosseguir com investimentos num porto com estas limitações, e situado, além disso, a uma distância tão pequena de Leixões que não permite conferir-lhe dimensão nacional mas apenas local.

**III.5. Linha do Norte.** Pode parecer estranho, num documento desta natureza, fazer uma referência quase didática a uma única linha férrea mas a importância que esta linha tem em todo sistema nacional justifica um capítulo separado. A configuração do território e as suas orografia e hidrografia cunharam a zona litoral como a zona privilegiada para a sua ocupação e determinaram a existência de um eixo Lisboa – Porto que ao longo da história tem tido diversas materializações e do qual irradiam linhas de penetração, igualmente com diferentes materializações. Entre Tejo e Guadiana esta lógica não é dominante e as configurações são mais difusas mas a tentativa de criar uma linha paralela ao litoral pelo meio do território – o notável propósito de Duarte Pacheco com a EN 2 do Plano Rodoviário de 1945 Chaves-Faro – não teve resultado e não alterou esta tendência de convergir para o litoral. No que respeita à ferrovia, verifica-se que na fase da sua maior expansão – década de 40 do século passado – o caminho-de-ferro nacional, unificado depois da 2ª Guerra Mundial numa única empresa, perdeu qualquer *élan* competitivo e cristalizou no modelo da fusão que consistia numa única via dupla de longo curso (linha do Norte), poucas malhas, quatro importantes (Beiras, Oeste, Alentejo Sul e Alentejo Norte, sendo que esta nunca funcionou como tal) e quatro menores e de interesse local. Esta configuração foi posteriormente minimizada pelo encerramento das linhas alentejanas, pelo corte do troço Belmonte-Guarda, pelo encerramento de todas as outras malhas, com exceção da linha do Vouga, e pelo quase total desaparecimento da via estreita até em locais onde hoje seria objecto de alargada procura turística. Este dispositivo, quase totalmente arborescente, impõe um desempenho muito exigente à linha do Norte, matriz e tronco de todo o sistema, e obriga a que a sua projetada reabilitação seja precedida de um alargado e cuidadoso planeamento estratégico. Dadas as dificuldades, urbanas, ambientais e financeiras em multiplicar o número de vias e em construir equipamentos ferroviários em meio urbano, a solução, noutras redes, está presentemente a ser encaminhada para soluções de *software* – horários

cadenciados, separação de tráfegos, redução das velocidades máximas, aumentos de frequência, redução do número de estações, etc. É assunto que escapa ao alcance deste documento mas torna-se imperioso anotar que facilmente outras decisões sobre investimentos ferroviários ou portuários acabam, no seguimento e pela lógica de sistema, que nem sempre ocorre, atingindo a linha do Norte e assim agravando a sua já muito difícil gestão, pelo que pareceu indispensável fazer este reparo.

**III.6. Electrificação.** O excesso de produção de energia eléctrica, consequência de investimentos consideráveis na produção eólica, evidenciou um problema que não se pode escamotear – a tração eléctrica ainda não se aplica facilmente, economicamente e generalizadamente ao transporte individual e esta transição pode demorar muitos anos, não sabemos quantos. Esta perspectiva recomenda que se encare como investimento prioritário não só a electrificação integral das redes ferroviárias existentes como a sua expansão em formas modernas e mais ligeiras de transporte colectivo de passageiros que poderiam resolver muitos dos problemas anteriormente enunciados, reduzindo a factura dos combustíveis fósseis, o congestionamento urbano, a poluição dos centros urbanos (caso de Lisboa) e o enorme desperdício que o presente modelo urbano/suburbano de deslocações diárias repetidamente origina.

## IV. APRECIÇÃO GERAL

A AAE apresentada pelo LNEC faz uma caracterização do objecto de avaliação tendo em conta as suas relações com um quadro estratégico de referência e identifica os factores críticos numa perspectiva de desenvolvimento sustentável.

As conclusões deste relatório salientam oito aspectos sobre o objecto de avaliação relativamente a:

- 1) Instrumentos de política geral e de financiamento
- 2) Competitividade e Emprego
- 3) **Ordenamento do Território**
- 4) **Transportes e Infraestruturas**
- 5) Energia e Clima
- 6) Qualidade do Ar
- 7) Biodiversidade, Conservação da Natureza e Florestas
- 8) Mar

O GEOTA destaca da redacção deste relatório as conclusões relativamente ao **Ordenamento do Território** e **Transportes e Infraestruturas**, por considerar que estes são os aspectos preponderantes e, literalmente, de base no que é um Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas, para os quais todos os outros convergem.

É nestes 2 aspectos basilares que o relatório faz as principais críticas. Os restantes são analisados positivamente na sua generalidade, acabando por concluir que, em termos globais, há um “balanço positivo entre efeitos e contributos”.

**O GEOTA discorda profundamente desta conclusão que aponta para um “balanço positivo em termos globais” quando o que são os aspectos preponderantes são as fragilidades do Plano:**

### 3) Ordenamento do Território:

*“O PETI3+ não é apenas compatível com o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) como contribui de forma significativa para o concretizar, ao estabelecer um quadro de referência para os investimentos prioritários em infraestruturas de transportes no horizonte 2014-2020 que está em linha com as opções estratégicas de desenvolvimento territorial e com o modelo territorial preconizado no PNPOT.(...)”*

### 4) Transportes e Infraestruturas

*“(...) No entanto, a incorporação de objetivos relativos à descarbonização do setor dos transportes não está devidamente materializada e interligada com esses objetivos.*

*(...) Quanto aos instrumentos estratégicos nacionais para os Transportes e Infraestruturas, o PETI3+ assume os vetores de atuação prioritária do Plano Estratégico de Transportes (PET), de 2011, constituindo-se como um seu prolongamento. Carece, no entanto, de maior explicitação quanto à observância de condições exigidas no PET para a seleção dos investimentos prioritários, nomeadamente as da existência de saldo custo-benefício positivo e da não existência de alternativa mais eficiente.*



Organização Não Governamental de Ambiente, de Utilidade Pública, com actividades desde 1981

*(...) O Plano Nacional para a Eficiência Energética (PNAEE) e o Plano Nacional para as Energias Renováveis (PNAER 2020) não são abordados no PETI3+ que não inclui informação sobre o mix considerado na produção de energia nos transportes, o que seria importante no contexto do impacto ambiental dos projetos.*

*(...) O PETI3+ não aborda a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) que se relaciona com os investimentos no setor rodoviário e no transporte público de passageiros. Não obstante, é previsível que a implementação do PETI3+ contribua, de uma forma geral, para a redução da sinistralidade rodoviária (...)*

O GEOTA considera assim evidente a necessidade de reflexão sobre o que são as necessidades e Mobilidade do País para além de sectores específicos. E é essa a principal lacuna do PETI 3+, sublinhada na AAE de forma incontornável.

Para isso é preciso reconsiderar as condições que são dadas às empresas e trabalhadores para que possa ser possível uma produção e crescimento de forma alargada, sustentável e com uma visão de futuro.

*“As empresas industriais não podem almejar padrões elevados de produtividade se não estiverem atualizadas face às tendências internacionais e às melhores práticas do seu setor. Este investimento em modernização, para além dos benefícios diretos de curto prazo, gera também benefícios de médio-longo prazo (...)*

*Em Portugal temos um problema de reduzido valor acrescentado bruto por capital empregue ou por trabalhador (...)*

*Existe uma correlação forte entre a produtividade dos trabalhadores e as condições que as organizações lhes proporcionam (...)*

*in Principais desafios da indústria em Portugal – 2013, Uma abordagem coerente para a dinamização do sector, PwC*

## V. APRENDER COM O PASSADO

Continua a não haver em Portugal política de transportes coerente, com consequências graves em matéria de ambiente, energia e ordenamento. Portugal precisa desesperadamente de uma estratégia de mobilidade e transportes **numa perspectiva global do que são as necessidades do país para a Mobilidade.**

### Equilíbrio financeiro

O equilíbrio financeiro dos transportes públicos tem de ser conseguido não pelo corte de custos, sacrificando a qualidade do serviço, mas pelo contrário: através da captação de novos utentes à custa de um melhor serviço e melhores taxas de ocupação dos meios existentes. O Estado terá sempre que suportar parte dos custos do transporte público, porque se trata de um investimento custo-eficaz; mas isso deve ser feito de forma transparente, idealmente recorrendo a receitas próprias obtidas com taxas sobre o uso do transporte individual.

### Complementaridade de modos de transporte na mobilidade urbana

Outros modos de transporte emergentes, e.g. o carro eléctrico e a bicicleta, embora devam ser incentivados, serão necessariamente marginais ainda durante muitos. Devem ser contemplados em acções de renovação urbana, mas não podem ser entendidos como alternativas ao automóvel individual para o grosso das deslocações. Um nicho particular com boa relação eficácia/custo é a complementaridade entre o transporte público e a bicicleta .

### Definição de Prioridades

No sector dos transportes, todo o planeamento das últimas duas décadas privilegiou o automóvel individual e as obras públicas, desprezando totalmente indicadores de mobilidade, custo/eficácia, eficiência energética, ordenamento do território e impactes ambientais.

A grande maioria das ex-SCUT foi elevada a auto-estrada a pretexto de “previsões” de tráfego fictícias, ou baseadas em critérios sem qualquer fundamento técnico: em 2011, ainda antes do agravar da crise económica e da instalação de portagens nas ex-SCUT, 65% das auto-estradas tinha tráfego significativamente inferior ao previsto em muitos casos menos de metade. Isto é duplamente grave:

- primeiro, porque na maioria dos casos esses estudos foram desenvolvidos exclusivamente pelos proponentes dos projectos, que eram os principais interessados em empolar os valores de tráfego para justificar obras mais caras;

- segundo, porque os serviços públicos e/ou os decisores políticos se demitiram de uma análise séria das “previsões” de tráfego, aceitando um modelo financeiro ruinoso para o Estado.

Tratou-se de uma longa série de casos de gritante incompetência, má-fé, ou ambas as coisas.

### Processo de Decisão

O programa de concessões SCUT foi mal dirigido desde o início. Foi iniciado sem qualquer avaliação prévia sobre a sua economia, eficiência e eficácia, face ao modelo tradicional, via orçamento do Estado. Na fase de concurso, houve vários aspectos obscuros que, como refere o Tribunal de Contas (TC) na auditoria de 2003, contribuíram para o enfraquecimento da competitividade e comparabilidade das propostas e do respeito pelos princípios da concorrência e igualdade entre os concorrentes (TC, 2003).

**O GEOTA exige que se aprenda com os erros do passado, que se reflita profundamente sobre o que é uma visão efectivamente global do país e que todas as propostas e projectos fundamentem e expliquem como são a melhor alternativa para um desenvolvimento sustentável.** Tudo isto requer a definição de uma base muito clara do que são as necessidades de mobilidade do país de uma forma alargada, que sustente um crescimento gradual em todos os sectores.

### Referências GEOTA:

- **Relatório do GEOTA** sobre Fiscalidade e Incentivos no Sector Energético, 21 de Novembro de 2013  
<http://www.geota.pt/scid/geotaWebPage/defaultArticleViewOne.asp?categoryID=733&articleID=2340>

- **Posição do GEOTA** sobre a concessão dos serviços metropolitanos de transporte de passageiros, 4 de Abril de 2014  
<http://www.geota.pt/scid/geotaWebPage/defaultArticleViewOne.asp?categoryID=720&articleID=2357>

Direção de Desenvolvimento Organizacional  
Departamento de Ambiente e Sustentabilidade

Data: 2014.11.19

**Parecer técnico sobre Relatório Ambiental da  
AAE do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas**

Da análise efetuada ao Relatório Ambiental (RA) que traduz a avaliação Ambiental do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas a REFER tem a tecer os seguintes comentários, considerando a gestão da infraestrutura ferroviária e escalonados por ordem de importância no quadro deste contributo:

**1 - Aspetos que se relacionam com o âmbito dos Projetos Ferroviários**

- a) O RA identifica de forma correta os projetos que estão consagrados no PETI no quadro que surge nas páginas 17 a 25;
- b) Cumpre esclarecer que a informação veiculada pela REFER e que sustentou o quadro 3.5.2 (com a designação 'Síntese da situação dos projetos em termos de avaliação ambiental') visava à data (março de 2014) responder a um pedido do LNEC, no sentido de identificar toda a informação ambiental de referência disponível que pudesse auxiliar a AAE. Nesse sentido, forneceu-se uma identificação de tal informação considerando os eixos de desenvolvimento identificados no PETI. Desse levantamento constava a referência a estudos realizados no âmbito de projetos que, nalguns casos não fazem parte do lote de projetos prioritários do PETI (caso da Variante de Santarém) ou, que não serão executados nos moldes em que se prevê a sua concretização no PETI (caso dos investimentos previstos no troço Mato Miranda /Entroncamento, ou mesmo, no troço Ovar/Gaia, que na configuração prevista no PETI prevê apenas uma Renovação Integral de Via);
- c) Na página 36 onde está a referência à Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) no âmbito do Corredor Internacional Sul, julga-se oportuno retificar a informação relativa a "Estudo Prévio da Ligação Évora norte/Caia foi sujeito a AIA com DIA emitida" pois para este corredor apenas foi realizada a AIA relativa aos lotes 3C e LTF no âmbito do Projeto da Linha de Alta Velocidade referida no último parágrafo;
- d) Entre o momento em que se forneceu a informação anterior e a data da edição do PETI houve, naturalmente, desenvolvimentos quanto ao enquadramento ambiental dos projetos, permitindo consolidar pressupostos de planeamento e maturação;

## 2 - Aspetos que se relacionam com a Biodiversidade e Conservação da Natureza

- a) No que concerne ao impacto da ferrovia na biodiversidade, o conhecimento que a REFER tem vindo a gerar (de uma forma mais vincada nos três últimos anos) demonstra que é parco o conhecimento científico sobre o impacto das vias férreas sobre a mesma. Ainda assim, o conhecimento já adquirido permite sustentar que não se deve fazer um paralelo entre a significância de tais impactes na ferrovia e na rodovia como ocorre na p. 43;
- b) Complementarmente e ainda em relação à síntese que se apresenta na p. 43, a aposta da REFER em aprofundar o seu conhecimento sobre a Biodiversidade, tem vindo a revelar que o impacte da infraestrutura ferroviária sobre os ecossistemas e as espécies varia de espécie para espécie, pelo que qualquer generalização que aponte no sentido de tais impactes serem significativos (como ocorre) carece de ser enquadrada face ao ecossistema e espécie em concreto;
- c) É correta a perspetiva que surge depois enunciada nos demais pontos onde este assunto é abordado no documento (p. XI do Resumo e p. 72 e 153 do corpo do RA);
- d) Considerando ainda as ligações novas que atravessam áreas sensíveis (em particular a Ligação Évora/Caia) e considerando ainda a realidade das áreas sensíveis (que por natureza definem contínuos nalguns casos bastante extensos, como é o que ocorre na fronteira sul interior do país) bem como, a exigência geométrica dos traçados ferroviários, o desenvolvimento de soluções que evitem tais áreas é inviável considerando os casos concretos enunciados no PETI e em que tal ocorre;

## 3 - Aspetos que se relacionam com o Ruído

- a) O ruído constitui hoje, essencialmente, um problema que decorre de uma ação esclarecida ao nível do ordenamento do território, sendo que, o ónus da internalização deste custo foi transferido para a gestão das infraestruturas, essencialmente, com a publicação do Regime Legal sobre a Poluição sonora em 2000 (D.L. 292/2000 de 14 de novembro);
- b) O paradigma introduzido em 2000, criou uma pressão significativa sobre a gestão das infraestruturas e que é muito relevante, sobretudo, quando estão em causa infraestruturas, consolidadas no território desde o final do século XIX, como é o caso das principais linhas de caminho-de-ferro;
- c) Ao não diferenciar a realidade de linhas em exploração há muitas décadas, de linhas novas, criou um quadro de exigência que é dos mais elevados ao nível europeu;
- d) Complementarmente, criou essa pressão exclusivamente sobre a gestão da infraestrutura, quando é facilmente demonstrável que a minimização do ruído ferroviário é um desafio de setor, sendo que as medidas devem ser analisadas e ponderadas nessa ótica, pelo que, ainda que as melhorias nas infraestruturas pelo efeito de modernização resultem em impactes positivos, têm



de ser complementadas com igual ação ao nível do material circulante logo que surja a oportunidade de proceder à sua modernização ou substituição em fim de vida;

- e) Só com uma ação a estes dois níveis se conseguirá evitar que a minimização do ruído gere impactes, ambientais, sociais e económicos indesejados, agudizando o efeito barreira e gerando situações de desenquadramento urbanístico (contrariando os eixos de do próprio quadro de referência nacional);
- f) A legislação nacional, em particular o Regulamento Geral do Ruído (traduzida pelo D.L. 9/2007 de 17 de janeiro) tal como o diploma que o antecedeu, constitui um risco para a exploração ferroviária, porquanto volta a não distinguir, a realidade das infraestruturas existentes, das infraestruturas novas, impondo o mesmo padrão ambiental de referência para ambas, sendo que as primeiras deveriam estar sujeitas a um regime específico e de adaptação escalonado no tempo ajustado à realidade do país;
- g) Ao não estabelecer um quadro ajustado para as infraestruturas existentes, agravam-se significativamente os ónus inerentes aos planos de ação que a legislação comunitária obriga (Diretiva Comunitária 2002/49/CE de 25 de junho) tornando inviável a sua concretização responsável e de uma forma que se deseja sustentável para o país;
- h) O protelar desta situação, pode significar o acionamento de medidas de contra ordenação comunitárias dirigidas ao país, com consequências que em limite poderão pôr em causa o financiamento dos projetos, constituindo uma ameaça à concretização do PETI;

#### **4 - aspetos que se relacionam com a Energia, as Alterações Climáticas e a Qualidade do Ar**

- a) A melhoria da atratividade e do desempenho da rede ferroviária nacional, onde se inclui também, a melhoria da cobertura em rede eletrificada, é desde sempre, encarada como um contributo relevante para os objetivos ambientais da gestão energética e ambiental do país (veja-se o caso do Plano Nacional para as Alterações Climáticas, quer na versão de 2004, quer na de 2006);
- b) A tração elétrica permite uma operação mais económica, mais eficiente do ponto de vista energético, fazendo uso das fontes energéticas de origem endógena produzidas no país e, como tal, contribuindo para a redução da dependência dos recursos fósseis que o país importa;
- c) Por maioria de razão e considerando as fontes primárias que concorrem para o abastecimento energético nacional, o incremento da eletrificação da rede, contribuirá ainda para a redução da emissão de gases de efeito de estufa e melhoria da qualidade do ar, pelo que se deve reforçar de forma definitiva a observação efetuada na p.XI do resumo, sendo que este foi uma das apostas mais expressivas no PETI.



