

QUADRO COMUNITÁRIO DE APOIO
2000 - 2006

**PROGRAMA OPERACIONAL
DE ACESSIBILIDADES E TRANSPORTES
COMPLEMENTO DE PROGRAMAÇÃO**

Versão Aprovada na
Comissão de Acompanhamento de
3 de Dezembro de 2004



ÍNDICE

1. Introdução	2
1.1. Objectivos	2
1.2. Estratégia Sectorial	4
2. Estrutura do Programa Operacional por Eixos e Medidas	23
2.1. Apresentação dos Eixos Prioritários	24
2.2. Fichas de Medidas	30
3. Plano de Financiamento	68
4. Avaliação Ex-Ante	70
5. Informação e Divulgação	86
6. Intercâmbio de Dados	89
7. Regime de Protecção da Rede Natura 2000	90
8.1. A Rede Natura e o Desenvolvimento Sustentável como Prioridade do Governo Português	91
8.2. O Regime de Protecção dos Sítios da Rede Natura em Portugal	91
8.3. A Rede Natura e o QCA III em Portugal	92
8. Regime de Ajudas	94

1. INTRODUÇÃO

O novo modelo de crescimento, identificado no Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES) apresenta três vectores principais, no que respeita ao sector dos transportes:

1. Reforço da ligação Portugal/Espanha-Resto da Europa, para o que contribuirá de forma decisiva o desenvolvimento pleno dos corredores multimodais consagrados em Dezembro de 1996 no Conselho Europeu de Dublin;
2. Integração do espaço português com progressivo desencrave do interior, concretizada através da conclusão do Plano Rodoviário Nacional, do Programa de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário, da implementação das orientações consagradas no Livro Branco do Sector Marítimo - Portuário e, fundamentalmente, pelo necessário fomento da complementaridade e interoperacionalidade destes modos – corredores Norte/Sul e eixos transversais;
3. Valorização do território como nova centralidade num quadro de relacionamento da UE com o mundo, o que passa pela criação de grandes plataformas logísticas de articulação entre os modos de transporte e entre estes e as restantes actividades económicas.

1.1. Objectivos

O Sistema de Transportes deverá dar, a longo prazo, resposta ao seguinte objectivo:

O OFERECER AOS CIDADÃOS E ÀS EMPRESAS DE TODO O PAÍS UM SISTEMA DE TRANSPORTES SEGURO E SUSTENTÁVEL DO PONTO DE VISTA ECONÓMICO – FINANCEIRO, AMBIENTALE SOCIAL

O enunciado deste objectivo estratégico acentua a questão da sustentabilidade dos transportes, a qual deverá ser entendida nas suas vertentes de sustentabilidade económica e financeira, de sustentabilidade ambiental e de sustentabilidade social.

Ao mesmo tempo, sublinha o papel dos transportes como um meio e não um fim em si, colocando o sistema de transportes ao serviço dos cidadãos e das empresas, por forma a contribuir para o aumento da produtividade e competitividade das empresas e, por outro lado, satisfazer necessidades das populações e da coesão social do país.

Para o período 2000 – 2006, o PNDES identifica quatro grandes desafios que se colocam ao sector dos transportes:

- Integração internacional do País, em particular no espaço europeu e ibérico e integração da economia nos processos de globalização;
- Reforço do sistema urbano nacional e da sua capacidade atractiva e competitiva;
- Reforço da coesão e solidariedade internas;
- Aposta prioritária na logística

Estes desafios permitem definir os 4 objectivos da política de transportes para o período 2000 – 2006:

OBJECTIVOS PARA 2000 – 2006

Objectivo 1

Criar condições, a nível do sistema de transportes e respectivas infra-estruturas, para o aumento da produtividade e da competitividade das empresas portuguesas e para a sua maior integração no mercado global, privilegiando uma abordagem integrada da mobilidade respeitadora do ambiente e do ordenamento do território.

Objectivo 2

Criar condições para o desenvolvimento em Portugal de uma plataforma de serviços que vocacione o país para o papel de rótula de articulação dos transportes de longo curso entre a Europa, a América, a África e o extremo oriente.

Objectivo 3

Contribuir para a melhoria da qualidade de vida nas zonas urbanas.

Objectivo 4

Melhorar as acessibilidades que se traduzam num reforço da coesão e solidariedade internas.

A formulação do Objectivo 1 coloca em destaque o papel dos transportes como condição necessária para o crescimento económico, viabilizando o aumento da produtividade e competitividade das empresas.

O objectivo estabelece ainda a perspectiva de multimodalidade (abordagem integrada da mobilidade), condição fundamental para a racionalização do sistema de transportes. Foca a

minimização das externalidades ambientais, a qual decorrerá nomeadamente da promoção de opções modais adequadas e propõe o desenvolvimento do sistema de transportes de forma concertada com o ordenamento do território.

O Objectivo 2 estabelece o sentido da especialização como “hub” nos tráfegos de passageiros e de mercadorias entre a Europa e o resto do mundo, para o que contribuirá fortemente o desenvolvimento de plataformas de actividades logísticas adequadas.

O Objectivo 3 refere-se ao combate à tendência para a degradação da qualidade de vida nos centros urbanos, em especial nas áreas metropolitanas, que está muito relacionada com o aumento dos tempos de percurso nas deslocações de, para e dentro das cidades.

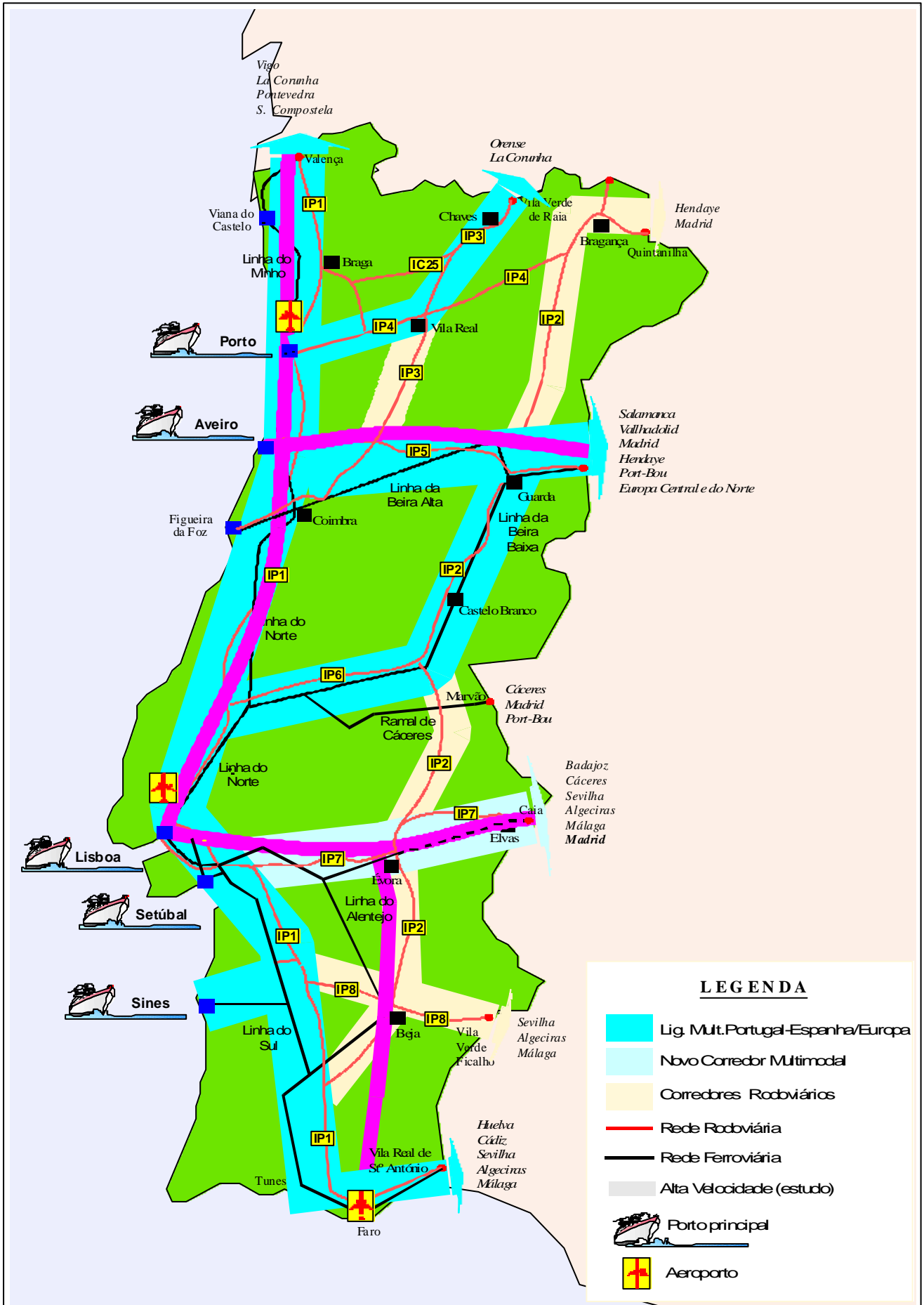
O Objectivo 4 coloca a questão da mobilidade/acessibilidades das “zonas interiores” (as zonas afastadas dos grandes eixos de transporte) realçando a sua importância para o desenvolvimento social, coesão nacional e solidariedade.

1.2. Estratégia Sectorial

Durante o período 2000-2006, irá ser prosseguido o esforço de investimento em infra-estruturas, de forma a dotar o país de um sistema de transportes que lhe permita vencer a situação periférica a integrá-lo, de facto, no espaço europeu de que é membro de pleno direito desde 1 de Janeiro de 1986.

1.2.1. Assim, no que respeita à infra-estrutura rodoviária, continuará a ser implementado o Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000) sendo prioritária a intervenção nos corredores multimodais que integram o Projecto Prioritário Portugal/ Espanha-Resto da Europa (PP nº 8), nos corredores rodoviários que integram as Redes Transeuropeias de Transportes (Desenho 1), bem como aos projectos que facilitem o acesso à RTE-T e permitem a articulação global da rede.

DESENHO 1 – CORREDORES ESTRUTURANTES DO TERRITÓRIO NACIONAL



Estima-se, assim, que até ao final de 2006 sejam concluídos os troços em falta nos seguintes Itinerários Principais, que integram a RTE-T:

- IP1 – Valença-Castro Marim: 120 Km
- IP2 – Portelo-Faro: 374 Km
- IP3 – Vila Verde de Raia-Figueira da Foz: 161 Km
- IP4 – Porto-Quintanilha: 194 Km
- IP5 – Aveiro-Vilar Formoso: 180 Km
- IP6 – Peniche-Castelo Branco: 122 Km
- IP8 – Sines-Vila Verde de Ficalho: 115 Km
- IP9 – Viana do Castelo-Vila Real: 97 Km

Está prevista ainda no âmbito da RTE-T a construção de 80 km de estrada no IC5.

A insuficiência do apoio comunitário para atingir estes objectivos levou o Estado português a desenvolver um ambicioso programa de Partenariado Público Privado baseado na concessão de auto-estradas com regime de portagem tradicional ou na concessão de um regime de portagem virtual, sem custos para o utilizador (SCUT), aplicável sobretudo em corredores com tráfegos médios diários mais reduzidos (Desenho 2).

A identificação dos troços concluídos e dos troços em falta nos Itinerários Principais e Complementares consta do mapa anexo (Desenho 3).

1.2.2. Dotar o País de uma infra-estrutura ferroviária capaz de assegurar uma rede de serviços apta a responder às necessidades de mercado e à qualidade de vida das populações são os objectivos centrais do processo em curso para a reestruturação do caminho-de-ferro em Portugal.

Numa estratégia de investimento onde se privilegiam as necessidades do mercado e dos cidadãos, surgem 4 áreas de actividade, onde se reconhecem as vantagens do transporte ferroviário face a outros modos na prossecução dos objectivos acima enunciados.

- Transporte de mercadorias
- Transporte de passageiros a média e longa distância
- Transporte em áreas suburbanas
- Transportes regionais/locais

Em relação ao primeiro mercado (transporte de mercadorias), a estratégia de investimento consubstancia-se na criação da componente nacional da TERFN - TransEuropean Rail Freight Network. Essa proposta, já apresentada aos serviços da Comissão, irá ser objecto

de análise detalhada com as autoridades espanholas, no âmbito da Comissão Mista Luso-Espanhola, saída da última Cimeira Ibérica.

Concretamente, a componente nacional da TERFN é constituída por:

- Ligação a Norte através da linha do Minho (Valença)
- Ligação a Leste pela linha da Beira Alta (Vilar Formoso)
- Ligação a Sul através de Évora - Elvas – Badajoz

A primeira ligação está a ser objecto de estudos muito detalhados efectuados conjuntamente com as autoridades galegas e visa uma grande melhoria da qualidade e da capacidade da actual linha do Minho.

É uma ligação que também melhorará a competitividade ferroviária no tráfego de passageiros e reforçará, as trocas económicas entre o Norte do País (a zona mais exportadora do território nacional) e a zona galega entre Vigo e Corunha que regista crescimentos económicos apreciáveis, ao mesmo tempo que acentua interdependências com a região do Grande Porto.

A ligação por Leste (Vilar Formoso) está concluída, aguardando-se que a Espanha eleve a qualidade da sua infra-estrutura correspondente para os níveis da componente nacional. Este assunto foi também objecto de discussão e aprovação na última Cimeira Ibérica. Esta linha é hoje a principal via de ligação com a Espanha (e Europa) quer em passageiros quer em mercadorias.

A Sul pretende-se construir um troço novo entre Évora - Elvas - Badajoz, de modo a permitir à região de Lisboa e ao grande porto de Sines um canal de escoamento de mercadorias para Espanha, com uma qualidade que hoje não se verifica, sendo (hoje) uma ligação quase desactivada. A importância deste novo traçado acentua-se até pelas expectativas de crescimento do tráfego de e a partir do Porto de Sines.

DESENHO 2 – REDE DE AUTO-ESTRADAS



PORTUGAL

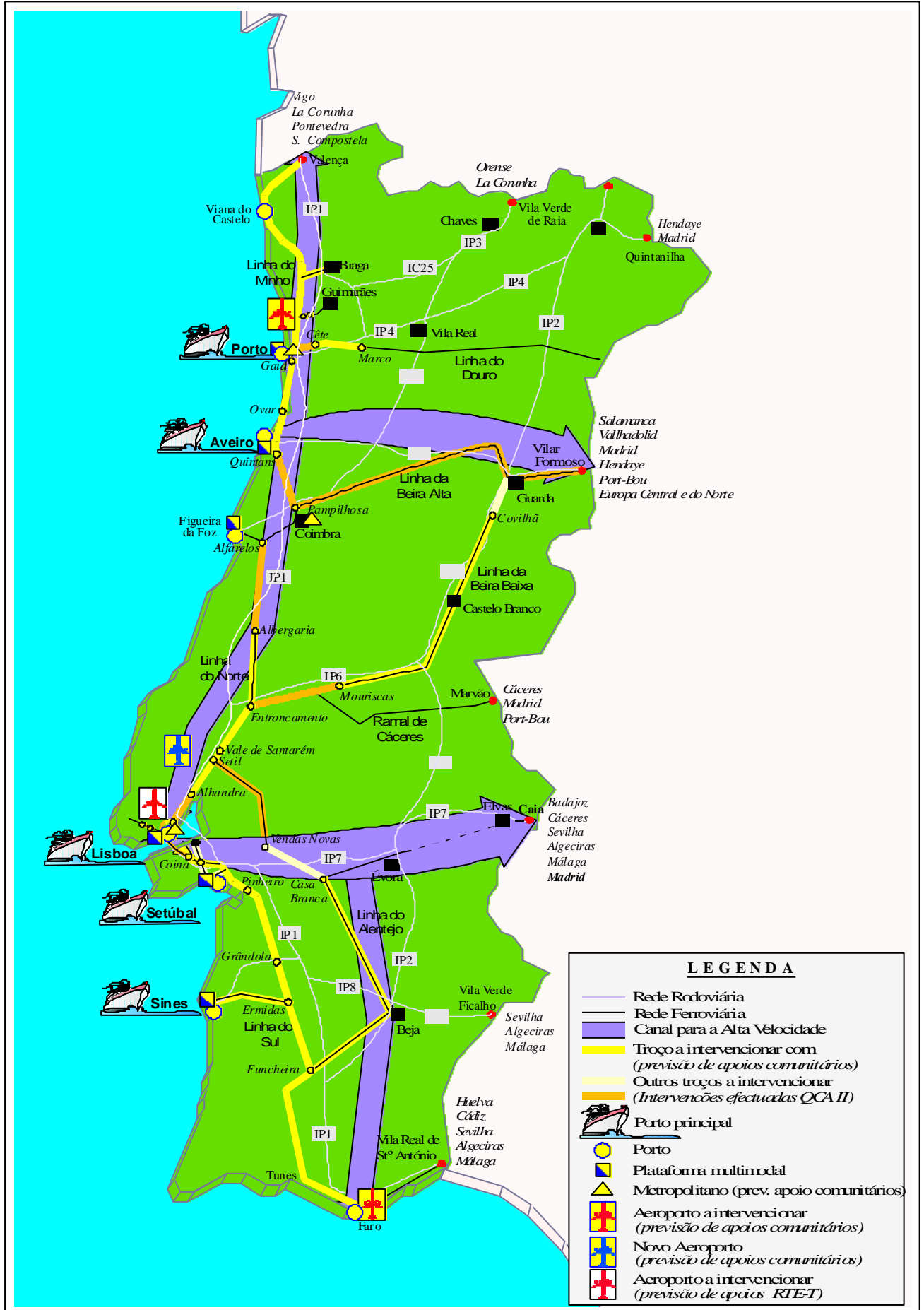
Rede de Auto-Estradas

Legenda	Designação	Extensão (km)
	Auto-estradas em serviço	1520
	Novas Concessões AE	533
	SCUT da Beira Interior	177
	SCUT da Beira Litoral e Alta	180
	SCUT do Interior Norte	155
	SCUT do Norte Litoral	126
	SCUT do Grande Porto	62
	SCUT da Costa de Prata	119
	SCUT do Algarve	128
	Total	3000

DESENHO 3 – INTERVENÇÕES NO SECTOR RODOVIÁRIO 2000/2006



DESENHO 4 – INTERVENÇÕES NO SECTOR FERROVIÁRIO 2000/2006



As intervenções previstas nos principais corredores ferroviários até 2006 envolvem as seguintes linhas:

- Ligação ao Algarve: 30 km de via nova e 65 km de renovação de via e variantes;
- Linha do Norte: 70 km de renovação de via e variantes;
- Linha da Beira Baixa: 95 km de renovação de via e variantes;
- Linha “Évora – Caia”: 40 km de via nova.

A modernização dos principais corredores permitirá ganhos significativos de acessibilidade traduzidos no seguinte quadro de tempos de percurso nas ligações ferroviárias:

Origem/Destino	Situação Partida	2006
Lisboa – Porto	210 min.	150 min.
Porto - Braga	60 min.	35 min.
Lisboa – Faro	250 min.	180 min.
Lisboa – Covilhã	270 min.	210 min.
Lisboa – Vilar Formoso	310 min.	260 min.
Porto – Vilar Formoso	230 min.	200 min.
Sines - Elvas	600 min.	300 min.

A estratégia na área do transporte de passageiros a média e longa distância é também a de criar uma infra-estrutura capaz de oferecer serviços concorrenciais com outros modos a média e longa distância.

A peça essencial dessa estratégia é a integração de Portugal na rede europeia de alta velocidade. Decorrem actualmente estudos que serão presididos pela Comissão Mista Luso-Espanhola sobre a viabilidade técnico-económica das ligações (em triângulo) Lisboa - Porto - Madrid.

Pretende-se, estrategicamente, criar um corredor ferroviário altamente competitivo no transporte de passageiros no chamado Eixo Atlântico (Setúbal - Lisboa - Porto - Vigo - Corunha) onde reside cerca de 30% da população ibérica.

A linha do Norte continuará a ser objecto de importantes investimentos tendo em conta que é a principal ligação nacional entre as duas maiores áreas urbanas nacionais e, no futuro,

com a concretização da ligação em Alta Velocidade, funcionará essencialmente para as ligações inter-regionais e como factor de densificação e de alimentação daquela linha.

Os objectivos definidos para a Modernização da Linha do Norte, foram desde o início considerados atingíveis pela acção conjugada da aquisição de material circulante específico – comboios de basculação activa – com a intervenção na infra-estrutura, incluindo a quadruplicação da via em zonas de serviço suburbano.

Tendo-se revelado indispensáveis intervenções mais profundas ao nível do tratamento da plataforma de via em algumas zonas da linha, que não estavam inicialmente previstas, foram reequacionados os objectivos iniciais do projecto, particularmente no que respeita ao tempo de percurso na ligação Lisboa – Porto que passou para 2 h. e 30 m. (Lisboa/Santa Apolónia – Porto/Campanhã).

As autoridades portuguesas consideram que:

- i) Todos os outros objectivos da Modernização da Linha do Norte se mantêm com um grau de fiabilidade acrescido, nomeadamente:
 - Melhoria da oferta de transporte com aumento de qualidade conforto.
 - Aumento da velocidade máxima para 220 km/h.
 - Aumento da capacidade de transporte.
 - Aumento da segurança da circulação.
- ii) A sobreposição do ciclo de investimento da modernização da Linha do Norte por atraso desta, com o previsto para a construção da nova infra-estrutura de alta velocidade considerada estratégica, levou à decisão de:
 - Reequacionar o programa de Modernização da Linha do Norte em algumas das suas etapas de execução, mantendo os seus objectivos fundamentais.
 - Iniciar o estudo da possibilidade da adopção da alta velocidade em Portugal, tendo em conta a conquista de novos mercados para o caminho-de-ferro.
- iii) O projecto de Modernização da Linha do Norte insere-se no âmbito da rede Ferroviária Convencional (bitola larga na Península Ibérica: 1 668 mm) justificando-se em função do tráfego de passageiros e mercadorias existente. A rede de alta velocidade não constitui assim solução alternativa, mas sim solução complementar àquela, já prevista na Decisão nº 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes.

A Linha do Norte tem actualmente um número elevado de circulações diárias de longo curso, regionais, suburbanas e de mercadorias. A retirada de alguns comboios mais rápidos, em nada altera a necessidade de se manterem as exigências de desempenho adequado desta linha.

Uma maior disponibilidade de capacidade de oferta, permitirá responder em melhores condições às novas exigências que se colocam na definição de canais para as TERFN (Rede Transeuropeia de Transporte Ferroviário de Mercadorias).

No que respeita aos transportes urbanos estão em curso importantes investimentos nas duas grandes áreas urbanas nacionais. Em termos de estratégia pretende-se:

◆ Em Lisboa

- Aumentar a área de captação de passageiros pelo prolongamento do eixo ferroviário N-S à região da Península de Setúbal.
- Densificar a malha ferroviária da margem esquerda do Rio Tejo, pela construção do denominado Metro Sul do Tejo.
- Aumentar a capacidade e a qualidade da infra-estrutura nas linhas já em funcionamento e que registam um nível de actividade muito elevado como são o caso das linhas de Sintra, Cascais e Azambuja. Este objectivo será satisfeito pelo aumento dos percursos electrificados e pela melhoria dos sistemas de segurança e controlo.
- Densificar a rede, que se traduz no aumento das áreas de influência do Metropolitano de Lisboa, através da construção de novas linhas.

◆ No Porto

- Construir uma infra-estrutura ferroviária capaz de oferecer um verdadeiro serviço de transporte suburbano de passageiros. Nesta região verifica-se haver um claro desajustamento entre a procura (real e potencial) e a oferta de serviços, dada a desadequação da infra-estrutura. O objectivo concretiza-se pela construção de novos traçados, electrificação de percursos e introdução de novos sistemas de gestão de qualidade e de segurança. Em termos geográficos pretende-se criar uma rede de serviços que envolve centros urbanos como Braga e Guimarães (a Norte), Ermesinde/Marco de Canavezes (a Leste) e já na área atravessada pela linha do Norte até Aveiro (a Sul). Por outro lado está em curso a construção do Metropolitano do Porto.

Pela sua própria natureza uma estratégia de transportes locais é mais difícil de definir centralmente e é fruto de acordos e vontades de autoridades locais e regionais. De realçar, contudo, os estudos em curso sobre a criação de uma rede ligeira (metropolitano) na região de Coimbra.

1.2.3. Durante os últimos anos foi feito um esforço de diagnóstico e de definição de uma nova política marítima e portuária (Política Marítimo-Portuária rumo ao século XXI), a qual reconhece o papel estratégico do transporte marítimo e dos portos portugueses na melhoria da competitividade e da internacionalização da nossa economia, bem como na prossecução de um desenvolvimento sustentável a longo prazo.

Pretende-se, desta forma, valorizar a localização do território nacional e transformar a desvantagem que é a sua localização periférica em relação ao centro da Europa numa vantagem comparativa que resulta da sua localização atlântica, acompanhando a aposta comunitária em soluções multimodais tendo os portos como elo de ligação essencial e o transporte marítimo como alternativa aos constrangimentos registados no transporte terrestre (congestionamento, poluição ambiental e sonora, sinistralidade).

O papel desempenhado pelos portos nos arquipélagos da Madeira e dos Açores assume uma importância essencial como meio praticamente exclusivo para o transporte de mercadorias e o desenvolvimento da economia dessas regiões. O investimento portuário assume nesses casos um papel relevante não só no que respeita às acessibilidades marítimas, mas também ao ordenamento e expansão da sua capacidade de acolhimento. A análise custo/benefício tem uma forte componente social, na medida em que estamos em presença de elos de ligação indispensáveis para garantir a integridade do território nacional.

No território continental, o porto de Sines desempenha um papel essencial e reúne condições para protagonizar o papel estratégico dos portos no processo de internacionalização da economia portuguesa. Tendo-se desenvolvido como grande porto vocacionado para produtos energéticos, o porto de Sines deverá reforçar as suas funções neste domínio no sentido da movimentação de carvão, com funções de baldeação, do reforço da movimentação de petróleo e seus derivados e, ainda, da intervenção nos abastecimentos de gás natural, desempenhando um importante papel na diversificação dos abastecimentos do país nesta importante fonte de energia. Ao mesmo tempo, a localização privilegiada do porto de Sines na Fachada Atlântica, a ausência de obstáculos permanentes ou temporários e a profundidade das suas águas poderá transformá-lo num importante porto de “transshipment” e conduzir ao desenvolvimento de uma zona de Actividades Logísticas,

com serviços de consolidação e desconsolidação, armazenagem, recolha e serviços de apoio à indústria e de valor acrescentado.

O porto de Setúbal deverá reforçar a sua posição como polo de movimentação de carga geral e de cargas Ro-Ro, aproveitando as vantagens da sua localização numa zona fortemente industrializada e com um forte polo de desenvolvimento da indústria automóvel. Na sequência do desenvolvimento do transporte marítimo e do papel que crescentemente desempenha o tráfego de contentores, é previsível registar um acréscimo significativo deste tipo de tráfego, sobretudo dedicado ao transporte marítimo de curta distância e em complementaridade com o porto de Lisboa. A médio prazo, o porto de Setúbal deverá contribuir de forma decisiva para aliviar o congestionamento do porto de Lisboa.

O porto de Lisboa continuará a ser um porto vocacionado para o movimento de contentores, satisfazendo o hinterland produtivo e consumidor da importante região em que se insere, evitando desta forma um agravamento no congestionamento das vias de transporte terrestre e contribuindo para o seu desenvolvimento com menores custos ambientais. Ao mesmo tempo, o porto deverá reforçar a sua quota de mercado de granéis alimentares e alimentos frescos, servindo o país e algumas regiões do hinterland espanhol. A atracção da cidade de Lisboa como polo europeu de animação e turismo permitirá reforçar o seu papel no que respeita ao movimento de cruzeiros e ao turismo náutico. No porto de Lisboa deverá ser assegurada a compatibilização das actividades portuárias com um desenvolvimento urbano equilibrado e harmonioso.

O porto de Leixões deverá reforçar o seu papel no âmbito da carga contentorizada, sobretudo nos serviços de curta distância, acentuando as funções de distribuição de granéis alimentares e na recepção e movimentação de derivados do petróleo e produtos petroquímicos refinados. Para a concretização destes objectivos são essenciais os trabalhos de ordenamento do porto, actualmente em curso, bem como a melhoria das acessibilidades e das interfaces rodo-ferroviárias que lhe permitirão funcionar em articulação com a rede nacional.

O porto de Aveiro, actuando no sentido de desenvolver relações de complementaridade com o porto de Leixões, afirmar-se-á como um dos principais portos nacionais na movimentação de carga geral fraccionada, devendo os investimentos a realizar concentrar-se na área das infra-estruturas portuárias e na melhoria das acessibilidades ferroviárias.

O sector marítimo e portuário constitui, sem dúvida, a componente do sector dos transportes mais exposta às perspectivas do mercado, ocupando o investimento privado um papel

determinante no conjunto das intenções de investimento. Tendo sido feito um esforço proeminente pelas autoridades nacionais, pelos operadores portuários e por outras entidades com interesses no sector, a exemplo do que acontece com todos os países da União Europeia, no sentido de atrair a iniciativa e o financiamento privado para o sector no período 2000-2006, existem expectativas fundadas quanto ao sucesso dessas iniciativas. É, no entanto, prematuro avançar com estimativas da dimensão desse investimento.

O investimento público, proveniente do Orçamento de Estado, ou do auto-financiamento das empresas públicas ou de capitais públicos, concentrar-se-á nos seguintes vectores, essenciais para garantir uma igualdade de condições entre os portos portugueses e os outros portos da Europa, de forma a devolver ao transporte marítimo a dimensão que lhe cabe numa repartição modal equilibrada:

- Melhorar as acessibilidades rodo-ferro-marítimas dos principais portos, eliminando pontos de estrangulamento existentes e assegurando a sua integração como pontos de conexão nas redes multimodais do sistema de transportes;
- Completar os programas de modernização e reordenamento dos Portos de Lisboa, Setúbal, Leixões e Aveiro;
- Apoiar, nomeadamente, o reforço das funções na área energética do Porto de Sines;
- Assegurar o investimento necessário ao progresso dos sistemas e tecnologias da informação.

As subvenções comunitárias a conceder terão em conta a capacidade geradora de receitas dos projectos a fim de maximizar o efeito de alavanca daquele financiamento.

De sublinhar ainda que a linha estratégica de desenvolvimento do sector marítimo e portuário terá presente a necessidade de incentivar e reforçar o envolvimento da iniciativa privada no sector, de que constituem exemplo os investimentos destinados a apoiar a transformação do Porto de Sines num polo de transshipment, bem como a adopção de um conjunto de medidas legislativas, regulamentares e administrativas, em boa parte introduzidas num passado recente e, das quais, se destacam:

- A implementação de um Plano Nacional de Concessões;
- A reforma do regime jurídico do trabalho portuário, adaptando-o ao regime geral do contrato individual de trabalho;

- A reforma do regime jurídico da operação portuária, o aperfeiçoamento do regime tarifário e a simplificação dos procedimentos e formalidades nos portos.

A actividade portuária será sempre associada a um desenvolvimento urbano equilibrado e harmonioso.

1.2.4. No contexto da integração de Portugal na Europa e da globalização da economia, o transporte aéreo assume uma importância fundamental no transporte internacional de passageiros, apresentando a nível mundial taxas de crescimento anual de 7,7% enquanto a média do conjunto dos transportes se situou nos 3,1%, tendo como referência os últimos 25 anos.

A liberalização do tráfego e a consequente quebra nas tarifas foi o principal factor para este acentuado crescimento. A situação económica favorável, tanto nos Estados Unidos da América como na Europa foi também responsável pelo crescimento da indústria do turismo em Portugal, com reflexos directos no número de companhias que passaram a operar, bem como no incremento das operações não regulares, uma vez que grande parte daqueles que nos visitam utilizam o transporte aéreo como meio de deslocação.

Percepcionando-se que esta tendência se manterá nos próximos anos, desenvolveu-se um plano de reordenamento das infra-estruturas aeroportuárias de forma a:

- Garantir o acolhimento planeado da procura, isto é, sem degradação da qualidade do serviço e das condições de segurança dos aeroportos;
- Desenvolver os aeroportos nacionais, prevendo a sua afirmação no contexto ibérico.

Assim, nos próximos anos, os investimentos em infra-estruturas aeroportuárias e em navegação aérea têm como principais objectivos:

- Aumento da capacidade dos aeroportos, de forma a acompanhar a evolução da procura;
- A melhoria da qualidade de serviço;
- Reforço das condições de segurança.

Sobre a caracterização do papel dos aeroportos mais importantes do país, refira-se que os aeroportos de Lisboa e Porto se inserem nas duas grandes áreas metropolitanas com dinâmicas próprias em termos de crescimento populacional e de desenvolvimento sócio-económico, originando fluxos de tráfego de entrada e de saída com crescimentos

assinaláveis provocando sérios problemas de estrangulamento, caso não sejam tomadas em devido tempo as medidas necessárias nem dotar essas infra-estruturas de capacidades adequadas e devidamente dimensionadas para acolher os níveis de procura. Também os aeroportos de Faro e do Funchal apresentam crescimentos de tráfego assinaláveis, nestes casos, devido a movimentações turísticas, para as quais se tornava necessário encontrar respostas adequadas.

Assim, na sequência da elaboração dos planos directores referentes a cada um dos aeroportos nacionais, a concretização dos objectivos estratégicos traduz-se no seguinte:

- ◆ O Aeroporto da Portela (Lisboa) processou 8,7 Mpa em 1999, apresentando como principais constrangimentos os acessos, o curbside de partidas e o número de posições de aeronaves. Impõe-se a construção de um novo terminal de carga, não só porque o actual está obsoleto como porque se encontra na zona de natural criação de estacionamento.

Prevê-se a ampliação do terminal de passageiros e a remodelação/ampliação das áreas de movimento/plataforma, dotando o aeroporto de uma capacidade da ordem dos 14 Mpa, satisfazendo a procura num horizonte de 8/10 anos.

Síntese:

- Aumento da capacidade de 10 para 14 milhões de passageiros/ano (desde 1993 tem crescido a uma taxa de 9%/ano, em 1998 cresceu 11,2%. Em 1999 foram processados 8,7 Mpa);

Prevê-se que a taxa de crescimento médio do tráfego de passageiros no período 2000-2010 seja da ordem dos 4,5%/ano.

- Aumento do número de movimentos/hora de 30 para 38;
- Construção de um novo terminal de carga.

Os investimentos justificam-se pela necessidade de acautelar a capacidade do Aeroporto da Portela, de forma a não limitar a procura, uma vez que se prevê que a construção de um novo aeroporto, em sua substituição, não possa estar concluída antes de 2010.

- ◆ O Aeroporto Sá Carneiro (Porto) processou 2,8 Mpa em 1999, apresentando já constrangimentos, nomeadamente a nível do check-in, do processamento de bagagens e das plataformas.

O Plano de Desenvolvimento Estratégico prevê duas fases: uma 1ª fase (até 2010) para cerca de 5/6 Mpa e 70.000 ton. carga e uma 2ª fase (até 2025) com duplicação de capacidades. O Aeroporto em causa tem potencial de crescimento para além da referida 2ª fase.

Síntese:

- Aumento da capacidade de 3 para 6 milhões de passageiros/ano, até 2010 e para 12 milhões em 2025 (desde 1993 tem crescido a uma taxa de 9%/ano, em 1998 cresceu 11,2%. Em 1999 foram processados 2,8 Mpa);

Prevê-se que a taxa de crescimento médio do tráfego de passageiros no período 2000-2010 seja da ordem dos 6,3% ano.

- Aumento do número de movimentos/hora de 14 para 38.

- ◆ O Aeroporto de Faro processou 4,5 Mpa em 1999, apresentando como principais constrangimentos o check-in, o processamento e recolha de bagagens e o número de posições de estacionamento das aeronaves.

Está em curso um incremento de capacidade para 6 Mpa satisfazendo a procura num horizonte de 6/7 anos e a introdução de um sistema de aterragem por instrumentos.

Está ainda projectada uma 2ª fase que prevê a implementação de 5 mangas, a realocação do GOC, um ILS e a ampliação da área de chegadas no terminal de passageiros. Esta 2ª fase visa o aumento de capacidade para 8 Mpa.

Síntese:

- Aumento da capacidade de 4 para 6 milhões de passageiros/ano, até 2006 e para 8 milhões em 2010 (em 1998 cresceu 7,6%). Em 1999 foram processados 4,5 Mpa;

Prevê-se que a taxa de crescimento médio do tráfego de passageiros no período 2000-2010 seja da ordem dos 7% ano.

- Aumento do número de movimentos/hora de 24 para 32.

- Melhoria das condições de segurança com a montagem do ILS.

- ◆ O Aeroporto do Funchal processou 1,9 Mpa em 1999, estando em curso a primeira e segunda etapas da ampliação do Aeroporto do Funchal que leva o comprimento da pista dos actuais 1800 para 2336 metros, seguindo-se a ampliação para os 2781 metros.

Naturalmente que, incluídos nestas duas etapas do projecto, foram considerados todos os aspectos ligados a novos acessos e estacionamento, quer de aeronaves, quer de viaturas, bem como a reformulação de todos os sistemas e infra-estruturas de apoio.

A nova plataforma de estacionamento de aeronaves, está dimensionada para permitir o estacionamento simultâneo de 10 aeronaves, sendo 4 de grande porte (tipo B747 ou similar). Em alternativa, poderão estacionar 12 aeronaves de médio porte (tipo B757 ou A320).

Numa terceira etapa será considerada a ampliação da Aerogare e a construção de uma nova Torre de Controlo.

Síntese:

- Aumento da capacidade de 1,5 para 3,5 milhões de passageiros/ano, até 2002. Em 1999 foram processados 1,9 Mpa;

Prevê-se que a taxa de crescimento médio do tráfego de passageiros no período 2000-2010 seja da ordem dos 5,2% ano.

- Aumento do número de movimentos/hora de 24 para 32.
- Melhoria das condições de segurança com a montagem do ILS.

- ◆ Nos Açores, no Aeroporto João Paulo II estão previstos aumentos do nº de balcões e de um tapete de recolha de bagagens para atingir a capacidade prevista para o terminal de passageiros de 1 Mpa.

Prevê-se que a taxa de crescimento médio do tráfego de passageiros no período 2000-2010 seja da ordem dos 4,7% ano.

No Aeroporto da Horta será ampliado o terminal de passageiros no próximo ano, por forma a processar 260 passageiros em hora de ponta de partidas e chegadas.

Os restantes Aeroportos dos Açores não apresentam constrangimentos de assinalar.

Os adequados investimentos em navegação aérea serão realizadas entre 2000 e 2003 e reportam-se ao Controlo Aéreo da Região de Lisboa e ao Controlo Aéreo do Atlântico.

1.2.5. O Sistema Logístico Nacional deverá configurar uma rede de plataformas logísticas inseridas em corredores de transporte, fluídos e funcionalmente hierarquizados, que

proporcionem uma melhoria global dos serviços de transporte e de movimentação das cargas, com vista à integração de Portugal no espaço ibérico e europeu e, conseqüentemente, nas relações intercontinentais.

Deverá também desempenhar um papel de integração eficaz dos vários modos de transporte, viabilizando a fluidez de uma rede de transportes combinados para a Espanha e Europa com o surgimento de novos operadores nesta área.

Pretende-se que fomente uma nova cultura para o transporte e movimentação de mercadorias, favoreça parcerias, introduza novas tecnologias de gestão, aumentando a produtividade e o conseqüentemente desenvolvimento do sector. As plataformas, local de integração física dos vários modos de transportes, irão concentrar investimentos e possibilitar grandes economias de escala.

O desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional far-se-á através de implementação de uma rede de plataformas hierarquizadas de acordo com a sua dimensão, funcionalidade e modos de transporte.

O papel fundamental é o das plataformas de primeira linha nos principais pontos de rotura de carga (portos e aeroportos) que asseguram a integração dos vários modos e transporte.

As plataformas das Áreas Metropolitanas de nível nacional e regional estão inseridas nas principais zonas de produção e consumo, devendo, pois, ter funcionalidades diversas, com grande peso do modo de transporte rodoviário associado à função distribuição.

As áreas logísticas regionais desempenham um importante papel de articulação com as plataformas das Áreas Metropolitanas e as da rede espanhola, e também com as de nível sub-regional.

O Sistema será implementado no período 2000-2006, abrangido pelo III Quadro Comunitário de Apoio, estando assente em três vertentes:

- A) Desenvolvimento de uma Rede Nacional de Plataformas Logísticas, definida com base numa estratégia coerente ao nível nacional e por referência ao conjunto dos modos
- B) Reorganização de micro-logística nas áreas metropolitanas e nas cidades médias
- C) Apoio ao desenvolvimento de estrutura empresarial do sector

A) A Rede Nacional de Plataformas Logísticas será implantada em quatro níveis:

- A base fundamental do Sistema Logístico Nacional será constituída por cinco plataformas logísticas de execução prioritária:
 - Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de Sines
 - Centro de Transporte de Mercadorias (CTM) da Área Metropolitana de Lisboa
 - Centro de Transporte de Mercadorias (CTM) da Área Metropolitana do Porto
 - Centro de Carga Aérea (CCA) de Lisboa
 - Centro de Carga Aérea (CCA) do Porto
 - Desenvolver acções no sentido de integrar áreas logísticas existentes, reordenando os eixos da Bobadela/Alverca, do Carregado/Azambuja, de Coina/Palmela e a área de Matosinhos.
 - Promover cinco novas áreas logísticas nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e no porto de Aveiro
 - Elaboração do Plano da Rede Nacional de Plataformas Logísticas que integrará as plataformas de execução prioritária na rede nacional hierarquizada e fará a sua articulação com a rede ibérica e europeia.
- B) A reorganização da micro-logística nas áreas metropolitanas e nas cidades médias será apoiada e incentivada através de um programa específico.
- C) O apoio ao desenvolvimento de estrutura empresarial do sector terá como finalidade acelerar os processos de modernização e especialização das empresas através da articulação de programas no âmbito do III Quadro Comunitário de Apoio.

2. ESTRUTURA DO PROGRAMA OPERACIONAL POR EIXOS E MEDIDAS

Os quatro grandes desafios identificados pelo PNDES para o sector dos transportes, no período 2000-2006, componente essencial para a concretização da estratégia nacional de integração de Portugal na Europa e no Mundo, permitiram identificar os objectivos gerais sectoriais referidos no ponto anterior e integrados no Plano de Desenvolvimento Regional.

O contributo do POAT para atingir estes objectivos desenvolve-se em torno de quatro eixos prioritários:

- Integração dos Corredores Estruturantes do Território na Rede Transeuropeia de Transportes
- Reforço da Coordenação Intermodal
- Reforço da Coesão Nacional
- Promoção da Qualidade, Eficiência e Segurança do Sistema de Transportes

A estes eixos prioritários deverá, ainda, ser associado o contributo prestado pela componente sectorial desconcentrada regionalmente, especificamente dirigida ao reforço das acessibilidades de transporte a nível regional, bem como a intervenção do Fundo de Coesão no período 2000-2006 dirigido para os projectos estruturantes do sector dos transportes e de todo o processo de desenvolvimento económico e social português.

A arquitectura do Programa e a sua organização pelos eixos já identificados foi condicionada por dois imperativos de sinal contrário: por um lado, a necessidade de dispor de um quadro tão estruturado quanto uma boa programação o exija. Por outro lado, os imperativos de flexibilidade de gestão que já levaram à definição de um único Programa Operacional para o sector, apontam para a identificação de um conjunto de eixos que garantam a coerência do programa sem dispersar as medidas a adoptar para atingir plenamente os objectivos previstos.

Eixo Prioritário 1

INTEGRAÇÃO DOS CORREDORES ESTRUTURANTES DO TERRITÓRIO NA REDE TRANSEUROPEIA DE TRANSPORTES

São objectivos globais deste eixo:

- Vencer a perifericidade e contribuir para o desenvolvimento económico e social do país;
- Contribuir para a estruturação da rede de transportes e a sua ligação ao exterior;
- Promover a conclusão do PP Nº 8 (Ligação Multimodal Portugal/Espanha-Resto da Europa), eliminando ligações em falta e estrangulamentos de capacidades nos corredores que o integram;
- Contribuir para a coesão territorial, através da articulação dos Grandes Eixos Transversais e Diagonais;

Esse eixo, associado essencialmente ao objectivo 1 identificado para a política de transportes para o período 2000-2006, enquadra duas medidas para a sua concretização:

- Medida 1.1 – Promover a conclusão do Projecto Prioritário
- Medida 1.2 – Acelerar a construção dos outros Corredores Estruturantes

A “Ligação Multimodal Portugal/Espanha-Resto da Europa” (PP Nº 8), é identificada através do Corredor Litoral Norte/Sul que liga a fronteira de Valença à fronteira de Castro Marim e pela Diagonal do Vale do Ave (IC 25) e Diagonal do Tejo (constituída pelo IP 6 e pelo IP 2, entre Gardete e Guarda e pela Linha da Beira Baixa), bem como pela transversal que liga o Litoral Centro a Espanha, através da fronteira de Vilar Formoso.

Aos eixos essenciais que constituem o Projecto Prioritário juntam-se outros eixos Diagonais e Transversais Estruturantes, bem como o eixo essencial para a coesão territorial que constitui o IP2.

Para a concretização destes corredores, o Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes actua em estreita articulação com o Fundo de Coesão e desempenha um importante papel de alavancagem da iniciativa privada, através de regimes de concessão tradicionais, associados a concessões de características inovadoras (SCUT), essencialmente associadas a vias rodoviárias com cargas de tráfego insuficientes para incentivar a sua concessão associada ao regime de portagem.

Enquadram-se neste eixo os projectos de desenvolvimento dos Aeroportos do Porto e de Faro, a Modernização da Linha da Beira Baixa, bem como os projectos associados à conclusão de importantes eixos rodoviários como o IP 2 e o IP 8.

Eixo Prioritário 2

REFORÇAR A COORDENAÇÃO INTERMODAL

São objectivos globais deste eixo:

- Promover uma nova centralidade do país na Europa e em relação ao resto do mundo;
- Criação das infra-estruturas indispensáveis à implementação da articulação intermodal e intramodal;
- Melhorar a articulação do transporte marítimo com os outros modos de transporte;
- Desenvolver uma rede estruturada e coerente de plataformas de actividades logísticas;
- Contribuir para a melhoria da qualidade ambiental, pela racionalização do sistema de transportes e promovendo modos de transporte menos poluentes.

Este eixo enquadra as seguintes medidas para a sua concretização:

- Medida 2.1. Melhoria das acessibilidades e intervenções nos portos
- Medida 2.2. Desenvolvimento da Rede Complementar Rodoviária
- Medida 2.3. Desenvolver uma Rede Nacional de Logística.

O objectivo global deste eixo será a criação das infra-estruturas indispensáveis à efectiva implementação da intermodalidade, potenciando assim um eficaz sistema de transportes que rentabilize a utilização dos vários modos, permitindo aos intervenientes envolvidos a escolha mais adequada, em cada caso, à deslocação de passageiros e mercadorias, no território nacional e sobretudo nas ligações à Europa e ao resto do mundo.

O cumprimento do referido objectivo implicará intervenções no domínio marítimo e portuário, elemento essencial da cadeia de transportes num país com uma extensa faixa marítima, através da melhoria das respectivas acessibilidades terrestres e desenvolvendo infra-estruturas portuárias, nomeadamente as de articulação modal.

Assim, enquadram-se neste eixo os projectos a desenvolver nos portos nacionais principais integrados na Rede Transeuropeia de Transportes e desempenhando um papel da maior importância no estabelecimento do Sistema Logístico Nacional.

Também no domínio rodoviário estão previstas importantes intervenções a nível da rede nacional complementar, essencial para a melhoria das acessibilidades no interior do país em articulação com a rede fundamental, bem como para a plena utilização da rede nacional de logística.

No que se refere à logística, o objectivo definido será concretizado através do desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional, através das suas três vertentes fundamentais:

- Desenvolvimento de uma Rede Nacional de Plataformas Logísticas;
- Reorganização da micro-logística nas áreas metropolitanas e nas cidades médias;
- Apoio ao desenvolvimento da estrutura empresarial do sector.

A Rede Nacional de plataformas logísticas prevê a implementação de uma rede de plataformas hierarquizadas, tendo em conta a sua dimensão, as respectivas funcionalidades e os modos de transporte envolvidos. Assim, as plataformas de primeira linha desempenham um papel fundamental, situando-se nos principais pontos de ruptura de carga, portos e aeroportos, assegurando a integração dos vários modos de transporte.

Também os centros de transporte de mercadorias das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, integrarão a rede fundamental do Sistema Logístico Nacional.

De referir ainda, a um outro nível, as áreas logísticas regionais que estabelecerão a articulação entre as plataformas das Áreas Metropolitanas e as áreas logísticas sub-regionais.

Eixo Prioritário 3

REFORÇO DA COESÃO NACIONAL

São objectivos globais deste eixo:

- Reforçar a coesão e a solidariedade internas;
- Melhorar as ligações das cidades de média dimensão entre si e à rede nacional estruturante;
- Melhorar os acessos entre as zonas rurais e as áreas urbanas;
- Promover o transporte ferroviário como alternativa ao transporte individual no acesso aos centros urbanos.

Este eixo, associado aos objectivos 3 e 4 identificados para a política de transportes para o período 2000-2006, enquadra duas medidas para a sua concretização:

- Medida 3.1 – Desenvolvimento de ligações ferroviárias entre centros urbanos
- Medida 3.2 – Melhoria das Ligações Rodoviárias entre Centros Urbanos e Nós e Variantes

Este eixo dará um contributo essencial para o reforço da coesão e da solidariedade internas, permitindo aproximar as regiões e os cidadãos e criando condições para o aumento da mobilidade e do acesso aos serviços hierarquicamente diferenciados localizados no território.

Neste contexto, torna-se essencial desenvolver as ligações ferroviárias e rodoviárias entre centros urbanos e garantir a construção de variantes rodoviárias a estes, evitando o tráfego de atravessamento das cidades em nome da melhoria das condições de circulação e da mobilidade. Importa ainda assegurar a construção dos nós de ligação à rede rodoviária nacional visando potenciar a interoperabilidade de toda a rede.

Enquadram-se neste eixo as intervenções ferroviárias a nível regional, particularmente nas ligações suburbanas de Lisboa e Porto e as intervenções nas Estradas Nacionais de ligação aos aglomerados urbanos, com particular destaque para a implementação de variantes aos núcleos urbanos e aos nós de ligação à rede estruturante.

Eixo Prioritário 4

PROMOÇÃO DA QUALIDADE, EFICIÊNCIA E SEGURANÇA
DO SISTEMA DE TRANSPORTES

São objectivos globais deste eixo:

- Melhorar a qualidade na prestação dos serviços de transporte, nomeadamente no que respeita aos meios de transporte de grande capacidade;
- Conhecer e gerir os tráfegos, bem como monitorizar os efeitos ambientais penalizadores da qualidade ambiental;
- Promover e reforçar as condições de segurança no sistema de transportes

Este eixo associado ao objectivo 3 e ao objectivo 4 da política de transportes para o período 2000-2006, enquadra duas medidas:

- Medida 4.1 – Melhoria da Qualidade e Eficiência do Sistema de Transportes
- Medida 4.2 – Reforço das Condições de Segurança de Transportes

O conjunto de acções a desenvolver visam melhorar a comodidade oferecida nos serviços de transporte e ainda melhorar as condições ambientais, minimizando os efeitos da actividade de transportes de modo a proporcionar melhor qualidade vida e garantir o respeito pela segurança dos cidadãos.

Neste contexto, torna-se necessário renovar material circulante ferroviário, implementar acções de monitorização do sistema de transportes e salvaguardar as condições mais adequadas de segurança no atravessamento das áreas de circulação dos meios de transporte pesados.

Eixo Prioritário 5
ASSISTÊNCIA TÉCNICA

São objectivos globais deste eixo:

- Garantir as condições necessárias ao bom desempenho da gestão, acompanhamento, controlo e avaliação do programa;
- Permitir o desenvolvimento de um conjunto de acções de enquadramento e divulgação do programa.

Este eixo inclui duas acções para a sua concretização:

- A. Apoio à gestão, acompanhamento e controlo;
- B. Outras despesas de Assistência Técnica.

FICHAS DE MEDIDAS

Eixo 1

INTEGRAÇÃO DOS CORREDORES ESTRUTURANTES DO TERRITÓRIO NA REDE
TRANSEUROPEIA DE TRANSPORTES

MEDIDA 1.1: PROMOVER A CONCLUSÃO DO PROJECTO PRIORITÁRIO

1. DESCRIÇÃO

Esta medida consiste na realização de obras públicas de construção, modernização e articulação multimodal de infra-estruturas, envolvendo os eixos rodoviários e ferroviários da rede fundamental, bem como intervenções nas infra-estruturas portuárias e aeroportuárias, tendo presentes os seguintes objectivos, específicos:

- Contribuir para a conclusão da rede rodoviária incluída no PP Nº 8 (Ligação Multimodal Portugal/Espanha-Resto da Europa);
- Contribuir para a conclusão da Rede Ferroviária incluída no PP Nº 8;
- Promover a intervenção nos aeroportos e portos principais.

Para prossecução destes objectivos esta medida actuará em estreita articulação com o Fundo de Coesão e, sobretudo, com o investimento privado, constituindo um importante factor de alavancagem e potenciando sinergias indispensáveis para atingir objectivos comuns.

3. TIPOLOGIA DE PROJECTOS E CONDIÇÕES DE ACESSO

A tipologia de projectos que se prevê desenvolver para atingir os objectivos específicos identificados para a medida consiste essencialmente:

- Nos projectos de modernização dos eixos transversais ferroviários, nomeadamente a Linha da Beira Baixa;
- Nas intervenções que constituem suporte e alavancagem de projectos rodoviários desenvolvidos pela iniciativa privada para a concretização da "Ligação Multimodal Portugal/Espanha – Resto da Europa" (PP nº 8), nomeadamente no Corredor Litoral Norte/Sul (Valença – Castro Marim), na transversal que liga o Litoral Centro a Espanha

(Aveiro – Vilar Formoso) e na Diagonal do Tejo (constituída pelo IP6 e pelo IP2 entre Gardete e Guarda);

- Nos projectos de desenvolvimento dos aeroportos do Continente, particularmente dos Aeroportos do Porto e de Faro.

São condições gerais de elegibilidade dos promotores:

- Serem Organismos da Administração Pública, entidades públicas empresariais ou entidades que executem projectos de infra-estruturas consideradas de interesse público;
- Não serem devedoras ao Estado e à Segurança Social de quaisquer prestações, contribuições ou impostos, nos termos do Decreto-Lei nº 411/91, de 17 de Outubro e do Decreto-Lei nº 236/95, de 13 de Setembro;
- Possuírem capacidade técnica e de gestão para a execução do projecto;
- Garantirem a existência de um sistema de contabilidade separado ou de uma codificação contabilística adequada para os movimentos relacionados com os projectos ou acções candidatas e adequada à verificação e acompanhamento financeiro do projecto.

São condições de elegibilidade das candidaturas:

- Estar em conformidade com a política definida para o sector, nomeadamente referenciada no Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social, Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000), Plano de Modernização dos Caminhos de Ferro, Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI e Orientações Comunitárias para a Rede Transeuropeia de Transportes.
- Enquadrar-se nos objectivos específicos enunciados;
- Demonstrarem o cumprimento das disposições legais, nacionais e comunitárias, nomeadamente em matéria de concorrência, ambiente, ordenamento, mercados públicos e de igualdade de oportunidades entre homens e mulheres;
- Terem cobertura financeira assegurada, nomeadamente através da sua inscrição em Orçamento e/ou Plano de Actividades.

A taxa média de comparticipação prevista para os apoios comunitários nesta medida é de 19,6% do custo total elegível, podendo variar num intervalo de 10% e 60%.

4. CRITÉRIOS DE SELECÇÃO DE CANDIDATURAS

4.1. Mérito sectorial do projecto

- Contribuir para a conclusão de sistemas de transporte funcionais no horizonte 2006.

4.2. Mérito económico e social do projecto

- Viabilidade económica e financeira do projecto e/ou demonstração inequívoca de que o mesmo possui os atributos adequados à sua rentabilização social.
- Criação de postos de trabalho, medido em função da criação líquida de postos de trabalho com o projecto de investimento.

5. CATEGORIAS DE BENEFICIÁRIOS FINAIS

- Instituto das Estradas de Portugal (IEP)
- Empresas concessionárias de Auto-Estradas
- Rede Ferroviária Nacional (REFER)
- Aeroportos de Portugal (ANA)
- Administrações Portuárias

6. ORGANISMO RESPONSÁVEL

Gestor do Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes

7. CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

O período de programação decorre de 1 de Janeiro de 2000 até 31 de Dezembro de 2006. São elegíveis as despesas efectuadas entre 19 de Novembro de 1999 e 31 de Dezembro de 2008.

8. ÂMBITO GEOGRÁFICO

Portugal Continental

9. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO

Indicadores Físicos	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
• Extensão de estradas a construir no âmbito da rede fundamental – PP nº 8 (km)	(2)	950	1510
• Extensão de via férrea a renovar – Rede Fundamental (km)	(1)		+75
• Extensão da modernização dos sistemas de sinalização (km)	(1)		+155
• Extensão de via a electrificar (km)	(1)		+155
• Estações ferroviárias a intervencionar (nº)	(1)		8
• Aeroportos intervencionados (nº)	(3)		2

- (1) A natureza dos indicadores aconselha a que a medição em 2006 seja feita com base numa quantificação das intervenções efectuadas durante o período
- (2) Inclui km a construir no âmbito do FEDER e de concessões
- (3) Estão-se a considerar os aeroportos de Porto, Lisboa e Faro, estando previstas intervenções no Porto e em Faro.

10. INDICADORES DE RESULTADO

Indicadores de Resultado	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
Aumento da capacidade de estacionamento de aeronaves		14	35
Redução dos tempos de percurso às principais fronteiras – rodovia (min)			
- Guarda-Vilar Formoso		29	22
- Castelo Branco-Vilar Formoso		81	74
- Porto-Vilar Formoso		178	134
- Lisboa-Vilar Formoso		222	209
Redução dos tempos de percurso às principais fronteiras – ferrovia (min)			
- Castelo Branco-Vilar Formoso		148	130
- Porto-Vilar Formoso		230	200
- Porto-Valença		125	85
- Lisboa-Vilar Formoso		310	260

MEDIDA 1.2: ACELERAR A CONSTRUÇÃO DOS EIXOS TRANSVERSAIS
E DIAGONAIS ESTRUTURANTES

1. DESCRIÇÃO

Esta medida consiste na realização de obras públicas de construção, modernização e articulação intramodal de infra-estrutura, envolvendo os eixos transversais e diagonais no âmbito da Rede Fundamental Rodoviária, não incluídos no Projecto Prioritário nº 8, visando os seguintes objectivos específicos:

- Promover a articulação dos eixos transversais e diagonais estruturantes de importância nacional com o PP Nº 8 (Ligação Multimodal Portugal/Espanha-Resto da Europa);

Esta medida actuará de forma articulada com os investimentos co-financiados pelo Fundo de Coesão e constituirá um importante efeito de alavanca ao investimento privado de forma a permitir a conclusão da Rede Fundamental Rodoviária nestes eixos e a integração de Portugal na Europa.

2. TIPOLOGIA DE PROJECTOS E CONDIÇÕES DE ACESSO

A tipologia de projectos que se prevê desenvolver para atingir os objectivos específicos identificados para a medida consiste essencialmente:

- Nos projectos destinados a concluir o eixo longitudinal ao longo do interior do território (IP2) e o eixo transversal que atravessa o Alentejo desde o litoral à fronteira (IP8);
- Nas intervenções situadas noutros eixos estruturantes não incluídos no PP Nº 8.

São condições gerais de elegibilidade dos promotores:

- Serem Organismos da Administração Pública, entidades públicas empresariais ou entidades que executem projectos de infra-estruturas consideradas de interesse público;
- Não serem devedoras ao Estado e à Segurança Social de quaisquer prestações, contribuições ou impostos, nos termos do Decreto-Lei nº 411/91, de 17 de Outubro e do Decreto-Lei nº 236/95, de 13 de Setembro;
- Possuírem capacidade técnica e de gestão para a execução do projecto;
- Garantirem a existência de um sistema de contabilidade separado ou de uma codificação contabilística adequada para os movimentos relacionados com os projectos

ou acções candidatas e adequada à verificação e acompanhamento financeiro do projecto.

São condições de elegibilidade dos projectos candidatos:

- Estar em conformidade com a política definida para o sector, nomeadamente referenciada no Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social, Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000) e Orientações Comunitárias para a Rede Transeuropeia de Transportes;
- Enquadrar-se nos objectivos específicos enunciados;
- Demonstrarem o cumprimento das disposições legais, nacionais e comunitárias, nomeadamente em matéria de concorrência, ambiente, ordenamento, mercados públicos e de igualdade de oportunidades entre homens e mulheres;
- Terem cobertura financeira assegurada, nomeadamente através da sua inscrição em Orçamento e/ou Plano de Actividades.

A taxa média de comparticipação prevista para os apoios comunitários nesta medida é de 54% do custo total elegível, podendo variar no intervalo 10% a 60%.

3. CRITÉRIOS DE SELECÇÃO DE CANDIDATURAS

São critérios de selecção dos projectos de candidatura a esta medida:

4.1. Mérito sectorial do projecto

- Contribuir para a conclusão de sistemas de transporte funcionais no horizonte 2006.

4.2. Mérito económico e social do projecto

- Viabilidade económica e financeira do projecto e/ou demonstração inequívoca de que o mesmo possui os atributos adequados à sua rentabilização social.
- Criação de postos de trabalho, medido em função da criação líquida de postos de trabalho com o projecto de investimento.

4. CATEGORIAS DE BENEFICIÁRIOS FINAIS

- Instituto das Estradas de Portugal (IEP)
- Empresas concessionárias de Auto-Estradas
- Rede Ferroviária Nacional (REFER)

5. ORGANISMO RESPONSÁVEL

Gestor do Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes

6. CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

O período de programação decorre de 1 de Janeiro de 2000 até 31 de Dezembro de 2006. São elegíveis as despesas efectuadas entre 19 de Novembro de 1999 e 31 de Dezembro de 2008.

7. ÂMBITO GEOGRÁFICO

Portugal Continental

8. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO

Indicadores Físicos	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
Extensão de estradas a construir no âmbito da rede fundamental – excepto PP nº 8 (km)	(1)	580	1015

(1) Inclui km a construir no âmbito do FEDER e de concessões

9. INDICADORES DE RESULTADO

Indicadores de Resultado	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
Redução dos tempos de percurso – rodovia (min)			
Bragança – Guarda		154	134
Castelo Branco – Évora		169	121
Évora – Beja		58	52
Beja – Faro		127	90

Eixo 2

REFORÇAR A COORDENAÇÃO INTERMODAL

MEDIDA 2.1: MELHORIA DAS ACESSIBILIDADES E INTERVENÇÕES NOS PORTOS

1. DESCRIÇÃO

Esta medida consiste na realização de intervenções no domínio marítimo e portuário, elemento essencial da cadeia de transportes num país com uma extensa faixa marítima, através da melhoria das respectivas acessibilidades terrestres e do desenvolvimento das infra-estruturas portuárias, nomeadamente as de articulação modal.

Constituem objectivos específicos desta medida:

- Melhorar as acessibilidades terrestres aos portos;
- Melhorar as acessibilidades marítimas aos portos;
- Desenvolver infra-estruturas portuárias de articulação modal.

Esta medida actuará de forma concertada com o Fundo de Coesão, para onde serão remetidos os projectos de maior dimensão, e terá em conta os projectos que vierem a ser desenvolvidos no âmbito do Eixo III dos Programas Operacionais Regionais (projectos sectoriais desconcentrados regionalmente) e que abrangem os portos secundários e respectivas acessibilidades.

3. TIPOLOGIA DE PROJECTOS E CONDIÇÕES DE ACESSO

A tipologia de projectos a desenvolver para atingir os objectivos específicos da medida consiste essencialmente:

- No estabelecimento e melhoria das ligações ferroviárias aos principais portos nacionais, nomeadamente, Douro e Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines;
- Na eliminação dos estrangulamentos existentes nas ligações rodoviárias entre os portos principais e a rede rodoviária nacional;
- Na promoção e melhoria das infra-estruturas portuárias.

São condições gerais de elegibilidade dos promotores:

- Serem Organismos da Administração Pública, entidades públicas empresariais ou entidades que executem projectos de infra-estruturas consideradas de interesse público;
- Não serem devedoras ao Estado e à Segurança Social de quaisquer prestações, contribuições ou impostos, nos termos do Decreto-Lei nº 411/91, de 17 de Outubro e do Decreto-Lei nº 236/95, de 13 de Setembro;
- Possuírem capacidade técnica e de gestão para a execução do projecto;
- Garantirem a existência de um sistema de contabilidade separado ou de uma codificação contabilística adequada para os movimentos relacionados com os projectos ou acções candidatas e adequada à verificação e acompanhamento financeiro do projecto.

São condições de elegibilidade dos projectos candidatos:

- Estar em conformidade com a política definida para o sector, nomeadamente referenciada no Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social, no documento Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI, no Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000) e no Plano de Modernização dos Caminhos de Ferro;
- Enquadrar-se nos objectivos específicos enunciados;
- Demonstrarem o cumprimento das disposições legais, nacionais e comunitárias, nomeadamente em matéria de concorrência, ambiente, ordenamento, mercados públicos e de igualdade de oportunidades entre homens e mulheres;
- Terem cobertura financeira assegurada, nomeadamente através da sua inscrição em Orçamento e/ou Plano de Actividades;
- Não alterar as condições de concorrência entre os operadores.

A taxa média de comparticipação prevista para os apoios comunitários nesta medida é de 46,0% do custo total elegível, podendo variar entre 20% e 60%.

4. CRITÉRIOS DE SELECÇÃO DE CANDIDATURAS

4.1 Mérito sectorial do projecto

- Contribuir para a articulação do sistema de transporte no horizonte 2006;
- Contribuir para a transferência modal do transporte internacional de mercadorias.

4.2. Mérito económico e social do projecto

- Viabilidade económica e financeira do projecto e/ou demonstração inequívoca de que o mesmo possui os atributos adequados à sua rentabilização social;
- Adequar os serviços portuários às solicitações da procura.
- Criação de postos de trabalho, medido em função da criação líquida de postos de trabalho com o projecto de investimento.

5. CATEGORIAS DE BENEFICIÁRIOS FINAIS

- Administrações Portuárias;
- Rede Ferroviária Nacional (REFER);
- Instituto das Estradas de Portugal (IEP).

6. ORGANISMO RESPONSÁVEL

Gestor do Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes

7. CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

O período de programação decorre de 1 de Janeiro de 2000 até 31 de Dezembro de 2006. São elegíveis as despesas efectuadas entre 19 de Novembro de 1999 e 31 de Dezembro de 2008.

8. ÂMBITO GEOGRÁFICO

Portugal Continental

9. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO

Indicadores Físicos	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
• Melhoria das acessibilidades aos portos nacionais (nº)	(1)		5
• Desenvolvimento das infra-estruturas portuárias (nº)	(1)		5

(1) A natureza dos indicadores aconselha a que a medição em 2006 seja feita com base numa quantificação das intervenções efectuadas durante o período

10. INDICADORES DE RESULTADO

Indicadores de Resultado	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
Variação da carga movimentada			
- Carga geral (Mt/ano)		5,4	7
- Graneis Sólidos (Mt/ano)		16,2	20
- Graneis Líquidos (Mt/ano)		28,8	33
- Contentores (Mt/ano)		4,7	8
Redução dos tempos de percurso aos principais portos – Ferrovia (min)			
- Évora-Setúbal		180	120
- Beja-Sines		270	210
- Castelo Branco – Lisboa		360	300
- Lisboa-Elvas		360	240
- Porto (Leixões) -Valença		360	180
- Porto (Leixões) -Vilar Formoso		420	330
- Lisboa-Vilar Formoso		465	390
- Sines-Elvas		600	300
- Portalegre-Setúbal		720	360

MEDIDA 2.2: DESENVOLVIMENTO DA REDE COMPLEMENTAR RODOVIÁRIA

1. DESCRIÇÃO

Esta medida consiste na realização de obras públicas de construção, modernização e articulação da Rede Rodoviária Nacional, envolvendo um conjunto de intervenções nos itinerários da rede complementar, ao longo de todo o território continental.

Constituem objectivos específicos desta medida:

- Contribuir para a Conclusão da Rede Complementar Rodoviária.

2. TIPOLOGIA DE PROJECTOS E CONDIÇÕES DE ACESSO

A tipologia de projectos a desenvolver para atingir os objectivos específicos identificados para a medida consiste nas intervenções nos itinerários complementares, identificadas no Desenho 3 do Capítulo 1.

São condições gerais de elegibilidade dos promotores:

- Serem Organismos da Administração Pública, entidades públicas empresariais ou entidades que executem projectos de infra-estruturas consideradas de interesse público;
- Não serem devedoras ao Estado e à Segurança Social de quaisquer prestações, contribuições ou impostos, nos termos do Decreto-Lei nº 411/91, de 17 de Outubro e do Decreto-Lei nº 236/95, de 13 de Setembro;
- Possuírem capacidade técnica e de gestão para a execução do projecto;
- Garantirem a existência de um sistema de contabilidade separado ou de uma codificação contabilística adequada para os movimentos relacionados com os projectos ou acções candidatas e adequada à verificação e acompanhamento financeiro do projecto.

São condições de elegibilidade dos projectos candidatos:

- Estar em conformidade com a política definida para o sector, nomeadamente referenciada no Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social e no Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000);
- Enquadrar-se nos objectivos específicos enunciados;

- Demonstrarem o cumprimento das disposições legais, nacionais e comunitárias, nomeadamente em matéria de concorrência, ambiente, ordenamento, mercados públicos e de igualdade de oportunidades entre homens e mulheres;
- Terem cobertura financeira assegurada, nomeadamente através da sua inscrição em Orçamento e/ou Plano de Actividades.

A taxa média de comparticipação prevista para os apoios comunitários nesta medida é de 59,0% do custo total elegível, podendo variar entre 10% e 65%.

3. CRITÉRIOS DE SELECÇÃO DE CANDIDATURAS

4.1. Mérito sectorial do projecto

- Contribuir para a articulação intramodal da rede rodoviária;
- Contribuir para a conclusão de sistemas de transporte funcionais no horizonte 2006.

4.2. Mérito económico e social do projecto

- Viabilidade económica e financeira do projecto e/ou demonstração inequívoca de que o mesmo possui os atributos adequados à sua rentabilização social.
- Criação de postos de trabalho, medido em função da criação líquida de postos de trabalho com o projecto de investimento.

4. CATEGORIAS DE BENEFICIÁRIOS FINAIS

- Instituto das Estradas de Portugal (IEP)
- Empresas concessionárias de Auto-Estradas

5. ORGANISMO RESPONSÁVEL

Gestor do Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes

6. CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

O período de programação decorre de 1 de Janeiro de 2000 até 31 de Dezembro de 2006. São elegíveis as despesas efectuadas entre 19 de Novembro de 1999 e 31 de Dezembro de 2008.

7. ÂMBITO GEOGRÁFICO

Portugal Continental

9. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO

Indicadores Físicos	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
<ul style="list-style-type: none"> Extensão de estradas a construir no âmbito da rede complementar (km) 	(1)	1260	2300

(1) A natureza dos indicadores aconselha a que a medição em 2006 seja feita com base numa quantificação das intervenções efectuadas durante o período

10. INDICADORES DE RESULTADO

Indicadores de Resultado	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
Redução dos tempos de percurso aos principais portos – Rodovia (min)			
- Guarda-Aveiro		126	89
- Aveiro-Vilar Formoso		155	111
- Castelo Branco-Lisboa		156	135
- Lisboa-Vilar Formoso		222	209
- Portalegre-Setúbal		119	118
- Porto (Leixões) -Vilar Formoso		178	134

MEDIDA 2.3: DESENVOLVER UMA REDE NACIONAL DE LOGÍSTICA

1. DESCRIÇÃO

Com esta medida pretende-se desenvolver um conjunto de acções visando concretizar o Sistema Logístico Nacional, de forma coerente e selectiva.

Constituem objectivos específicos desta medida:

- Contribuir para a construção de plataformas logísticas;
- Contribuir para a construção ou o reordenamento de áreas logísticas;
- A melhoria dos sistemas de gestão e coordenação do transporte público de mercadorias ou de passageiros.

Para que esta medida atinja plenamente os seus objectivos é indispensável uma boa execução e articulação das outras medidas que integram este Eixo Prioritário.

2. TIPOLOGIA DE PROJECTOS E CONDIÇÕES DE ACESSO

A tipologia de projectos que se irão desenvolver para atingir os objectivos específicos identificados para a medida consiste:

- Na execução de um conjunto de plataformas logísticas, no qual se inclui a ZAL de Sines, os CTM de Lisboa e Porto e o CCA de Lisboa e Porto;
- No desenvolvimento de acções para integração e ordenamento das áreas logísticas existentes;
- No desenvolvimento de sistemas de gestão centralizada e de integração modal ou intermodal, designadamente tarifária (bilhética), no transporte público de passageiros (logística associada ao transporte público de passageiros).

Para além destes, os que vierem a ser identificados nos documentos de orientação aprovados com vista à constituição de uma rede nacional de plataformas logísticas, incluindo, nomeadamente, a promoção de novas áreas logísticas, a implementação de plataformas logísticas regionais, ou a reorganização da micro-logística.

São condições de elegibilidade dos projectos candidatos:

- Estar em conformidade com a política definida para o sector, nomeadamente no Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social e a que vier a ser adoptada nos documentos de orientação para o sector.
- Enquadrar-se nos objectivos específicos enunciados;
- Demonstrarem o cumprimento das disposições legais, nacionais e comunitárias, nomeadamente em matéria de concorrência, ambiente, ordenamento, mercados públicos e de igualdade de oportunidades entre homens e mulheres;
- Terem cobertura financeira assegurada, nomeadamente através da sua inscrição em Orçamento e/ou Plano de Actividades.

A taxa média de comparticipação prevista para os apoios comunitários nesta medida é de 33,2% do custo total elegível, podendo variar entre 10% e 50%.

4. CRITÉRIOS DE SELECÇÃO DE CANDIDATURAS

São critérios de selecção dos projectos de candidatura a esta medida:

4.1. Mérito sectorial do projecto

Que deverá considerar designadamente:

- A demonstração da funcionalidade do projecto;
- A inclusão nas acções prioritárias a integrar na futura rede nacional de plataformas logísticas;
- A inclusão nas acções de integração e ordenamento das áreas logísticas existentes a definir pela tutela sectorial;
- A inserção numa estratégia de reforço da intermodalidade no transporte público de mercadorias ou de passageiros.

4.2. Mérito económico e social do projecto

- Viabilidade económica e financeira do projecto e/ou demonstração inequívoca de que o mesmo possui os atributos adequados à sua rentabilização social.
- Criação de postos de trabalho, medido em função da criação líquida de postos de trabalho com o projecto de investimento.

5. CATEGORIAS DE BENEFICIÁRIOS FINAIS

- Administrações Portuárias
- Aeroportos de Portugal (ANA)

- Caminhos de Ferro Portugueses (CP)
- Rede Ferroviária Nacional, EP (REFER)
- Empresas com capitais públicos que tenham como objecto a instalação de plataformas logísticas ou a requalificação de zonas de actividades logísticas
- Empresas com capitais públicos que tenham como objecto o transporte público de passageiros ou a logística associada ao transporte público de mercadorias ou de passageiros
- Autoridades Metropolitanas de Transportes
- Câmaras Municipais, Comunidades Intermunicipais, Comunidades Urbanas e Grandes Áreas Metropolitanas

6. ORGANISMO RESPONSÁVEL

Gestor do Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes

7. CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

O período de programação decorre de 1 de Janeiro de 2000 até 31 de Dezembro de 2006. São elegíveis as despesas efectuadas entre 19 de Novembro de 1999 e 31 de Dezembro de 2008.

8. ÂMBITO GEOGRÁFICO

Portugal Continental

9. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO

Indicadores Físicos	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
• Áreas logísticas a construir ou melhorar (nº)		0	8
• Plataformas logísticas a construir (nº)		0	5

Eixo 3
REFORÇO DA COESÃO NACIONAL

MEDIDA 3.1: DESENVOLVIMENTO DE LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS
ENTRE CENTROS URBANOS

1. DESCRIÇÃO DA MEDIDA

Esta medida envolve as intervenções de renovação de infra-estruturas ferroviárias, electrificação e modernização dos sistemas de sinalização e telecomunicações, bem como a criação de novas ligações ferroviárias suburbanas em Lisboa e Porto, tendo presentes os seguintes objectivos específicos:

- Contribuir para a modernização e renovação das ligações ferroviárias entre centros urbanos;
- Contribuir para a construção de novos troços das ligações ferroviárias nas áreas metropolitanas.

Para a prossecução destes objectivos esta medida actuará de forma articulada com o desenvolvimento dos projectos incluídos no Eixo III dos Programas Operacionais Regionais, relativo à componente do sector dos transportes regionalmente desconcentrada, sobretudo no que respeita à complementaridade com os projectos relativos à implementação dos metros ligeiros aí previstos.

3. TIPOLOGIA DE PROJECTOS E CONDIÇÕES DE ACESSO

A tipologia de projectos a desenvolver para atingir os objectivos específicos identificados para a presente medida consiste essencialmente:

- Nas intervenções de modernização e renovação ferroviária de importância regional, nomeadamente nas ligações ferroviárias do Porto à cidade de Braga e à Trofa;
- No desenvolvimento de novas ligações de modos de transporte em sítio próprio, nas áreas suburbanas de Lisboa e Porto, nomeadamente a ligação entre Lisboa e Odivelas.

São condições gerais de elegibilidade dos promotores:

- Serem Organismos da Administração Pública, entidades públicas empresariais ou entidades que executem projectos de infra-estruturas consideradas de interesse público;
- Não serem devedoras ao Estado e à Segurança Social de quaisquer prestações, contribuições ou impostos, nos termos do Decreto-Lei nº 411/91, de 17 de Outubro e do Decreto-Lei nº 236/95, de 13 de Setembro;
- Possuírem capacidade técnica e de gestão para a execução do projecto;
- Garantirem a existência de um sistema de contabilidade separado ou de uma codificação contabilística adequada para os movimentos relacionados com os projectos ou acções candidatas e adequada à verificação e acompanhamento financeiro do projecto.

São condições de elegibilidade dos projectos candidatos:

- Estar em conformidade com a política definida para o sector, nomeadamente no Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social e Plano de Modernização dos Caminhos de Ferro;
- Enquadrar-se nos objectivos específicos enunciados;
- Demonstrarem o cumprimento das disposições legais, nacionais e comunitárias, nomeadamente em matéria de concorrência, ambiente, ordenamento, mercados públicos e de igualdade de oportunidades entre homens e mulheres;
- Terem cobertura financeira assegurada, nomeadamente através da sua inscrição em Orçamento e/ou Plano de Actividades.

A taxa média de comparticipação prevista para os apoios comunitários nesta medida é de 38,1% do custo total elegível, podendo variar entre 20% e 50%;

4. CRITÉRIOS DE SELECÇÃO DE CANDIDATURAS

4.1. Mérito sectorial do projecto

- Promover o desenvolvimento dos modos de transporte menos poluentes;
- Contribuir para a conclusão de sistemas de transporte funcionais no horizonte 2006.

4.2. Mérito económico e social do projecto

- Viabilidade económica e financeira do projecto e/ou demonstração inequívoca de que o mesmo possui os atributos adequados à sua rentabilização social.

- Criação de postos de trabalho, medido em função da criação líquida de postos de trabalho com o projecto de investimento.

5. CATEGORIAS DE BENEFICIÁRIOS FINAIS

- Rede Ferroviária Nacional (REFER)
- Metropolitano de Lisboa, EP (ML)
- Empresas com capitais públicos que tenham como objecto o transporte público de passageiros em sítio próprio.

6. ORGANISMO RESPONSÁVEL

Gestor do Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes

7. CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

O período de programação decorre de 1 de Janeiro de 2000 até 31 de Dezembro de 2006. São elegíveis as despesas efectuadas entre 19 de Novembro de 1999 e 31 de Dezembro de 2008.

8. ÂMBITO GEOGRÁFICO

Portugal Continental

9. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO

Indicadores Físicos	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
• Extensão de via férrea a renovar (km)	(1)		+50
• Extensão de via férrea a construir (km)	(1)		+55
• Extensão da modernização dos sistemas de sinalização (km)	(1)		+290
• Extensão de via a electrificar (km)	(1)		+160
• Estações ferroviárias a intervencionar (nº)	(1)		+10

(1) A natureza dos indicadores aconselha a que a medição em 2006 seja feita com base numa quantificação das intervenções efectuadas durante o período

10. INDICADORES DE RESULTADO

Indicadores de Resultado	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
Redução dos tempos de percurso – ferrovia (min)			
Lisboa – Porto		210	150
Lisboa – Braga		290	190
Lisboa – Guarda		270	210
Lisboa – Covilhã		270	210
Lisboa - Faro		250	180
Lisboa - Beja		155	100
Lisboa- Évora		150	80
Porto – Braga		60	35
Oferta de serviços ferroviários - Aumento da população servida (hab)	(1)		+250 000

(2) A natureza dos indicadores aconselha a que a medição em 2006 seja feita com base numa quantificação das intervenções efectuadas durante o período

MEDIDA 3.2: MELHORIA DAS LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS ENTRE
CENTROS URBANOS E NÓS E VARIANTES

1. DESCRIÇÃO DA MEDIDA

Esta medida envolve as intervenções nas infra-estruturas rodoviárias, junto aos centros urbanos de forma a evitar o atravessamento dos mesmos, bem como entre os núcleos urbanos com vista a melhorar as condições de circulação e da mobilidade.

Constituem objectivos específicos desta medida:

- Melhorar as ligações rodoviárias entre centros urbanos;
- Melhorar a acessibilidade aos nós das Redes Fundamental e Complementar;
- Contribuir para a concretização de um Plano Nacional de Variantes;
- Contribuir para a integração de estradas nas redes municipais, em conformidade com o previsto no Plano Rodoviário Nacional.

Para atingir estes objectivos esta medida articular-se-á com as intervenções previstas no âmbito do Eixo III dos Programas Operacionais Regionais, sobretudo no que respeita ao objectivo comum de melhorar as acessibilidades regionais.

3. TIPOLOGIA DE PROJECTOS E CONDIÇÕES DE ACESSO

A tipologia de projectos a desenvolver para atingir os objectivos específicos enunciados para a presente medida consiste essencialmente:

- Nas intervenções em estradas nacionais de ligação aos núcleos urbanos;
- Construção ou remodelação de variantes;
- Construção ou remodelação de nós;
- Ligação Rodoviárias que visem melhorar a acessibilidade às Redes Fundamental e Complementar;;
- Projectos incluídos em programas de integração de estradas nas redes municipais.

São condições gerais de elegibilidade dos promotores:

- Serem Organismos da Administração Pública, entidades públicas empresariais ou entidades que executem projectos de infra-estruturas consideradas de interesse público;

- Não serem devedoras ao Estado e à Segurança Social de quaisquer prestações, contribuições ou impostos, nos termos do Decreto-Lei nº 411/91, de 17 de Outubro e do Decreto-Lei nº 236/95, de 13 de Setembro;
- Possuírem capacidade técnica e de gestão para a execução do projecto;
- Garantirem a existência de um sistema de contabilidade separado ou de uma codificação contabilística adequada para os movimentos relacionados com os projectos ou acções candidatas e adequada à verificação e acompanhamento financeiro do projecto.

São condições de elegibilidade dos projectos candidatos:

- Estar em conformidade com a política definida para o sector, nomeadamente no Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000).
- Enquadrar-se nos objectivos específicos enunciados;
- Demonstrarem o cumprimento das disposições legais, nacionais e comunitárias, nomeadamente em matéria de concorrência, ambiente, ordenamento, mercados públicos e de igualdade de oportunidades entre homens e mulheres;
- Terem cobertura financeira assegurada, nomeadamente através da sua inscrição em Orçamento e/ou Plano de Actividades.

A taxa média de comparticipação prevista para os apoios comunitários nesta medida é de 56,5% do custo total elegível, podendo variar entre 40% e 60%.

4. CRITÉRIOS DE SELECÇÃO DE CANDIDATURAS

São critérios de selecção dos projectos de candidatura a esta medida:

4.1. Mérito sectorial do projecto

- Contribuir para a conclusão do PRN 2000;
- Contribuir para a conclusão de sistemas de transporte funcionais no horizonte 2006.

4.2. Mérito económico e social do projecto

- Viabilidade económica e financeira do projecto e/ou demonstração inequívoca de que o mesmo possui os atributos adequados à sua rentabilização social.
- Criação de postos de trabalho, medido em função da criação líquida de postos de trabalho com o projecto de investimento.

5. CATEGORIAS DE BENEFICIÁRIOS FINAIS

- Instituto das Estradas de Portugal (IEP)
- Câmaras Municipais, Comunidades Intermunicipais, Comunidades Urbanas e Grandes Áreas Metropolitanas, em projectos que decorram de protocolos celebrados entre essas entidades e o Instituto das Estradas de Portugal e incluídos em programas de integração de estradas nas redes municipais .

6. ORGANISMO RESPONSÁVEL

Gestor do Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes

7. CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

O período de programação decorre de 1 de Janeiro de 2000 até 31 de Dezembro de 2006. São elegíveis as despesas efectuadas entre 19 de Novembro de 1999 e 31 de Dezembro de 2008.

7. ÂMBITO GEOGRÁFICO

Portugal Continental

9. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO

Indicadores Físicos	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
• Extensão de variantes urbanas a construir (km)	(1)		+165
• Extensão de estradas a construir e reabilitar no âmbito da rede de estradas nacionais (km)	(1)		+220

(1) A natureza dos indicadores aconselha a que a medição em 2006 seja feita com base numa quantificação das intervenções efectuadas durante o período

10. INDICADORES DE RESULTADO

Indicadores de Resultado	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
Redução dos tempos de percurso – rodovia (min)			
- Entre as cidades médias			
Bragança – Guarda		154	134
Guarda - Castelo Branco		118	52
Castelo Branco – Évora		169	121
Évora – Beja		58	52
Beja – Faro		127	90
- Das cidades médias às AM			
Viseu – Lisboa		216	208
Viseu – Porto		107	90
Guarda – Lisboa		244	208
Guarda – Porto		164	124
Castelo Branco – Lisboa		156	135
Castelo Branco – Porto		195	174
Beja – Lisboa		143	103
Beja – Porto		322	276

Eixo 4
PROMOÇÃO DA QUALIDADE, EFICIÊNCIA E SEGURANÇA DO SISTEMA DE
TRANSPORTES

MEDIDA 4.1: MELHORIA DA QUALIDADE E EFICIÊNCIA DO SISTEMA DE
TRANSPORTES

1. DESCRIÇÃO DA MEDIDA

Esta medida consiste na realização de um conjunto de intervenções actuando sobre a renovação do material circulante, bem como outras acções destinadas a conhecer e gerir os tráfegos e a qualidade ambiental, de forma a permitir actuar em tempo útil sobre o sistema de transportes nas suas vertentes de fiabilidade, segurança e qualidade.

Assim sendo, são objectivos específicos desta medida:

- Aquisição e reconversão de material circulante;
- Implementação de sistemas de gestão, coordenação e controlo de tráfego;
- Implementação de sistemas de monitorização da qualidade ambiental.

3. TIPOLOGIA DE PROJECTOS E CONDIÇÕES DE ACESSO

A tipologia de projectos a desenvolver para atingir os objectivos específicos indicados para a medida consiste essencialmente:

- Na aquisição e reconversão de material circulante, particularmente para os serviços suburbanos e regionais;
- Na implementação de acções de informação e segurança rodoviária;
- Na implementação de sistemas de gestão, coordenação e controlo de tráfego portuário;
- Na implementação de sistema de monitorização da qualidade ambiental, nomeadamente relacionada com a actividade marítima e portuária.

São condições gerais de elegibilidade dos promotores:

- Serem organismos da administração pública, entidades públicas empresariais ou outras que executem projectos de infra-estruturas consideradas de interesse público;
- Não serem devedoras ao Estado e à Segurança Social de quaisquer prestações, contribuições ou impostos, nos termos do Decreto-Lei nº 411/91, de 17 de Outubro e do Decreto-Lei nº 236/95, de 13 de Setembro;

- Possuírem capacidade técnica e de gestão para a execução do projecto;
- Garantirem a existência de um sistema de contabilidade separado ou de uma codificação contabilística adequada para os movimentos relacionados com os projectos ou acções candidatas e adequada à verificação e acompanhamento financeiro do projecto.

São condições de elegibilidade dos projectos candidatos:

- Estar em conformidade com a política definida para o sector;
- Enquadrar-se nos objectivos específicos enunciados;
- Demonstrarem o cumprimento das disposições legais, nacionais e comunitárias, nomeadamente em matéria de concorrência, ambiente, ordenamento, mercados públicos e de igualdade de oportunidades entre homens e mulheres;
- Terem cobertura financeira assegurada, nomeadamente através da sua inscrição em Orçamento e/ou Plano de Actividades.
- No caso dos projectos de reconversão de material circulante ferroviário é ainda exigível a comprovação de que o mesmo não foi adquirido, em nenhum momento durante os sete anos precedentes com a ajuda de subvenções nacionais ou comunitárias; que o custo final da intervenção é substancialmente inferior ao custo de material circulante similar novo; que, após a intervenção tenha as características técnicas necessárias para a operação e esteja em conformidade com as normas aplicáveis.

A taxa média de comparticipação prevista para os apoios comunitários nesta medida é de 35% do custo total elegível, podendo variar entre 20% e 75%.

4. CRITÉRIOS DE SELECÇÃO DE CANDIDATURAS

São critérios de selecção dos projectos de candidatura a esta medida:

4.1. Mérito sectorial do projecto

- Contribuir para a transferência do tráfego a favor de modos menos poluentes.

4.2. Mérito económico e social do projecto

- Viabilidade económica e financeira do projecto e/ou demonstração inequívoca de que o mesmo possui os atributos adequados à sua rentabilização social.
- Criação de postos de trabalho, medido em função da criação líquida de postos de trabalho com o projecto de investimento.

5. CATEGORIAS DE BENEFICIÁRIOS FINAIS

- Administrações Portuárias
- Caminhos de Ferro Portugueses, EP (CP)
- Empresas com capitais públicos ou organismos públicos que promovam a coordenação do sistema de transportes
- Instituto das Estradas de Portugal (IEP)
- Instituto Portuário e do Transporte Marítimo
- Instituto Nacional do Transporte Ferroviário
- Rede Ferroviária Nacional (REFER)
- Direcção-Geral de Transportes Terrestres (DGTT)
- Autoridades Metropolitanas de Transportes
- Empresas com capitais públicos que tenham como objecto o transporte público de passageiros

6. ORGANISMO RESPONSÁVEL

Gestor do Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes

7. CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

O período de programação decorre de 1 de Janeiro de 2000 até 31 de Dezembro de 2006. São elegíveis as despesas efectuadas entre 19 de Novembro de 1999 e 31 de Dezembro de 2008.

8. ÂMBITO GEOGRÁFICO

Portugal Continental

9. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO

Indicadores Físicos	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
• Composições ferroviárias a adquirir ou a renovar (nº)	(1)		+45
• Implementação e monitorização de planos de prevenção e salvaguarda ambiental nos portos nacionais (nº)	(1)		5

(1) A natureza dos indicadores aconselha a que a medição em 2006 seja feita com base numa quantificação das intervenções efectuadas durante o período

10. INDICADORES DE RESULTADO

Indicadores de Resultado	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
Áreas sob jurisdição portuária cobertas por sistemas integrados de gestão ambiental		0	Áreas dos Portos de Douro e Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sesimbra e Sines

MEDIDA 4.2. REFORÇO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA DO SISTEMA DE TRANSPORTES

1. DESCRIÇÃO

Esta medida consiste na realização de um conjunto de intervenções visando garantir que o aumento da mobilidade proporcionada pela melhoria das acessibilidades seja acompanhado da criação de condições de segurança adequadas, com vista a aumentar a fiabilidade e atractividade do sistema de transportes.

Desta forma, são objectivos específicos desta medida contribuir para a:

- Contribuir para a supressão de passagens de nível na rede ferroviária;
- Contribuir para a supressão de pontos negros nas estradas;
- Promover sistemas de informação e segurança;
- O desenvolvimento de sistemas de prevenção e combate a acidentes
- O desenvolvimento de sistemas de vigilância e protecção;
- Reabilitação de pontes e túneis.

3. TIPOLOGIA DE PROJECTOS E CONDIÇÕES DE ACESSO

As tipologias de projectos a desenvolver para atingir os objectivos específicos indicados para a medida são:

- Projectos de supressão de passagens de nível na rede ferroviária;
- Projectos de supressão de pontos negros na rede rodoviária;
- Projectos de desenvolvimento de sistemas de informação e segurança;
- Projectos de desenvolvimento de sistemas de prevenção e combate a acidentes, nomeadamente envolvendo mercadorias perigosas;
- Projectos de desenvolvimento de sistemas de vigilância e protecção;
- Intervenções em pontes e túneis que visem repor ou reforçar a segurança da circulação.

São condições gerais de elegibilidade dos promotores:

- Serem organismos da administração pública, entidades públicas empresariais ou outras que executem ou sejam concessionárias de projectos de interesse público;

- Não serem devedoras ao Estado e à Segurança Social de quaisquer prestações, contribuições ou impostos, nos termos do Decreto-Lei nº 411/91, de 17 de Outubro e do Decreto-Lei nº 236/95, de 13 de Setembro;
- Possuírem capacidade técnica e de gestão para a execução do projecto;
- Garantirem a existência de um sistema de contabilidade separado ou de uma codificação contabilística adequada para os movimentos relacionados com os projectos ou acções candidatas e adequada à verificação e acompanhamento financeiro do projecto.

São condições de elegibilidade dos projectos candidatos:

- Estar em conformidade com a política definida para o sector;
- Enquadrar-se nos objectivos específicos enunciados;
- Demonstrarem o cumprimento das disposições legais, nacionais e comunitárias, nomeadamente em matéria de concorrência, ambiente, ordenamento, mercados públicos e de igualdade de oportunidades entre homens e mulheres;
- Terem cobertura financeira assegurada, nomeadamente através da sua inscrição em Orçamento e/ou Plano de Actividades.

A taxa média de comparticipação prevista para os apoios comunitários nesta medida é de 48,6% do custo total elegível, podendo variar entre 30% e 75%.

4. CRITÉRIOS DE SELECÇÃO DE CANDIDATURAS

São critérios de selecção dos projectos de candidatura a esta medida:

4.1. Mérito sectorial do projecto

- Contribuir para a prevenção e redução do número de acidentes rodoviários, ferroviários ou marítimos.

4.2. Mérito económico e social do projecto

- Viabilidade económica e financeira do projecto e/ou demonstração inequívoca de que o mesmo possui os atributos adequados à sua rentabilização social.
- Criação de postos de trabalho, medido em função da criação líquida de postos de trabalho com o projecto de investimento.

5. CATEGORIAS DE BENEFICIÁRIOS FINAIS

- Administrações Portuárias
- Caminhos de Ferro Portugueses, EP (CP)
- Instituto das Estradas de Portugal (IEP)
- Instituto Portuário e do Transporte Marítimo
- Rede Ferroviária Nacional (REFER)
- Direcção-Geral de Transportes Terrestres (DGTT)
- Autoridades Metropolitanas de Transportes
- Organismos públicos que promovam a Coordenação do Sistema de Transportes
- Empresas com capitais públicos que tenham como objecto o transporte público de passageiros
- Câmaras Municipais, Comunidades Intermunicipais, Comunidades Urbanas e Grandes Áreas Metropolitanas

6. ORGANISMO RESPONSÁVEL

Gestor do Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes.

7. CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

O período de programação decorre de 1 de Janeiro de 2000 até 31 de Dezembro de 2006. São elegíveis as despesas efectuadas entre 19 de Novembro de 1999 e 31 de Dezembro de 2008.

8. ÂMBITO GEOGRÁFICO

Portugal Continental

9. INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO

Indicadores Físicos	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
Supressão de passagens de nível (nº)	(1)	2670	2270
Obras de Arte intervencionadas (nº)	(1)		5
Intervenções com vista à supressão de pontos negros (concelhos)	(1)		20
Implementação de planos de segurança nos portos nacionais (nº)	(1)		5

(1) A natureza dos indicadores aconselha a que a medição em 2006 seja feita com base numa quantificação das intervenções efectuadas durante o período

10. INDICADORES DE RESULTADO

Indicadores de Resultado	Quantificação		
	Notas	Situação de Partida	2006
<u>Sinistralidade – rodovia</u>			
Nº de acidentes com vítimas		49 319	-1%/ano
- Nº de feridos graves		8 177	-7,5%/ano
- Nº de mortos		1 865	-6,5%/ano

EIXO 5: ASSISTÊNCIA TÉCNICA

1. DESCRIÇÃO

Esta medida tem como objectivo assegurar a qualidade e coerência do Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes, garantindo as condições necessárias ao bom desempenho da gestão, acompanhamento, controlo e avaliação do programa, para que esta venha a atingir os objectivos gerais e os objectivos específicos enunciados para cada um dos Eixos Prioritários e Medidas que o integram. Constituirá um instrumento flexível, ao serviço de todos os parceiros, nas várias fases de execução do programa.

2. TIPOLOGIA DE PROJECTOS

O conjunto de acções e projectos que se prevê desenvolver para atingir os objectivos específicos identificados para a medida são essencialmente:

- Acções de apoio técnico e logístico à gestão do programa;
- Concepção e estabelecimento de um adequado sistema de informação;
- Acções destinadas a melhorar a coordenação entre os diversos organismos;
- Acções de divulgação, sensibilização e de informação;
- Cooperação e troca de experiências com outras entidades;
- Análise dos efeitos esperados da realização da intervenção;
- Procura de novas formas de cooperação entre o sector público e privado;
- Contratação de peritos com vista à melhoria dos procedimentos de acompanhamento e controlo;
- Acções de avaliação ex-ante, intercalares e ex-post.

A taxa média de comparticipação prevista para os apoios comunitários nesta medida é de 75% do custo total elegível.

3. CRITÉRIOS DE SELECÇÃO

São critérios de selecção das acções e projectos a desenvolver no âmbito desta medida:

- Inserir-se na tipologia de projectos identificados no ponto anterior;
- Ser elegível, nos termos das disposições constantes da ficha de elegibilidade nº 11 do Regulamento nº 1685/2000, da Comissão, de 28 de Julho e respeitar as normas nacionais e comunitárias relativas aos concursos públicos;
- Não constituir candidatura financiada por outro programa do QCA III.

4. CATEGORIAS DE BENEFICIÁRIOS

- Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC)
- Gabinete de Estudos e Planeamento do MOPTC
- Gabinete de Gestão do POAT

5. ORGANISMO RESPONSÁVEL

Gestor do Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes.

6. CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

O período de programação decorre de 1 de Janeiro de 2000 até 31 de Dezembro de 2006. São elegíveis as despesas efectuadas entre 19 de Novembro de 1999 e 31 de Dezembro de 2008.

7. ÂMBITO GEOGRÁFICO

Portugal Continental

8. PESO FINANCEIRO DA MEDIDA

A dotação financeira da Assistência Técnica (AT) representa cerca de 0,29% da despesa pública prevista. Por seu lado, a contribuição do FEDER para estas despesas representam 0,51% do total do FEDER.

São valores muito inferiores aos máximos fixados no ponto 2 da Regra n.º 11 do Regulamento 1685/2000 da Comissão, de 28 de Julho, cuja aplicação conduziria a um montante máximo de comparticipação do FEDER de 17,4 milhões de euros, para as categorias de despesas sujeitas a limite, quando se prevê apenas cerca de 9,5 milhões de

euros para a totalidade das despesas de AT, dos quais 7,1 milhões serão participação FEDER.

A distribuição das despesas de AT por duas acções, uma referente às despesas sujeitas a limite, de acordo com o referido ponto 2 da Regra n.º 11 do Regulamento 1685/2000, (classificadas como A no quadro seguinte) e outra, respeitante a despesas não sujeita a limite (B), é a seguinte:

Clas.	Acção	Montantes (milhões de euros)
A	Apoio à gestão, acompanhamento e controle	8
B	Outras despesas de Assistência Técnica	1,5
	TOTAL	9,5

Quanto à distribuição pelas principais categorias de despesa deverá situar-se em torno dos seguintes valores:

N.º	Categorias de despesa	Acção	Montantes (milhões de euros)
1	Preparação, selecção, avaliação, acompanhamento e avaliação interna das operações	A	5,83
2	Reuniões com comités de acompanhamento e outras relacionadas com a execução das intervenções	A	0,48
3	Auditorias, e verificação das operações no terreno	A	1,69
4	Estudos, seminários, acções de informação e avaliações externas	B	1,5
	TOTAL		9,5

As despesas de remunerações de pessoal que se faz referência no ponto 2.2 da regra anteriormente citada deverão situar-se em cerca de 40% da dotação total prevista (4 milhões de euros). As despesas de informação e divulgação situar-se-ão, por seu lado, em cerca de 0,75 milhões de euros.

3. PLANO DE FINANCIAMENTO

PROGRAMA OPERACIONAL DE ACESSIBILIDADES E TRANSPORTES (2000-2006)
Plano de Financiamento

Unidade (Euros)

PO ACESSIBILIDADES E TRANSPORTES	Campos de Intervenção	Custo total	Despesa Pública										Financiamento Privado	Fundo de Coesão ¹⁾	Outros Instrumentos Financeiros ¹⁾	BEI ¹⁾
			Despesa Pública Total	Fundos Estruturais				Recursos Públicos Nacionais								
				Total	FEDER	FSE	FEOGA	IFOP	Total	Central	Regional	Local				
1=2+13	2=3+8	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Eixo Prioritário 1		596 484 819	554 359 466	162 972 001	162 972 001							217 588 229	42 125 353	1 610 879 000	240 000 000	109 000 000
M1.1-Promover a conclusão do projecto prioritário	318	463 361 998	421 236 645	91 037 366	91 037 366			330 199 279	112 611 050			217 588 229	42 125 353			
M1.2-Acelerar a construção dos outros corredores estruturantes	312	133 122 821	133 122 821	71 934 635	71 934 635			61 188 186	61 188 186							
Eixo Prioritário 2		990 904 609	949 019 078	504 410 345	504 410 345			444 608 733	387 145 304			57 463 429	41 885 531		10 000 000	30 000 000
M2.1 - Melhoria das acessibilidades e intervenções dos portos	318	287 935 155	271 559 783	132 348 255	132 348 255			139 211 528	107 407 835			31 803 693	16 375 372			
M2.2 - Desenvolvimento da rede complementar rodoviária	312	538 105 456	538 105 456	317 266 448	317 266 448			220 839 008	220 839 008							
M2.3 - Desenvolver uma rede nacional de logística	318	164 863 998	139 353 839	54 795 642	54 795 642			84 558 197	58 898 461			25 659 736	25 510 159			
Eixo Prioritário 3		1 162 937 138	1 094 061 557	547 661 000	547 661 000			546 400 557	380 400 943			165 999 614	68 875 581			30 000 000
M 3.1 - Desenvolvimento de ligações ferroviárias entre centros urbanos	311	594 239 075	525 363 494	226 603 448	226 603 448			298 760 046	132 760 432			165 999 614	68 875 581			
M 3.2 - Desenvolvimento de ligações rodoviárias entre centros urbanos e nós e variantes	312	568 698 063	568 698 063	321 057 552	321 057 552			247 640 511	247 640 511							
Eixo Prioritário 4		576 313 942	526 300 959	235 084 000	235 084 000			291 216 959	177 259 795			113 957 164	50 012 983			40 495 000
M 4.1- Melhoria da qualidade e eficiencia do sistema de transportes	318	331 018 917	283 191 820	115 870 751	115 870 751			167 321 069	61 044 185			106 276 884	47 827 097			
M 4.2 - Reforço das condições de segurança do sistema de transportes	318	245 295 025	243 109 139	119 213 249	119 213 249			123 895 890	116 215 610			7 680 280	2 185 886			
Assistência Técnica		9 476 001	9 476 001	7 106 999	7 106 999			2 369 002	2 369 002							
TOTAL		3 336 116 509	3 133 217 061	1 457 234 345	1 457 234 345			1 675 982 716	1 120 974 280			555 008 435	202 899 448	1 610 879 000	250 000 000	209 495 000
TOTAL FEDER		3 336 116 509	3 133 217 061	1 457 234 345	1 457 234 345			1 675 982 716	1 120 974 280			555 008 435	202 899 448	1 610 879 000	250 000 000	209 495 000
TOTAL FSE																
TOTAL FEOGA																
TOTAL IFOP																
2) Região de Lisboa e Vale do Tejo		722 183 566	687 162 566	319 073 897	319 073 897			368 088 669	277 970 636			90 118 033	35 021 000	1 275 572 500	25 000 000	95 324 000
Outras Regiões		2 613 932 943	2 446 054 495	1 138 160 448	1 138 160 448			1 307 894 047	843 003 644			464 890 402	167 878 448	335 306 500	225 000 000	114 171 000

1) Informação Suplementar

2) Região com apoio transitório

4. AVALIAÇÃO EX-ANTE

1. Introdução

1. Conforme estabelece o n.º 3 do Artigo 18 do Regulamento dos Fundos Estruturais (Reg CE 1260/99) o Complemento de Programação deve conter:

- As medidas de execução dos eixos prioritários correspondentes do Programa Operacional, incluindo a avaliação ex-ante das medidas quantificadas, bem como os indicadores de acompanhamento correspondentes;
- A definição das categorias de beneficiários finais das medidas;
- Um plano de financiamento que especifique, em relação a cada medida, o montante do envelope financeiro previsto para a participação do Fundo em causa, eventualmente do Banco Europeu de Investimentos, e dos outros instrumentos financeiros existentes, bem como o montante dos financiamentos elegíveis, públicos ou equiparáveis, e dos financiamentos privados previsíveis, que correspondem à participação dos Fundos;

Este plano de financiamento deverá indicar em separado as dotações previstas para as regiões que beneficiam de apoio transitório; deverá ainda incluir uma descrição das disposições tomadas para o co-financiamento das medidas, tendo em conta os sistemas institucionais, jurídicos e financeiros do Estado membro.

- As medidas previstas para assegurar a publicidade adequada do programa operacional;
- A descrição das regras acordadas entre a Comissão e o Estado membro, quanto ao intercâmbio informático, se possível, dos dados necessários para cumprir os requisitos em matéria de gestão, acompanhamento e avaliação previstos no regulamento.

2. O n.º 3 do artigo 41 do mesmo diploma estabelece que “A avaliação das medidas previstas no complemento de programação destina-se a demonstrar a sua coerência com os objectivos dos eixos prioritários correspondentes, quantificar os seus objectivos específicos quando a sua natureza o permitir e, posteriormente, (...) verificar a pertinência dos critérios de selecção”. Podemos pois concluir que a avaliação ex-ante do complemento de programação deverá incidir principalmente em três pontos:

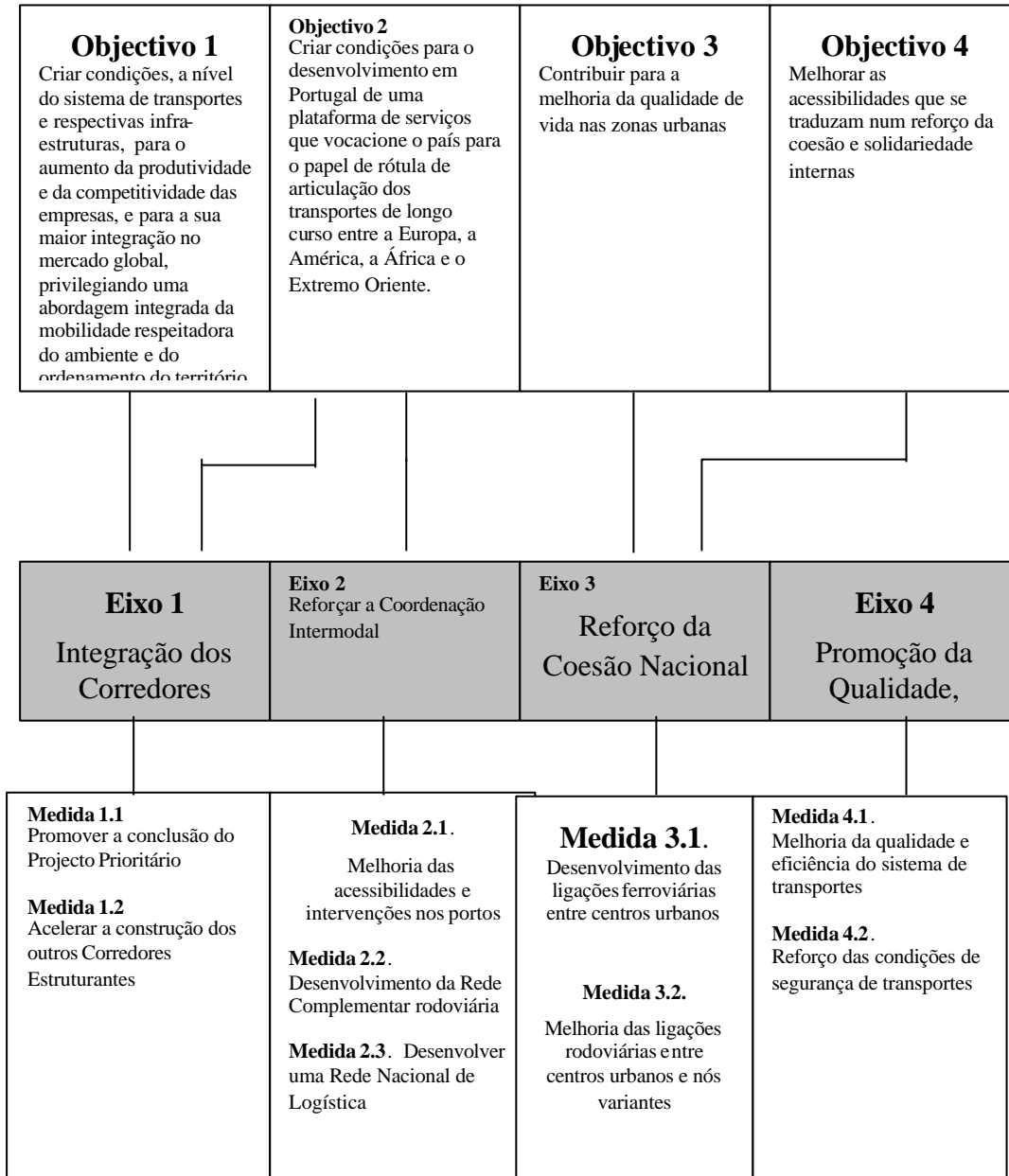
- a. Análise de coerência entre os objectivos dos eixos prioritários e as Medidas
- b. Análise da quantificação dos objectivos específicos das Medidas

c. Verificação dos critérios de selecção

3. Na avaliação ex-ante do POAT foi dado especial realce à articulação entre os seus objectivos e os do PDR, e ainda à consistência e coerência dos objectivos globais do POAT e os seus Eixos Prioritários com os diagnósticos existentes, a experiência anterior, as políticas do PNDES e as do PDR. Foi também então apresentada uma análise sobre a forma como a estrutura de programação apresentada potenciava os pontos fortes e contribuía para a superação dos pontos fracos. Pese embora o facto de em momento posterior à apresentação da avaliação ex-ante do POAT alguns aspectos da estrutura deste terem sido alterados no quadro das negociações com Bruxelas, não se irá neste documento refazer aos aspectos da avaliação que então foram tratados. Ou seja, a análise será centrada no estabelecido no já citado n.º 3 do artigo 41 do Regulamento comunitário.

 4. presente Relatório resulta de um trabalho de análise e de discussão com a Gestão da Intervenção Operacional, reflectindo deste modo um processo em que revisões do Complemento de Programação e de versões anteriores da presente Avaliação ex-ante levaram aos documentos finais actuais. A equipa independente encarregada do presente documento agradece à IOT a disponibilidade que sempre manifestou para troca de pontos de vista.
2. Análise da coerência
- 2.1. Coerência das medidas relativamente aos Eixos Prioritários do Programa
5. No âmbito da avaliação ex-ante do POAT tinha já sido analisada a consistência interna entre os objectivos globais do Programa, em articulação com os objectivos estratégicos expressos no Plano de Desenvolvimento Regional. Trata-se agora, no contexto da avaliação ex-ante do Complemento de Programação, de verificar a consistência entre os objectivos específicos dos eixos prioritários e os objectivos específicos definidos a nível das medidas que compõem cada um desses eixos.

6. A estrutura do POAT tem o seguinte desenho:



7. A estrutura de objectivos apresentada no Complemento de Programação apresenta a seguinte estrutura:

<p>EIXO 1 Objectivo Global Criar condições, a nível do sistema de transportes e respectivas infra-estrutura, para o aumento da produtividade e da competitividade das empresas, e para a sua maior integração no mercado global, privilegiando uma abordagem integrada da mobilidade respeitadora do ambiente e do ordenamento do território.</p>	
<p>Objectivo específico Integração dos corredores estruturantes do território na RTE-T</p>	<p>MEDIDA 1.1 – Promover a conclusão do Projecto Prioritário</p>
<p>Resultados 1. Promover a conclusão do PP8 2. Acelerar a construção dos eixos transversais e diagonais estruturantes</p>	<p>Objectivos específicos - contribuir para a conclusão da Rede Rodoviária Fundamental no PP8 - Contribuir para a conclusão da Rede Ferroviária Fundamental no PP8 - Promover a intervenção nos aeroportos principais</p>
	<p>MEDIDA 1.2 – Acelerar a construção dos Eixos Transversais e Diagonais Estruturantes</p>
	<p>Objectivos específicos - Promover a articulação dos eixos transversais e diagonais Estruturantes de importância nacional com o PP8</p>
<p>EIXO 2 Objectivo Global Criar condições para o desenvolvimento em Portugal de uma plataforma de serviços que vocacione o país para o papel de rótula de articulação dos transportes de longo curso entre a Europa, a América, a África e o Extremo Oriente.</p>	
<p>Objectivo específico Reforçar a coordenação intermodal</p>	<p>MEDIDA 2.1 – Melhoria das acessibilidades e intervenções nos portos</p>
	<p>Objectivos específicos - Melhorar as acessibilidades terrestres aos portos - Melhorar as acessibilidades marítimas aos portos - Desenvolver as infraestruturas marítimas de articulação modal</p>
	<p>MEDIDA 2.2 – Desenvolvimento da rede complementar rodoviária</p>
	<p>Objectivos específicos - Contribuir para a conclusão da rede complementar rodoviária</p>
	<p>MEDIDA 2.3 – Desenvolver uma rede nacional de logística</p>
	<p>Objectivos específicos - Contribuir para a construção de plataformas logísticas</p>

	- Contribuir para a construção ou reordenamento de áreas logísticas
EIXO 3 Objectivo Global Contribuir para a melhoria da qualidade de vida nas zonas urbanas	
Objectivo específico Reforço da Coesão Nacional	MEDIDA 3.1 – Desenvolvimento de ligações ferroviárias entre centros urbanos
	Objectivos específicos - Promover a renovação da via férrea entre centros urbanos - Promover a construção de novos troços de via férrea junto das áreas metropolitanas
	MEDIDA 3.2 – Melhoria das ligações rodoviárias entre centros urbanos e nós e variantes
	Objectivos específicos - Melhorar as ligações rodoviárias entre os centros urbanos - Melhorar as ligações dos centros urbanos de média dimensão aos nós - Contribuir para a concretização de um Plano Nacional de Variantes
EIXO 4 Objectivo Global Melhorar as acessibilidades que se traduzam num reforço da coesão e solidariedade internas	
Objectivo específico Promoção da qualidade, eficiência e segurança do sistema de transportes	MEDIDA 4.1 – Melhoria da qualidade e eficiência do sistema de transportes
	Objectivos específicos - Aquisição e reconversão de material circulante ferroviário - Implementação de sistemas de gestão e controlo de tráfego - Implementação de sistemas de monitorização da qualidade ambiental
	MEDIDA 4.2 – Reforço das condições de segurança do sistema de transportes
	Objectivos específicos - Contribuir para a supressão de passagens de nível - Contribuir para a supressão de pontos negros nas estradas - Desenvolver sistemas de prevenção e combate a acidentes

8. Verifica-se que a estrutura de objectivos do Complemento de Programação assenta numa sequência lógica de objectivos, definidos hierarquicamente “em árvore”, que tem como ponto de partida os objectivos específicos do QCA e ponto de chegada os objectivos específicos das medidas. Uma estrutura com estas características previne a

manifestação de duplicações e de problemas de cobertura, ao mesmo tempo que assegura um maior rigor na formulação dos indicadores de acompanhamento.

9. A decomposição do objectivo do Eixo 1 em duas medidas, visando (Medida 1.1.) a conclusão do Projecto Prioritário nº8 (em coerência com as decisões da Cimeira de Dublin) e ainda (Medida 1.2.) a Construção de Outros Eixos Estruturantes, assenta na lógica de que os eixos do projecto prioritário devem estar articulados com a rede interna de transportes que, ao mesmo tempo que serve as regiões económicas actualmente mais dinâmicas, cria condições para que as regiões periféricas do país possam também beneficiar das novas acessibilidades ao exterior do país (este objectivo é assegurado através das intervenções do Eixo 3).
10. A Medida 1.1. “Promover a Conclusão do Projecto Prioritário” consiste na realização de obras públicas de construção, modernização e articulação multimodal de infra-estruturas, incluindo os eixos rodoviários e ferroviários da rede fundamental, bem como intervenções nas infra-estruturas portuárias e aeroportuárias. Entre as acções previstas incluem-se projectos de modernização dos eixos transversais rodoviários (nomeadamente a Linha da Beira Baixa), bem como as que permitirão a concretização da ligação multimodal Portugal - Espanha/Resto da Europa (PP Nº8), nomeadamente no corredor litoral norte-sul, na transversal Aveiro-Vilar Formoso e na Diagonal do Tejo (IP6 a lanço do IP2 entre Gardete e Guarda). Inclui ainda os projectos de desenvolvimento dos Aeroportos do Porto e de Faro.
11. A Medida 1.2. “Acelerar a Construção dos Eixos Transversais e Diagonais Estruturantes” inclui a realização de obras públicas de construção, modernização e articulação multimodal de infra-estruturas incluindo os eixos transversais e diagonais no âmbito da Rede Fundamental Rodoviária não considerados no Projecto Prioritário nº 8. Assim, as acções previstas incluem a construção do eixo longitudinal do IP2 e o eixo transversal IP8.
12. Objectivo 2 do POAT “Criar condições para o desenvolvimento em Portugal de uma plataforma de serviços que vocacione o país para o papel de rótula de articulação dos transportes de longo curso entre a Europa, a América, a África e o Extremo Oriente” concorre para o objectivo global do PDR que consiste em “Afirmar a Valia do Território e da Posição Geo-económica do País”. Com este objectivo visa-se criar as condições para a criação de uma nova centralidade no Espaço Europeu, fixando em Portugal um interface de ligações com o Resto do Mundo.

13. Note-se que embora o objectivo coloque a tónica da inter-modalidade na relação com os sistemas de transportes inter-continentais (assumindo que Portugal poderá constituir-se como uma plataforma nos fluxos de comércio e serviços internacionais), na verdade o problema tem duas dimensões: uma dimensão intercontinental, de articulação inter-modal que deverá materializar aquele objectivo, e uma dimensão nacional/europeia, que deverá articular a rede nacional de transportes com a rede europeia.
14. As medidas propostas contemplam aliás aquelas duas dimensões. A medida 2.1. “Melhoria das Acessibilidades e Intervenções nos Portos” enquadra intervenções que servem simultaneamente as duas perspectivas, quer no que se refere às intervenções directas nos portos quer no que se refere às acessibilidades ao sistema portuário. Na verdade nem todos os portos tem vocação para se assumirem como plataformas inter-continentais, apenas o Porto de Sines se perfilando para assumir esse papel.
15. A medida 2.2. “Desenvolvimento da Rede Complementar Rodoviária” visa a construção, modernização e articulação da Rede Rodoviária Nacional, abrangendo um conjunto de intervenções nos itinerários da rede complementar. As acções previstas no âmbito desta medida incluem a concretização da ligação multimodal Portugal/Espanha-Resto da Europa (projecto prioritário nº 8), designadamente no corredor litoral Norte/Sul (Valença – Castro Marim), na transversal Aveiro – Vilar Formoso, e na Diagonal do Tejo (IP6/IP2).
16. A medida 2.3. “Desenvolver uma rede nacional de logística” procura dar resposta às recomendações do Plano Nacional de Desenvolvimento Social e Económico (PNDES) o qual aponta para a necessidade de se fazer uma aposta prioritária na logística, o que passa pela i) criação de interfaces intermodais e infra-estruturas logísticas que apoiem a internacionalização da economia e o desempenho de funções no sistema de transportes e de logística a nível peninsular, europeu e global; ii) criação de interfaces intermodais e de infra-estruturas logísticas que permitam racionalizar a distribuição de mercadorias nas áreas metropolitanas, articulando-as com as que estão associadas à internacionalização da economia e ao desempenho de funções internacionais; iii) apoiar o sector empresarial relacionado com o transporte de mercadorias, nomeadamente na concentração e associação a outros operadores da área logística, bem como a sua participação em consórcios europeus ligados à exploração do transporte rodo-marítimo.
17. Na realidade o POAT assumiu as intervenções que têm a ver com o desenvolvimento das infra-estruturas, assegurando o Programa Operacional de Economia, o apoio ao sector empresarial. Esta circunstância implica um esforço de ligação entre os gestores do POAT e do POE no sentido de se identificarem objectivos comuns e sinergias

produzidas pelos respectivos programas que convirjam para a construção de uma Rede Logística Nacional.

18. Os Objectivos 3 e 4 convergem para o Eixo 3. Efectivamente, as intervenções que contribuirão para “Melhorar as acessibilidades que se traduzam num reforço da coesão e solidariedade internas” (Objectivo 4) contribuirão também para “Melhorar as condições de vida das zonas rurais” (Objectivo 3).
19. Eixo 3 tem como objectivo o “Reforço da coesão nacional”. Para o efeito são definidas duas medidas: a Medida 3.1. “Desenvolvimento das Ligações Ferroviárias entre Centros Urbanos” e a Medida 3.2. “Desenvolvimento das Ligações Rodoviárias entre Centros Urbanos e Nós Variantes”. A primeira daquelas medidas inclui as intervenções de renovação de infra-estruturas de via, electrificação e modernização dos sistemas de sinalização e telecomunicações, bem como as novas ligações ferroviárias suburbanas em Lisboa e Porto. A medida 3.2. contempla as infra-estruturas rodoviárias variantes, evitando o atravessamento dos centros urbanos.
20. Aquelas duas medidas absorvem, cada uma delas, os valores mais elevados por medida, absorvendo respectivamente 16% e 23% do investimento total previsto. Uma questão que se pode colocar é a da capacidade de absorção dos investimentos previstos por parte do sector ferroviário, evitando assim a repetição da situação verificada durante a primeira fase do período de implementação do QCA II.
21. Eixo 4, que visa a “Promoção da Qualidade, Eficiência e Segurança do Sistema de Transportes” não encontra reflexo directo em nenhum dos quatro objectivos do POAT. Contempla a Medida 4.1. “Promoção da Qualidade, Eficiência e Segurança do Sistema de Transportes”. Como indica a sua designação e surge explicitado nos objectivos específicos, a medida consiste na aquisição e reconversão de material circulante ferroviário (particularmente para os serviços suburbanos e regionais), na implementação de sistemas de gestão e controlo de tráfego, e na Implementação de sistemas de monitorização da qualidade ambiental, nomeadamente a relacionada com a actividade marítima e portuária.
22. A Medida 4.2. “Reforço das Condições de Segurança do Sistema de Transportes” consiste em intervenções para reforçar as condições de segurança nos modos ferroviário, rodoviário e marítimo. Assim, as acções típicas a implementar incluem a supressão de passagens de nível, a supressão de pontos negros na rede rodoviária, o

desenvolvimento de sistemas de informação e segurança rodoviária, o desenvolvimento de sistemas de prevenção e combate a acidentes.

23. Em conclusão, os objectivos específicos das Medidas aparecem adequadamente articulados e consistentes com os objectivos dos Eixos prioritários.

2.2 Coerência dos indicadores e sua quantificação

24. POAT definiu quatro Objectivos os quais dão origem à identificação de quatro eixos prioritários. Dentro de cada um destes eixos, um número variável de Medidas foi definido por forma a que se atinja o objectivo global do eixo. Cada Medida, por sua vez, está ligada a objectivos específicos. Estes objectivos são quantificados através de metas definidas para indicadores de acompanhamento de execução.

ASSOCIAÇÃO DE INDICADORES AOS OBJECTIVOS ESPECÍFICOS

MEDIDA	OBJECTIVOS ESPECÍFICOS	INDICADORES	METAS (2006)
11 – Promover a conclusão do PP 8	Contribuir para a conclusão da rede rodoviária fundamental do PP8	Extensão de estradas a construir (km)	375
	Contribuir para a conclusão da rede ferroviária fundamental do PP8	Extensão de via a renovar (km)	75
		Modernização do sistema de sinalização (km)	+ 155
		Nº estações ferrov. a intervencionar	8
	Promover a intervenção nos aeroportos principais	Aeroportos intervencionados	2
12 – Acelerar a construção dos eixos transversais e diagonais estruturantes	Melhorar as acessibilidades terrestres aos portos	Extensão de estradas a construir no âmbito da rede fundamental – excepto PP 8	+ 435
	Melhorar as acessibilidades marítimas aos portos		
	Desenvolver as infraestruturas marítimas de articulação modal		
21 – Melhoria das acessibilidades e intervenções nos portos	Melhorar as acessibilidades terrestres aos portos	Melhoria das acessibilidades aos portos (nº.)	5
	Melhorar as acessibilidades marítimas aos portos		
	Desenvolver as infraestruturas marítimas de articulação modal	Desenvolvimento das infraestruturas portuárias de articulação modal nos portos nacionais (nº.)	5

22 – Desenvolvimento da rede complementar rodoviária	Contribuir para a conclusão da rede complementar rodoviária	Extensão das estradas a construir no âmbito da rede complementar (km)	+ 1040
2.3 – Desenvolver uma rede nacional de logística	Contribuir para a construção de plataformas logísticas	Áreas logísticas a construir ou melhorar	8
	Contribuir para a construção ou reordenamento de áreas logísticas	Plataformas logísticas a construir	5
31 – Desenvolvimento de ligações ferroviárias entre centros urbanos	Promover a renovação da via férrea entre centros urbanos	- Extensão de via a renovar (km) - Extensão de via a construir (km)	50 55
	Promover a construção de novos troços de via férrea junto das áreas metropolitanas	- Extensão da modernização dos sistemas de sinalização (km) - Estações a interv.	+290 10
32 – Melhoria das ligações rodoviárias entre centros urbanos e nós e variantes	Melhorar as ligações rodoviárias entre os centros urbanos	Extensão de estradas a construir e reabilitar no âmbito da rede de estradas nacionais (km)	220
	Melhorar as ligações dos centros urbanos de média dimensão aos nós	Extensão de variantes urbanas a construir (km)	165
	Contribuir para a concretização de um Plano Nacional de Variantes		
41 – Melhoria da qualidade e eficiência do sistema de transportes	Aquisição e reconversão de material circulante ferroviário	Composições ferroviárias a adquirir ou renovar	45
	Implementação de sistemas de gestão e controlo de tráfego		
	Implementação de sistemas de monitorização da qualidade ambiental	Implementação e monitorização de planos de prevenção e salvaguarda ambiental nos portos nacionais	5
		Implementação de planos de segurança nos portos nacionais	5
42 – Reforço das condições de segurança do sistema de transportes	Contribuir para a supressão de passagens de nível	Supressão de passagens de nível	- 400
	Contribuir para a supressão de pontos negros nas estradas		
	Desenvolver sistemas de prevenção e combate a acidentes		

25. No presente capítulo iremos analisar as questões ligadas à quantificação dos objectivos específicos. A escolha dos indicadores para o acompanhamento da execução das medidas merece as seguintes considerações:

26. Os indicadores de acompanhamento utilizados são exclusivamente indicadores de realização, não tendo sido identificados indicadores de Resultados nem de Impacto. Em termos genéricos, os indicadores de realização são adequados para fazer o acompanhamento da execução das Medidas, ou melhor, para quantificar em que medida os objectivos específicos estão sendo atingidos – quilómetros de estrada, de caminho de ferro, etc.. No entanto, este tipo de indicadores não irá permitir fazer o acompanhamento do nível superior (objectivos globais das Medidas), para os quais indicadores de outra natureza seriam necessários.
27. No caso concreto do Complemento de Programação, os indicadores afiguram-se, de forma geral, adequados. São apresentados dois tipos de quantificação dos indicadores associados a cada Medida:
- a. Unidades físicas: quilómetros de estrada ou de via férrea construídos ou renovados, número de composições ferroviárias a adquirir e número de passagens de nível a suprimir.
 - b. Número de intervenções efectuadas, número de planos de segurança nos portos, etc.
28. Se em relação ao primeiro tipo não se colocam grandes questões (são enunciados em termos incrementais, e os sistemas de informação existentes permitem, em princípio, a sua programação e futuro acompanhamento) já em relação aos do segundo tipo eles são geralmente vagos e genéricos, não ficando caracterizada a natureza e extensão da intervenção.

2.3. Programação Financeira

29. POAT deverá mobilizar para o sector um total de cerca de 3,37 mil milhões de Euros, sendo que 41% terá origem nos Fundos Estruturais (FEDER), 50% virão de Recursos Públicos Nacionais (RPN) e 9% terão origem em financiamentos privados (FP).
30. Eixo 3 leva a maior parte do envelope financeiro global (39% dos recursos totais) seguindo-se o Eixo 2 com 25%, o Eixo 1 com 19% e o Eixo 4 com 17%. Não se regista, portanto, assinalável desequilíbrio entre a repartição por eixos.

Distribuição dos fundos de cada financiador pelos Eixos e Medidas

EIXO/MEDIDA	Fundos estrutur.	Rec. Pub. Nac.	Fin. Privado	Total
<u>Eixo 1</u>	<u>17%</u>	<u>21%</u>	<u>21%</u>	<u>19%</u>
Med 1.1	5%	12%	21%	10%
Med. 1.2	12%	9%	0%	9%
<u>Eixo 2</u>	<u>26%</u>	<u>25%</u>	<u>19%</u>	<u>25%</u>
Med 2.1	10%	10%	8%	10%
Med 2.2	10%	7%	0%	7%
Med. 2.3	6%	8%	11%	8%
<u>Eixo 3</u>	<u>40%</u>	<u>39%</u>	<u>35%</u>	<u>39%</u>
Med 3.1	12%	16%	35%	16%
Med. 3.2	28%	23%	0%	23%
<u>Eixo 4</u>	<u>17%</u>	<u>15%</u>	<u>25%</u>	<u>17%</u>
Med. 4.1	8%	8%	24%	10%
Med. 4.2	9%	7%	1%	7%
<u>Assist. Técn.</u>	<u>1%</u>	<u>0%</u>	<u>0%</u>	<u>0%</u>
Total	100%	100%	100%	100%

31. Também a nível das Medidas a repartição dos fundos atinge um mínimo na M 4.2 (7%) e um máximo na M 3.2 (23%), o que mostra um quadro geral de equilíbrio. De uma forma geral, ficam sobrecarregadas as Medidas que prevêem maior extensão de estradas e de caminhos de ferro a construir.
32. A utilização dos Fundos Estruturais (FE) aparece equilibrada, seja em relação à sua repartição pelos Eixos, seja mesmo em relação às Medidas. Como se referiu, os FE contribuem com 41% do investimento total previsto. Por eixo, esta comparticipação varia entre um mínimo de 36% (Eixo 1) e um máximo de 43% (eixo 2). A nível das Medidas a dispersão é maior, sem no entanto parecer desequilibrada: mínimo de 22% para a M1.1 e máximo de 55% para a M 2.2 (exclui-se a Assistência Técnica, onde a comparticipação dos FE é de 75%).
33. O sector privado surge com mais peso na Medida 4.1, (21%) aparentemente através da comparticipação na aquisição de material circulante ferroviário, e na Medida 3.1 (19%), o que terá a ver com os metro ligeiros (vias férreas nas áreas metropolitanas).

3. Implementação e acompanhamento

34. Relativamente aos critérios de selecção das acções a empreender no âmbito de cada medida, cabe à Comissão de Acompanhamento proceder à sua apreciação e aprovação, dentro de seis meses após a aprovação da intervenção. Todavia, a sua explicitação no Complemento de Programação, com o detalhe possível e necessário, permitirá ganhar tempo, além de que facilita o processo de difusão e informação.

35. No documento de Complemento de Programação a definição das condições de elegibilidade e de acesso dos projectos está convenientemente separada da explicitação dos critérios de selecção dos projectos e acções. Esta circunstância permite traçar uma fronteira entre a fase de proposição de candidaturas e a fase de decisão sobre as candidaturas aprovadas, com uma clara delimitação das decisões a tomar. O Complemento de Programação adopta um conjunto de critérios de elegibilidade que se pautam por condições muito semelhantes ao longo dos vários eixos. Tipicamente as condições de elegibilidade dos projectos são:

- Estar em conformidade com a política definida para o sector;
- Enquadrar-se nos objectivos específicos enunciados;
- Demonstrarem o cumprimento das disposições legais, nacionais e comunitárias, nomeadamente em matéria de concorrência, ambiente, ordenamento, mercados públicos e de igualdade de oportunidades entre homens e mulheres;
- Terem cobertura financeira assegurada, nomeadamente através da sua inscrição em Orçamento e/ou Plano de Actividades.

36. Os critérios de selecção permitem a priorização de projectos elegíveis e contemplam a análise do mérito sectorial do projecto e a do seu mérito económico e social. Em princípio a definição desses critérios deve ter em conta não só a aderência das candidaturas aos objectivos e às condições gerais decorrentes dos regulamentos dos fundos comunitários, mas deveriam incorporar também os condicionalismos que derivam quer do mérito relativo das propostas quer de outros objectivos de política interna para os quais o projecto concorre directa ou indirectamente. Os conceitos de “mérito sectorial” e de “mérito económico e social” do projecto constituem uma adequada sistematização para acomodar o conjunto de critérios pertinentes a considerar.

37. O “mérito sectorial” tem como critério mais frequente de avaliação o seu contributo para a “conclusão do sistema de transportes funcionais no horizonte 2006”. Outros critérios surgem (promoção de transferências modais a favor de modos menos poluentes – Med 4.1 – ou outros). A fragilidade dos sistemas de informação do sector desaconselha a que se utilizem outros critérios que seriam desejáveis (sustentabilidade financeira, coerência do modelo de gestão, contributo para o cumprimento do objectivo da medida, etc.)
38. O “mérito económico e social” do projecto procura sobretudo ter em conta os seus efeitos sobre a envolvente económica e social. Na realidade, tratando-se de projectos de infra-estruturas, os investimentos não constituem um fim em si mesmo, antes concorrem para suprir carências no apoio às actividades económicas e à mobilidade das populações. Nesse sentido, o mérito dos projectos deve ser encontrado por via da natureza e intensidade dos efeitos produzidos - postos de trabalho criados, viabilidade económica e financeira demonstrados. Em boa medida tais efeitos podem ser medidos através dos indicadores de resultados (efeitos imediatos) e dos indicadores de impacto (efeitos de médio/longo prazo).
39. Uma outra ordem de questões refere-se à informação sobre os indicadores de resultados e de impactos. Dadas as fragilidades do sistema de informação do sector, não parece realista sugerir que seja introduzida a obrigatoriedade dos proponentes dos projectos de maior relevância serem responsabilizados por análises de impacto. No entanto, estas análises deverão cada vez mais vir a constituir-se como critério de selecção.
40. Daí deriva a necessidade de se proceder a uma uniformização do sistema de indicadores e aprofundamento dos instrumentos de análise a utilizar pelos vários operadores e promotores de projectos no domínio dos transportes. Tal necessidade transcende naturalmente a unidade gestora do POAT na medida em que tal desiderato deveria abranger todo o universo do sistema de transportes. Não pode todavia deixar de levantar aqui a necessidade de se evoluir para a construção de um sistema de informação para o sector dos transportes, a partir do qual seja possível normalizar a informação estatística e acompanhar com mais rigor a evolução do sector.

ANEXO I

ESTRUTURA LÓGICA DE OBJECTIVOS

De acordo com a Metodologia do Quadro Lógico (adoptada pela Comissão e transmitida através das respectivas recomendações metodológicas), a estrutura lógica de objectivos pode configurar-se do seguinte modo:

QUADRO COMUNITÁRIO DE APOIO				
Objectivo global (impactes)	EIXO PRIORITÁRIO			
Objectivos específicos (Resultados)	Objectivo global (impactes)	PROGRAMA OPERACIONAL		
	Objectivos específicos (Resultados)	Objectivo global (Resultados)	EIXO PRIORITÁRIO	
		Objectivos específicos (Resultados)	Objectivo global (Impactes)	MEDIDAS (COMPLEMENTOS DE PROGRAMAÇÃO)
			Objectivos específicos (Resultados)	Objectivo global (Impactes)
				Objectivos específicos (Resultados)
				Objectivos operacionais (Realizações)
				Acções

6. INFORMAÇÃO E DIVULGAÇÃO

Objectivos

O Plano de Comunicação, destinado a implementar as acções de informação e publicidade adequadas ao conhecimento do Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes (POAT) e das suas realizações, tem como objectivo geral contribuir para que sejam atingidos plenamente os grandes objectivos de política de transportes para o período 2000-2006.

Identificam-se como objectivos específicos:

- divulgar amplamente e de forma sistemática o POAT, os seus objectivos, a sua estrutura, as suas realizações, por forma a impulsionar também a iniciativa privada e empresarial;
- fornecer uma informação adequada às entidades beneficiárias do programa, a fim de permitir uma execução que responda com rigor aos imperativos comunitários e nacionais, nomeadamente em termos de mercados públicos, concorrência e política ambiental;
- proceder às acções de informação adequadas, por forma a garantir qualidade na gestão e no controlo da execução.

Público-alvo

As acções do Plano de Comunicação são dirigidas às seguintes categorias de públicos-alvo:

- Opinião pública em geral, sobre o papel desempenhado pela União Europeia, em colaboração com o nosso país, a favor das intervenções previstas no Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes, bem como dos respectivos resultados;
- Beneficiários finais, relativamente às possibilidades proporcionadas pelo POAT, bem como ao conjunto de obrigações que estão associadas a uma correcta execução das acções previstas;
- Público interno, relativamente a acções de carácter formativo dirigidas aos técnicos ligados directamente à execução do Programa, bem como a outros indirectamente associados à sua prossecução.

Estratégia e conteúdo das acções a desenvolver

Para atingir os objectivos identificados, o conjunto de acções desenvolver-se-á ao longo do período 2000-2006 em três fases distintas:

- 1ª Fase, de lançamento e divulgação do programa (de 1 de Julho de 2000 a 30 de Junho de 2001);
- 2ª Fase, de consolidação e afirmação do programa (de 3 de Outubro de 2000 a 31 de Dezembro de 2002);
- 3ª Fase, de divulgação da realização, de cooperação e troca de experiências e de informação (de 1 de Janeiro de 2003 até à conclusão do programa).

1ª FASE: Estão associadas à divulgação inicial do programa, englobando pelo menos uma sessão de apresentação do Programa dirigida às organizações empresariais e profissionais do sector dos transportes, aos municípios e associações empresariais, aos organismos para a igualdade entre homens e mulheres, às empresas e organismos potenciais beneficiários, aos organismos públicos associados ao sector dos transportes.

A divulgação do Programa nesta fase envolve ainda a sua emissão em CD, um Folheto/Resumo do Programa, a publicitação em jornais diários e semanários de grande expansão.

Ainda nesta fase está prevista a criação de uma página da Internet, onde se disponibilizará, para além de informação genérica destinada a todos os potenciais interessados sobre o âmbito e a execução do POAT, indicações claras das diligências administrativas a efectuar, dos mecanismos de avaliação, assim como nomes ou pontos de contacto. Na página será mencionada a contribuição da União Europeia e serão criadas ligações a outros sítios Web da Comissão.

2ª FASE: Nesta fase, de consolidação e afirmação do programa, serão desenvolvidas as seguintes acções, junto dos beneficiários finais e do público interno:

- Supervisionamento, junto dos beneficiários, do cumprimento da legislação comunitária no que respeita à publicitação dos projectos co-financiados (nomeadamente em termos de afixação de painéis e placas comemorativas);
- acções de informação sobre a gestão, o acompanhamento, o controlo e a avaliação das intervenções.

Acções a desenvolver nesta fase junto do público em geral:

- divulgação em eventos públicos de relevância significativa da intervenção comunitária no que respeita a acessibilidades e transportes;
- participação ou promoção de sessões de divulgação do POAT ou de projectos relevantes participados pelo programa;
- divulgação através de brochuras, desdobráveis, periódicos;
- actualização da página na Internet.

3ª FASE

Nesta fase englobam-se as seguintes acções dirigidas ao público em geral:

- divulgação de realizações;
- campanhas de promoção de transportes públicos.

Acções a desenvolver dirigidas aos beneficiários e ao público interno:

- de avaliação dos resultados da gestão, do acompanhamento, do controlo das intervenções;
- de cooperação e troca de experiências com outras entidades.

Dotação orçamental prevista

Para o desenvolvimento do conjunto de acções de informação e publicidade previstas, durante o período 2000-2006 será afectada uma dotação global de 750.000 euros (150.361,5 milhares de escudos).

Critérios de avaliação

Tendo presente o objectivo geral do Plano de Comunicação do POAT (contribuir para que sejam atingidos plenamente os objectivos de política de transportes para o período 2000-2006), bem como os objectivos específicos previamente definidos, torna-se necessário identificar os critérios de avaliação utilizados, para verificar se, em cada fase, os mesmos são plenamente atingidos.

Desta forma identificam-se os seguintes critérios para as três fases:

- Nº de apresentações públicas;
- Nº de brochuras distribuídas;
- Nº de CD distribuídos;
- Nº de publicitações em jornais ou revistas;
- Nº de publicitações em colóquios, seminários ou congressos;
- Nº de visitas à página Web (não aplicável à 1ª Fase).

Organismo responsável pela implementação

Gabinete do Gestor da Intervenção Operacional de Acessibilidades e Transportes.

7. INTERCÂMBIO DE DADOS

De acordo com o artigo 34º do Regulamento (CE) n.º 1260/99 do Conselho, de 21 de Junho de 1999, a autoridade de gestão é responsável pela criação e funcionamento de um dispositivo de recolha e tratamento de dados físicos, financeiros e estatísticos fiáveis sobre a execução do POAT visando apoiar a gestão, o acompanhamento e a avaliação.

O sistema de informação específico ao Programa, permitirá dar resposta ao mínimo comum definido nas orientações da Comissão (lista indicativa referida no artigo 36º do Regulamento 1260/99) e disponibilizará informação para a avaliação prevista nos artigos 42º e 43º.

Este sistema de informação será dotado dos recursos humanos necessários à estabilidade e funcionamento do mesmo, sendo aqueles recursos sujeitos a acções de formação inicial e periódicas de actualização de conhecimentos, no sentido de assegurar a eficiência do sistema.

O sistema de informação electrónico do POAT integrará o do Quadro Comunitário de Apoio e comportará os dados relativos aos FEDER, tendo em consideração as suas características próprias. A compatibilidade e a transferência de dados serão devidamente asseguradas. O sistema permitirá a troca de dados informatizados com a Comissão Europeia segundo o modelo a adoptar para o QCA e restantes programas operacionais. A transmissão de dados em ficheiro “flat” será efectuada a partir de Julho de 2001. Entretanto, a introdução de dados no sistema comum será efectuada manualmente.

Este sistema de informação integrará dois níveis de acesso:

- um, que permitirá o acesso à informação para gestão, acompanhamento, avaliação e controlo;
- e, outro, de informação para divulgação.

O nível que integra e trata a informação necessária ao processo de tomada de decisão, ao acompanhamento, à avaliação e ao controlo, e providencia de forma casuística a informação previamente definida, permitirá nomeadamente:

- a) Garantir a actualidade e consolidação de toda a informação do POAT e dos Fundos que o co-financiam, bem como a homogeneidade dos instrumentos ao dispor da unidade de gestão;
- b) Quantificar os indicadores considerados relevantes;
- c) Criar registos históricos;
- d) Disponibilizar informação do Programa em formato electrónico a todos os potenciais interessados;
- e) Adoptar predominantemente a “Internet” como veículo de comunicação;
- f) Fornecer a informação actualizada de apoio à gestão, ao acompanhamento e à avaliação do Programa;
- g) Integrar módulos de apoio à decisão.
- h) A alimentação do sistema será feita ao nível do projecto.
- i) A informação respeitante ao Programa será acessível a todos os potenciais interessados, com o objectivo de assegurar a maior universalização dos públicos-alvo usando, designadamente, a Internet.
- j) A informação a disponibilizar será definida e tratada por perfis de utilização de acordo com interesses dos diferentes públicos-alvo, sendo facultada a informação aos interessados sem grandes exigências de requisitos tecnológicos.

8. REGIME DE PROTECÇÃO DA REDE NATURA

8.1. A Rede Natura e o Desenvolvimento Sustentável como Prioridade do Governo Português

O desenvolvimento sustentável, que se apoia simultaneamente na prosperidade económica, na conservação da natureza e na equidade social e ambiental, constitui um desafio e uma oportunidade assumida pelo Governo Português.

A participação do ambiente na configuração de um novo modelo de crescimento para a economia e para a sociedade portuguesa, contribui para uma integração efectiva das políticas ambientais nas de coesão social, territorial e de desenvolvimento sectorial e para a

transformação estrutural da economia portuguesa num quadro de valorização dos recursos naturais e do ambiente.

Na prossecução da prioridade atribuída pelo Governo Português ao desenvolvimento sustentável tem vindo a ser posto um grande empenhamento em importantes realizações de natureza ambiental, como é o caso da concretização da rede ecológica europeia "NATURA 2000" e a promoção de todos os esforços para que os sítios considerados de interesse comunitário sejam efectivamente preservados.

Esse empenhamento das autoridades portuguesas traduziu-se na aprovação pelo Governo (Resolução do Conselho de Ministros nº 142/97 de 28 de Agosto) da lista nacional de sítios (1.ª fase) susceptíveis de serem designados como sítios de interesse comunitário. Esta fase é constituída, no território continental, por 31 sítios com uma área total de 1.137.836 ha, ocupando cerca de 12% do território. O Governo, concluídos os trabalhos de inventariação técnica dos valores ambientais e a necessária discussão pública, completou a lista nacional de sítios tendo aprovado a 2.ª e última fase da referida lista, contendo mais 29 sítios (ver RCM 76/2000 em anexo). A área ocupada por estes é de 435.374 ha que cobrem 4,9% do território. No total ficarão assim inscritos nas listas nacionais 60 sítios, com uma área de 1.572.899 ha, abarcando 17,7% do território.

Recorde-se, porém, que a expressão de Rede Natura em Portugal, inclui, ainda, as chamadas zonas de protecção especial, classificadas ao abrigo da directiva das aves, e que envolve 822.011 ha, correspondentes a 8,4% do território nacional.

Deste modo, a área classificada em Portugal Continental, após serem consideradas as áreas de sobreposição por inclusão quer na Rede Natura quer nas Zonas de Protecção Especial, totaliza 1.904.113 ha de área terrestre, o que corresponde a 21,47 % da superfície terrestre de Portugal Continental.

8.2. O Regime de Protecção dos Sítios da Rede Natura em Portugal

A preocupação com a salvaguarda e protecção dos habitats e espécies que ocorrem nos sítios acima referidos, conduziu à adopção das medidas legislativas e regulamentares indispensáveis para assegurar o cumprimento das obrigações assumidas. Nesse sentido, foi publicado o Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, que transpõe para o quadro jurídico português as Directivas n.º 79/409/CEE (relativa à conservação das aves selvagens) e n.º 92/43/CEE (relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e flora selvagens). Em certos casos, quando a totalidade ou a parte dos sítios da lista nacional referida acima se

localizem dentro dos limites de áreas protegidas já classificadas ao abrigo da legislação específica, trata-se fundamentalmente de garantir a eficácia do regime de protecção já existente. De um modo geral, esse regime específico das diferentes áreas já classificadas assegura uma gestão conforme com os valores ambientais a proteger. Estão nessas condições sítios com uma área de 932.842 ha, o que corresponde a cerca de 59% da área total dos sítios da lista nacional, cobrindo 10,47% do território português.

Em relação aos sítios que não correspondem a áreas anteriormente classificadas, está também previsto, no artigo 7.º do DL 140/99, de 24 de Abril, que os instrumentos de planeamento territorial ou outros de natureza especial, quando existam, devem conter as medidas necessárias para a salvaguarda dos valores que motivaram a sua inscrição na lista. Se esses instrumentos de gestão territorial em vigor não contemplarem tais medidas, deverão integrá-las na primeira revisão a que sejam sujeitos.

Caso não existam esses instrumentos de planeamento territorial ou de natureza especial, ou quando não garantam a conservação da área em causa ou, ainda, enquanto não ocorrer a revisão acima referida, a lei portuguesa (art.º 8º do DL 140/99) exige o parecer favorável do Instituto da Conservação da Natureza, do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território (MAOT), para o licenciamento ou a autorização de determinados actos e actividades passíveis de afectar os valores a proteger no âmbito da Rede Natura 2000.

8.3. A Rede Natura e o QCA III em Portugal

A conservação da natureza é um domínio prioritário de actuação no Quadro Comunitário de Apoio (QCA) III, assumindo um carácter transversal e interactivo com as políticas de utilização dos recursos naturais e planeamento do uso do solo, ao serviço de um desenvolvimento sustentável.

Nesta linha, o Governo Português pretende assegurar a correcta implementação das directivas "Aves" e "Habitats", nomeadamente a protecção das espécies e habitats naturais de interesse comunitário e a gestão adequada das zonas integradas na Rede Natura 2000, através da elaboração de planos de gestão e de medidas activas de conservação, mas também por via da consideração rigorosa das incidências ambientais dos investimentos financiados pelos fundos comunitários, particularmente quando estejam em causa sítios da Rede Natura.

Assim, o quadro de gestão e acompanhamento do Quadro Comunitário de Apoio (QCA) III adoptado em Portugal visa garantir que os investimentos a realizar no seu âmbito não

prejudicam o ambiente e o ordenamento do território, prevendo-se para o efeito a presença de representantes do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território (MAOT) em diversos órgãos de controlo e decisão, designadamente comissões e unidades de gestão.

Assim, nos termos do n.º 3 do art.º 4.º do Decreto-Lei n.º 54-A/2000 de 7 de Abril, sempre que estejam em causa questões relevantes em matéria do ambiente e conservação da natureza e ordenamento do território, haverá um representante do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território na própria Comissão de Coordenação do QCA III, cuja missão é a respectiva coordenação global em todas as vertentes, de forma a assegurar a eficácia e a unidade dos procedimentos.

Por outro lado, cumpre dizer que nos termos do n.º 10 do art.º 31.º do Decreto-Lei n.º 54-A/2000, de 7 de Abril, as Unidades de Gestão relativas a intervenções operacionais com incidência directa em matéria de ambiente ou com incidência estruturante no ordenamento do território são sempre integradas por um representante do MAOT. Tal é o caso da Unidade de Gestão do POAT que, nos termos do Despacho n.º 14 165/2000 (II Série), de 12 de Julho de 2000, do Ministro do Equipamento Social, integra um representante do MAOT.

Finalmente, as Comissões de Acompanhamento dos diferentes Programas Operacionais serão integradas, também elas, por um representante do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, quando este não integre a respectiva Unidade de Gestão (alínea b) do n.º 1 do art.º 39.º do Decreto-Lei n.º 54-A/2000, de 7 de Abril).

A intervenção permanente do MAOT, a vários níveis, na gestão e acompanhamento do QCA III, reflecte a grande preocupação do Governo Português na integração das questões ambientais nos sectores de actividade económica e social e destina-se a assegurar a consideração das implicações ambientais dos projectos candidatos a financiamento, bem como evitar que os investimentos a realizar no âmbito do Quadro Comunitário de Apoio possam prejudicar o ambiente e o ordenamento do território e, de modo especial, os sítios da Rede Natura.

Em todo o caso, convirá recordar que a aprovação de um investimento não dispensa a sua concretização de respeitar os procedimentos e do regime jurídico de protecção de Rede Natura (tal como foi descrito no ponto 2), adoptado pela legislação portuguesa em transposição das directivas comunitárias relevantes, bem como as disposições constantes dos instrumentos de gestão territorial aplicáveis e que, em muitos casos, constituirão o instrumento privilegiado de salvaguarda dos valores ambientais dos sítios da Rede Natura.

9. REGIME DE AJUDAS

Respeito pelas regras comunitárias em matéria de concorrência no domínio das ajudas de estado.

Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes

Referência da Medida (cod. e designação)	Título do Regime de ajudas ou da ajuda (1)	Número do regime de ajuda (2)	Referência da carta de aprovação (2)	Duração de Regime (2)
1.1. Promover a conclusão do Projecto Prioritário	Nenhuma ajuda de estado, no sentido do artigo 87.1 do tratado, foi acordado para esta Medida			
1.2. Acelerar a construção dos eixos transversais e diagonais estruturantes	Nenhuma ajuda de estado, no sentido do artigo 87.1 do tratado, foi acordado para esta Medida			
2.1. Melhoria das acessibilidades e intervenções nos portos	Nenhuma ajuda de estado, no sentido do artigo 87.1 do tratado, foi acordado para esta Medida			
2.2. Desenvolvimento da rede complementar rodoviária	Nenhuma ajuda de estado, no sentido do artigo 87.1 do tratado, foi acordado para esta Medida			
2.3. Desenvolver uma rede nacional de logística	Nenhuma ajuda de estado, no sentido do artigo 87.1 do tratado, foi acordado para esta Medida			
3.1. Desenvolvimento de ligações ferroviárias entre centros urbanos	Nenhuma ajuda de estado, no sentido do artigo 87.1 do tratado, foi acordado para esta Medida			
3.2. Melhoria das ligações rodoviárias entre centros urbanos e nós variantes	Nenhuma ajuda de estado, no sentido do artigo 87.1 do tratado, foi acordado para esta Medida			
4.1. Melhoria da qualidade e eficiência do sistema de transportes	Nenhuma ajuda de estado, no sentido do artigo 87.1 do tratado, foi acordado para esta Medida			
4.2. Reforço das condições de segurança do sistema de transportes	Nenhuma ajuda de estado, no sentido do artigo 87.1 do tratado, foi acordado para esta Medida			

Nota: A autoridade de Gestão, de acordo com o disposto na alínea g) do 1º parágrafo do artigo 34º, deve manter actualizado este quadro e informar na Comissão, aquando da actualização do Complemento de Programação, de todas as modificações existentes. A introdução de novos regimes de ajudas implica uma modificação da decisão da Comissão relativa à intervenção. O artigo 4º da decisão da Comissão relativa a cada Programa (cláusula suspensiva relativa às ajudas de Estado) aplica-se às medidas que beneficiem de regimes de ajudas de Estado que são submetidas a medidas adequadas, ou que não tenham sido aprovadas. Actualmente, este aspecto não tem aplicação no âmbito do POAT, na medida em que nenhuma ajuda e Estado, no sentido do artigo 87.1 do Tratado, foi acordada para qualquer das medidas do Programa.