



GOVERNO DE  
**PORTUGAL**

MINISTÉRIO DA ECONOMIA  
E DO EMPREGO

# Plano Estratégico de Transportes

Linhas orientadoras- Horizonte 2011-2015

# Princípios Orientadores

---

## **Cumprir os compromissos**

Portugal tem de cumprir os compromissos assumidos. Quer externamente no âmbito do memorando de entendimento. Quer internamente perante credores do sector e dos próprios contribuintes que esperam a eliminação dos desperdícios através de uma gestão mais eficaz dos recursos disponíveis.

## **Assegurar a manutenção do serviço público de transportes**

O sector tem um papel determinante nas políticas de coesão social e territorial. A actual situação de colapso financeiro põe em causa este papel existindo mesmo o risco de interrupção forçada de alguns serviços públicos de transportes.

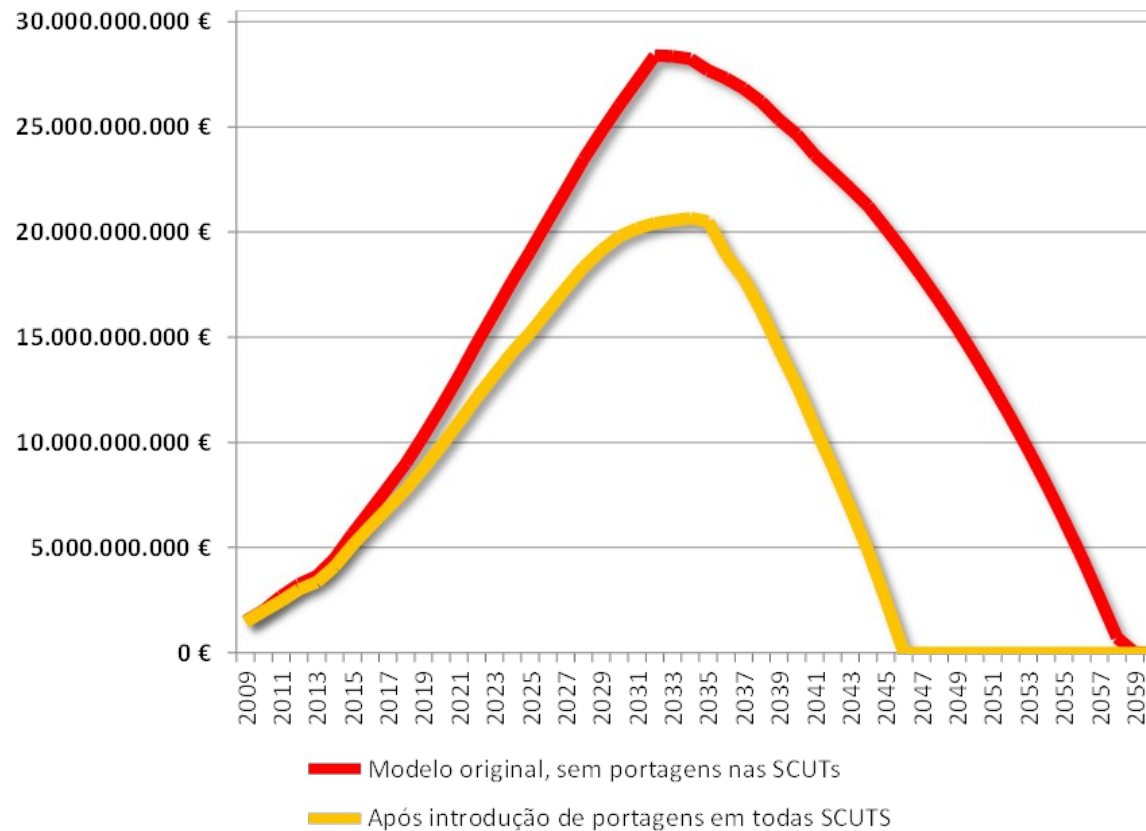
## **Alavancar a competitividade da economia**

Com os recursos disponíveis ainda mais limitados importa concentrar esses mesmos recursos em áreas e projectos de reconhecida capacidade reprodutiva para a economia.

# Infra-estruturas rodoviárias

# Diagnóstico

**Endividamento da Estradas de Portugal**  
Sem actualização da CSR



## Diagnóstico

7 subconcessões lançadas entre 2007 e 2010;

Dívida da *Estradas de Portugal*:  
28.400M sem portagens (2034);  
20.700M com portagens (2034);

Actualização da CSR suspensa desde 2007;

Rupturas de tesouraria para a manutenção das infra-estruturas existentes.

## Principais medidas

Suspensão de novos projectos de investimento;

Actualização à taxa de inflação da CSR;

Revisão dos contratos de concessão;

Racionalização da gestão da EP.

# Transporte Público de Passageiros

## Diagnóstico

**Carris.** Encargos com juros 30M.  
Passivo 938M. Custos com pessoal superiores às receitas de bilheteira.

**Metro de Lisboa.** Encargos com juros. 101M. Passivo 1.372M. Oferta superior à procura em 400%

**STCP.** Encargos com juros 28,8M.  
Passivo 390M. Oferta redundante com o Metro do Porto.

**Metro do Porto.** Encargos com juros 88,7M. Passivo 3.435M. Oferta superior à procura em 440%

**CP.** Encargos com juros 191M.  
Passivo 3.796M. Oferta superior à procura em 280%

**Refer.** Encargos com juros 190M.  
Dívida 6.000M. Custos com pessoal superiores às receitas próprias.

**Transtejo e Soflusa.** Passivo 192M.  
Encargos com juros 4,7M. Oferta superior à procura em 200%



---

# Programa de Reequilíbrio Operacional

## 1.ª Fase: Viabilização Financeira

Reestruturação do SEE;

Custos com Pessoal;

Oferta;

Receitas extra-exploração;

Tarifário;

## 2.ª Fase: Abertura à Iniciativa Privada

Concessão da operação de serviços de transporte públicos na AML e AMP;

Focar a gestão empresarial na contenção de custos e na atracção de novos clientes, com base em critérios racionais e independentes do poder e influências políticas.

Acabar com os défices de exploração crónicos, suportados pelos contribuintes.

# Marítimo-Portuário

---

## Diagnóstico

O Mar é um activo estratégico ímpar para o nosso país;

O transporte marítimo é responsável por 72% do comércio internacional.

## Principais medidas

No sector marítimo-portuário deve ser feito um esforço de manutenção do investimento de forma a melhorar a competitividade do nosso país e das nossas exportações.

Investimento a realizar:  
2.500 milhões de euros, entre investimento público e privado.

# Logística e Mercadorias

## Diagnóstico

O desenvolvimento de cadeias logísticas eficazes reduz os custos de contexto e promove a atracção e fixação de empresas e o desenvolvimento do tecido industrial

Programa Portugal Logístico por concretizar

Transporte ferroviário de mercadorias (CP Carga) em falência técnica;

O transporte internacional de mercadorias por via ferroviária é incipiente.

## Principais medidas

Reforma do Programa Portugal Logístico, adequando-o à realidade;

Reestruturação da CP-Carga e sua privatização;

Reforma da Regulação do Sector Ferroviário de Mercadorias;

Criação de ligação ferroviária para mercadorias aos principais portos portugueses e o centro da europa;

# Transporte Aéreo

## Diagnóstico

O transporte aéreo é estratégico para a economia nacional e em particular para o turismo;

A descapitalização da TAP impede-a de explorar todo o seu potencial de crescimento, em especial para a América Latina e África, mercados estratégicos para Portugal;

Avultados investimentos realizados no Aeroporto da Portela.

## Principais medidas

Privatização da TAP aliando-a a um parceiro estratégico que alavanque o seu potencial;

Revisão dos pressupostos que estiveram na base da decisão de construção de Novo Aeroporto de Lisboa;

Criação de condições para a rentabilização dos investimentos realizados na Portela, maximizando o seu período de vida.

# Governança e Regulação



---

## Diagnóstico

Existência de quatro organismos que regulam o sector:

- Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT)
- Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias (InIR)
- Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)
- Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM).

## Principais medidas

Reorganização do modelo organizativo, com vista a uma mais eficiente regulação do sector;

Obtenção de sinergias e redução de custos de funcionamento.