

PROGRAMA NACIONAL
DE INVESTIMENTOS

2030

RELATÓRIO

Versão apresentada a
22 de outubro de 2020



Nota Introdutória

O Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030) tem como objetivo ser o instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, para fazer face às necessidades e desafios da próxima década e décadas vindouras.

Na sequência do amplo consenso económico, social e político obtido sobre as linhas orientadoras do Portugal 2030, revestia-se de capital importância a realização de uma reflexão estratégica sobre os investimentos infraestruturais a lançar na próxima década.

Como tal, para a construção do PNI 2030 de forma aberta e participada, de modo a refletir as escolhas do país relativamente aos grandes investimentos estruturantes a realizar, foi realizado um amplo processo de auscultação consulta pública, que incluiu um vasto conjunto de entidades setoriais, da Academia e de outros especialistas.

O PNI 2030 resultou, esta forma, de um exercício rigoroso de análise e planeamento que o Governo realizou de forma abrangente, envolvendo os mais variados atores económicos e sociais, de forma a alcançar um amplo consenso nacional relativamente aos investimentos a realizar.

O âmbito do PNI 2030 é multisectorial, incidindo sobre os setores da mobilidade e transportes, fatores-chave para a competitividade externa e coesão interna do nosso país, do ambiente, energia e do regadio, fundamentais para enfrentar os desafios da descarbonização e da transição energética.

O PNI 2030 consubstancia a estratégia do país para uma década de convergência com a União Europeia, de forma a permitir que Portugal possa responder adequadamente aos desafios globais que se perspetivam para a próxima década, assentando em 3 objetivos estratégicos, a saber:

- Coesão, reforçando a coesão territorial, em particular através do reforço da conetividade dos territórios, e da atividade económica, valorizando o capital natural;
- Competitividade e Inovação, aumentando e melhorando as condições infraestruturais do território nacional, capitalizando o potencial geográfico atlântico nacional e reforçando a inserção territorial de Portugal na Europa, em particular na Península Ibérica;
- Sustentabilidade e Ação Climática, promovendo a descarbonização da economia e a transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas.

Índice

| | |
|--|-----------|
| Sumário Executivo..... | 7 |
| 1. Enquadramento e Metodologia..... | 23 |
| 1.1. <i>Enquadramento.....</i> | 23 |
| 1.2. <i>Metodologia</i> | 24 |
| 1.3. <i>Estrutura do documento.....</i> | 26 |
| 2. Coerência Estratégica | 27 |
| 2.1. <i>Enquadramento Estratégico.....</i> | 27 |
| 2.2. <i>Metas e objetivos</i> | 29 |
| 2.3. <i>Desígnios estratégicos do PNI 2030</i> | 30 |
| 2.4. <i>Eixos estratégicos setoriais do PNI 2030</i> | 31 |
| 3. Análise Setorial | 37 |
| 3.1. <i>Transportes e Mobilidade.....</i> | 37 |
| 3.2. <i>Ambiente</i> | 41 |
| 3.3. <i>Energia</i> | 48 |
| 3.4. <i>Regadio</i> | 51 |
| 4. Programa de Investimentos 2021-30 | 55 |
| 4.1. <i>Transportes e Mobilidade.....</i> | 55 |
| 4.2. <i>Ambiente</i> | 60 |
| 4.3. <i>Energia</i> | 64 |
| 4.4. <i>Regadio</i> | 66 |
| 5. Resultados Esperados | 67 |
| 5.1. <i>Transportes e Mobilidade.....</i> | 67 |
| 5.2. <i>Ambiente</i> | 68 |
| 5.3. <i>Energia</i> | 69 |
| 5.4. <i>Regadio</i> | 69 |
| 6. Estratégia de Financiamento | 70 |
| 6.1. <i>Setores Institucionais.....</i> | 70 |
| 6.2. <i>Fontes de Financiamento</i> | 72 |
| 6.3. <i>Financiamento do Programa de Investimentos 2021-30</i> | 74 |
| Anexos | 78 |

Sumário Executivo

Enquadramento

O Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030) materializa os investimentos estruturantes de promoção pública ou de promoção privada enquadrados em políticas públicas no horizonte temporal da próxima década, de 2021 a 2030. Trata-se de um programa multisectorial e que tem por base a articulação com outros instrumentos estratégicos e de planeamento.

O PNI 2030 inclui, portanto, os principais investimentos em infraestruturas e equipamentos a realizar entre 2021 e 2030, em Portugal Continental, em 4 áreas temáticas: Transportes e Mobilidade, Ambiente, Energia e Regadio. Cada uma destas áreas temáticas ou setores está dividido em subsetores, identificados neste documento pelos símbolos que se seguem.



TRANSPORTES E MOBILIDADE



Mobilidade e
Transportes Públicos



Ferrovia



Rodovia



Aeroportuário



Marítimo-Portuário



AMBIENTE



Ciclo Urbano da Água



Gestão de Resíduos



Proteção do Litoral



Passivos Ambientais



Gestão de Recursos Hídricos



Gestão de Efluentes Agrícolas
e Agroindustriais



Conservação da Natureza e
Biodiversidade



Florestas



Recursos Marinhos



ENERGIA



Redes de Energia



Reforço da Produção de Energia



Eficiência Energética



REGADIO

Resumidamente, o âmbito do PNI2030 pode ser definido da seguinte forma:

Domínio: Investimentos em infraestruturas e equipamentos;

Âmbito Territorial: Portugal Continental;

Horizonte Temporal: 2021 a 2030;

Dimensão: Projetos ou Programas de valor igual ou superior a 75M€.

Coerência Estratégica

Domínios e Objetivos Estratégicos do Portugal 2030

| | | |
|----------------------------|--|--|
| Transversais | 1. As Pessoas Primeiro: menos desigualdade e mais inclusão | 1.1. Promoção da inclusão e da sustentabilidade demográfica 1.2. Qualidade, formação e emprego |
| | 2. Inovação: motor do desenvolvimento | 2.1. Inovação empresarial 2.2. Qualificação avançada dos recursos humanos 2.3. Qualificação das instituições |
| Com Incidência Territorial | 3. Um País Competitivo Externamente e Coeso Internamente | 3.1. Competitividade das redes urbanas 3.2. Projeção da faixa atlântica 3.3. Inserção territorial no mercado ibérico 3.4. Competitividade e coesão dos territórios de baixa densidade |
| | 4. Um País Sustentável e que Valoriza os seus Recursos Endógenos | 4.1. Energia e alterações climáticas 4.2. Economia do mar 4.3. Agricultura e florestas |

O PNI 2030 tem como objetivo ser o instrumento de planeamento de investimentos estratégicos e estruturantes de políticas pública a realizar na próxima década, estando alinhado com a estratégia definida para o Portugal 2030.

Como tal, a definição dos desígnios estratégicos que norteiam o PNI 2030 teve por base os domínios e objetivos estratégicos que presidiram à elaboração do Portugal 2030.

O PNI 2030 consubstancia a estratégia do país para uma década de convergência com a União Europeia, de forma a permitir que Portugal possa responder adequadamente aos desafios globais que se perspetivam para a próxima década. Desta forma, estabelecessem-se 3 Desígnios Estratégicos para o PNI 2030, enunciados na tabela seguinte.

| Desígnios Estratégicos do PNI 2030 | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|--|
| | Coesão | Reforçando a coesão territorial, em particular através do reforço da conetividade dos territórios, e da atividade económica, valorizando o capital natural. |
| | Competitividade e Inovação | Aumentando e melhorando as condições infraestruturais do território nacional, capitalizando o potencial geográfico atlântico nacional e reforçando a inserção territorial de Portugal na Europa, em particular na Península Ibérica. |
| | Sustentabilidade e Ação Climática | Promovendo a descarbonização da economia e a transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas. |

Transportes e Mobilidade

| Eixos Estratégicos do setor dos Transportes e Mobilidade | Desígnios Estratégicos do PNI 2030 | | |
|---|---|--|---|
|  | Acessibilidade equitativa, reforçando a rede do sistema de mobilidade no território nacional para promover a equidade de acesso; |  | |
|  | Conectividade alargada, alargando a conectividade externa, reforçando as infraestruturas de conexão internacional e suas ligações intra- e intermodais; |  |  |
|  | Mobilidade inteligente, promovendo a implementação de soluções inovadoras e de tecnologias de futuro aplicadas ao ecossistema da mobilidade; |  |  |
|  | Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica, impulsionando a mobilidade sustentável e contribuir para a descarbonização do setor dos transportes; |  |  |
|  | Infraestruturas e equipamentos resilientes, robustecendo as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência; |  |  |

Ambiente

| Eixos Estratégicos do setor do Ambiente | Desígnios Estratégicos do PNI 2030 | | |
|--|---|---|---|
| |  |  |  |
|  Neutralidade carbónica, colocando o país numa trajetória de neutralidade carbónica, através da descarbonização e do sequestro de carbono; | ✓ | ✓ | ✓ |
|  Adaptação do território, reduzindo as vulnerabilidades e aumentando a resiliência do território aos efeitos das alterações climáticas; | ✓ | ✓ | ✓ |
|  Economia circular, evoluindo para um modelo económico que preserve e recupere ativamente os recursos que transaciona; | ✓ | ✓ | ✓ |
|  Recursos e capital natural, preservando o património e os elementos naturais enquanto bens públicos e capitalizando o respetivo potencial económico; | ✓ | ✓ | ✓ |
|  Infraestruturas ambientais resilientes, otimizando infraestruturas ambientais, promovendo a sua resiliência e sustentabilidade económica. | ✓ | ✓ | ✓ |

Energia

| Eixos Estratégicos do setor da Energia | Desígnios Estratégicos do PNI 2030 | | |
|--|--|---|---|
| |  |  |  |

-  Neutralidade carbónica, colocando o país numa trajetória de descarbonização e melhoria da eficiência do sistema energético; ✓ ✓
-  Infraestruturas e equipamentos resilientes, reforçando, modernizando e otimizando os sistemas, desenvolvendo as interligações, assegurando a segurança no abastecimento e a flexibilidade no sistema; ✓ ✓ ✓
-  Sistemas inteligentes, promovendo soluções inovadoras e tecnologias de futuro aplicadas à energia. ✓ ✓

Regadio

| Eixos Estratégicos do setor do Regadio | Desígnios Estratégicos do PNI 2030 | | |
|--|--|---|---|
| |  |  |  |

-  Adaptação do território, reduzindo as vulnerabilidades e aumentando a resiliência do território aos efeitos das alterações climáticas; ✓ ✓
-  Recursos e capital natural, preservando o património e os elementos naturais enquanto bens públicos e capitalizando o respetivo potencial económico; ✓ ✓
-  Infraestruturas e equipamentos resilientes, robustecendo as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência. ✓ ✓ ✓

Programa de Investimentos 2021-30



TRANSPORTES E MOBILIDADE

| | Número de Projetos e Programas | Investimento |
|-----------------------------------|--------------------------------|--------------|
| Mobilidade e Transportes Públicos | 9 | 5825 M€ |
| Ferrovia | 16 | 10510 M€ |
| Rodovia | 8 | 1980 M€ |
| Aeroportuário | 4 | 1257 M€ |
| Marítimo-Portuário | 8 | 2088 M€ |
| TOTAL | 45 | 21660 M€ |
| Investimento Público | | 17694 M€ |
| Investimento Privado | | 3966 M€ |



Mobilidade e Transportes Públicos

| | | Período | Investimento |
|------|--|-----------|--------------|
| MTP1 | Consolidação da Rede de Metro e Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em Sítio Próprio na AML | 2021-2030 | 2300 M€ |
| MTP2 | Consolidação da Rede de Metro e Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em Sítio Próprio na AMP | 2021-2030 | 1350 M€ |
| MTP3 | Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em cidades de média dimensão | 2021-2030 | 200 M€ |
| MTP4 | Descarbonização da Logística Urbana | 2021-2030 | 450 M€ |
| MTP5 | Promoção da Mobilidade Elétrica | 2021-2030 | 360 M€ |
| MTP6 | Promoção da Rede Nacional de Interconexão Ciclável | 2021-2030 | 300 M€ |
| MTP7 | Promoção de Soluções Inovadoras e inteligentes de modalidade urbana | 2021-2030 | 200 M€ |
| MTP8 | Descarbonização dos Transportes Públicos | 2021-2030 | 590 M€ |
| MTP9 | Promoção da mobilidade flexível, partilhada e conectada a nível nacional | 2021-2030 | 75 M€ |



Ferrovia

| | | Período | Investimento |
|-----|---|-----------|--------------|
| F1 | Nova Linha Porto - Lisboa | 2021-2030 | 4500 M€ |
| F2 | Programa de aumento de capacidade na rede ferroviária das áreas metropolitanas | 2021-2028 | 290 M€ |
| F3 | Programa de segurança ferroviária, renovação e reabilitação, redução de ruído e adapt. às alt. climáticas | 2021-2030 | 450 M€ |
| F4 | Programa de sinalização e implementação do ERTMS/ETCS + GSM-R | 2021-2030 | 270 M€ |
| F5 | Programa de Eletrificação e Reforço da Rede Ferroviária Nacional | 2021-2030 | 740 M€ |
| F6 | Programa de telemática, estações e segurança da operação | 2021-2030 | 165 M€ |
| F7 | Programa de melhoria de terminais multimodais | 2021-2030 | 200 M€ |
| F8 | Modernização das ligações ferroviárias a Beja e a Faro | 2021-2025 | 230 M€ |
| F9 | Modernização da Linha do Vouga | 2021-2025 | 100 M€ |
| F10 | Ligaçāo da Linha de Cascais à Linha de Cintura | 2023-2027 | 200 M€ |
| F11 | Nova Linha Porto - Valença - Vigo (1ª Fase) | 2021-2030 | 900 M€ |
| F12 | Corredor Internacional Sul (2ª Fase) | 2021-2030 | 150 M€ |
| F13 | Corredor Internacional Norte (2ª Fase) | 2026-2030 | 600 M€ |
| F14 | Novo Material Circulante: Comboios Urbanos | 2021-2029 | 680 M€ |
| F15 | Novo Material Circulante: Comboios de Longo Curso | 2021-2029 | 650 M€ |
| F16 | Novo Material Circulante: Comboios Regionais | 2024-2030 | 385 M€ |



Rodovia

| | | Período | Investimento |
|----|--|-----------|--------------|
| R1 | Prog. de Segurança Rodoviária, Renovação e Reabilitação, Redução de Ruído a adaptação às alterações climáticas | 2021-2030 | 530 M€ |
| R2 | Programa de Construção de "Missing Links" | 2021-2030 | 425 M€ |
| R3 | Arco Ribeirinho Sul | 2021-2026 | 200 M€ |
| R4 | Programa de alargamentos e aumentos de capacidade | 2021-2030 | 268 M€ |
| R5 | Conclusão do IP8 entre Sines e Beja | 2021-2028 | 130 M€ |
| R6 | Programa de Apoio à Inovação e Eficiência na Rede Rodoviária | 2021-2030 | 100 M€ |
| R7 | Programa de Valorização das Áreas Empresariais (2ª Fase) | 2021-2030 | 164 M€ |
| R8 | Programa de Coesão Territorial e Transfronteiriça | 2021-2030 | 163 M€ |



Aeroportuário

| | | Período | Investimento |
|----|---|-----------|--------------|
| A1 | Expansão aeroportuária da Região de Lisboa | 2023-2028 | 1057 M€ |
| A2 | Adequação progressiva da capacidade na rede aeroportuária à evolução da procura | 2021-2030 | 100 M€ |
| A3 | Requalificação e melhoria de eficiência e níveis de serviço na rede aeroportuária | 2021-2030 | 100 M€ |

| Marítimo-portuário | | Período | Investimento |
|--------------------|--|-----------|--------------|
| M1 | Porto de Sines | 2021-2030 | 940 M€ |
| M2 | Porto de Lisboa | 2021-2030 | 265 M€ |
| M3 | Porto de Leixões | 2021-2030 | 379 M€ |
| M4 | Porto de Setúbal | 2021-2030 | 124 M€ |
| M5 | Porto de Aveiro | 2021-2030 | 113 M€ |
| M6 | Via Navegável do Douro | 2021-2030 | 102 M€ |
| M7 | Programa investimento em portos fora da rede principal | 2021-2030 | 90 M€ |
| M8 | Janela Única Logística 5.0 | 2021-2030 | 75 M€ |



AMBIENTE

| | Número de Programas | Investimento |
|--|---------------------|----------------|
| Ciclo Urbano da Água | 5 | 2000 M€ |
| Gestão de Resíduos | 2 | 758 M€ |
| Proteção do Litoral | 3 | 800 M€ |
| Passivos Ambientais | 1 | 130 M€ |
| Gestão de Recursos Hídricos | 3 | 1310 M€ |
| Gestão de Efl. Agropecuários e Agroindustriais | 3 | 400 M€ |
| Conservação da Natureza e Biodiversidade | 3 | 320 M€ |
| Florestas | 4 | 1400 M€ |
| Recursos Marinhos | 3 | 300 M€ |
| TOTAL | 27 | 7418 M€ |
| Investimento Público | | 6901 M€ |
| Investimento Privado | | 517 M€ |



Ciclo Urbano da Água

| | | Período | Investimento |
|------|---|-----------|--------------|
| CUA1 | Promoção da reabilitação de ativos | 2021-2030 | 480 M€ |
| CUA2 | Aumento da resiliência dos sist. de abastecimento público de água, de saneamento de águas residuais e de drenagem de águas pluviais | 2021-2030 | 724 M€ |
| CUA3 | Promoção da transição para a economia circular no setor da água | 2021-2030 | 109 M€ |
| CUA4 | Eficiência da recolha e tratamento de águas residuais para melhorar a qualidade das massas de água | 2021-2030 | 483 M€ |
| CUA5 | Descarbonização do setor da água e adaptação às alterações climáticas | 2021-2030 | 204 M€ |



Gestão de Resíduos

| | | Período | Investimento |
|------|--|-----------|--------------|
| RES1 | Dinamização de soluções de recolha seletiva multimaterial e orgânica | 2021-2030 | 223 M€ |
| RES2 | Promoção da eficiência da utilização de recursos na transição para a economia circular | 2021-2030 | 535 M€ |

| | | Período | Investimento |
|---|--|-----------|--------------|
|  | Proteção do Litoral | | |
| LIT1 | Proteção costeira em zonas de risco | 2021-2030 | 495 M€ |
| LIT2 | Requalificação e valorização das atividades e do território | 2021-2030 | 74 M€ |
| LIT3 | Planos de Intervenção e Projetos de Requalificação | 2021-2030 | 231 M€ |
|  | | Período | Investimento |
| PAB1 | Remediação e recuperação ambiental de locais contaminados de antigas áreas industriais, mineiras e pedreiras abandonadas | 2021-2030 | 130 M€ |
|  | | Período | Investimento |
| RHI1 | Adaptação das regiões hidrográficas aos riscos de inundações | 2021-2030 | 130 M€ |
| RHI2 | Proteção e valorização dos recursos hídricos | 2021-2030 | 580 M€ |
| RHI3 | Adaptação das regiões hidrográficas aos fenómenos de seca | 2021-2030 | 600 M€ |
|  | | Período | Investimento |
| EAP1 | Adaptação das unidades produtivas agropecuárias e agroindustriais | 2021-2030 | 47 M€ |
| EAP2 | Adoção de soluções técnicas de promoção da economia circular na gestão de efluentes | 2021-2030 | 296 M€ |
| EAP3 | Adaptação dos sistemas de saneamento para assegurar a proteção das massas de água | 2021-2030 | 57 M€ |
|  | | Período | Investimento |
| CNB1 | Melhoria do estado de conservação do património natural | 2021-2030 | 120 M€ |
| CNB2 | Promoção do reconhecimento do valor do património natural | 2021-2030 | 100 M€ |
| CNB3 | Fomento da apropriação dos valores naturais e da biodiversidade pela sociedade | 2021-2030 | 100 M€ |



Florestas

| | | Período | Investimento |
|------|--|-----------|--------------|
| FLO1 | Promoção da Transformação da Paisagem dos Territórios de Floresta Vulneráveis | 2021-2030 | 800 M€ |
| FLO2 | Concretização da Rede Primária de Faixas de Gestão de Combustível | 2021-2030 | 250 M€ |
| FLO3 | Investimento nas matas nacionais e perímetros florestais | 2021-2030 | 250 M€ |
| FLO4 | Combate à desertificação - Criação de uma barreira florestal contra a desertificação | 2021-2030 | 100 M€ |



Recursos Marinhos

| | | Período | Investimento |
|------|---|-----------|--------------|
| RMA1 | Biodiversidade marinha, monitorização e gestão do espaço marítimo | 2021-2030 | 150 M€ |
| RMA2 | Recolha de lixo marinho, artes de pesca e respetivos equipamentos | 2021-2030 | 75 M€ |
| RMA3 | Desenvolvimento de aquicultura sustentável | 2021-2030 | 75 M€ |


ENERGIA

| | Número de Projetos e Programas | Investimento |
|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|
| Redes de Energia | 5 | 1960 M€ |
| Reforço de Produção de Energia | 5 | 9100 M€ |
| Eficiência Energética | 2 | 2000 M€ |
| TOTAL | 12 | 13060 M€ |
| Investimento Público | | 724 M€ |
| Investimento Privado | | 12336 M€ |


Redes de Energia

| | | Período | Investimento |
|-----|---|-----------|--------------|
| RE1 | Promoção das interligações de eletricidade | 2021-2030 | 860 M€ |
| RE2 | Promoção das infraestruturas para gases | 2021-2030 | 500 M€ |
| RE3 | Consolidação das redes nacionais de eletricidade | 2021-2030 | 244 M€ |
| RE4 | Promoção de sistemas inteligentes para a transição energética | 2021-2030 | 225 M€ |
| RE5 | Programa GNL Marítimo | 2021-2030 | 131 M€ |


Reforço da Produção de Energia

| | | Período | Investimento |
|-----|--|-----------|--------------|
| PE1 | Promoção das energias de fontes renováveis | 2021-2030 | 350 M€ |
| PE2 | Promoção das energias de fontes renováveis oceânicas | 2021-2030 | 1150 M€ |
| PE3 | Promoção da produção e consumo de gases renováveis, combustíveis sintéticos renováveis e outros usos | 2021-2030 | 4150 M€ |
| PE4 | Projeto Industrial de produção de hidrogénio verde em Sines | 2021-2030 | 2850 M€ |
| PE5 | Promoção do Autoconsumo e das Comunidades de Energia Renovável | 2021-2030 | 600 M€ |


Eficiência Energética

| | | Período | Investimento |
|-----|---|-----------|--------------|
| EE1 | Promoção de eficiência energética nos setores de atividade | 2021-2030 | 500 M€ |
| EE2 | Renovação energética e descarbonização do parque de edifícios | 2021-2030 | 1500 M€ |



REGADIO

| | Número de Projetos e Programas | Investimento |
|------------------------------|--------------------------------|--------------|
| TOTAL (Investimento Público) | 2 | 750 M€ |

| | Regadio | Período | Investimento |
|------|--|-----------|--------------|
| REG1 | Revitalização do regadio existente: reabilitação e modernização de infraestruturas hidráulicas | 2021-2030 | 350 M€ |
| REG2 | Aumento da área regada: instrumento de desenvolvimento do território rural | 2021-2030 | 400 M€ |

Fontes de Financiamento

| Fontes de Financiamento | |
|-------------------------|--|
| Europeu | Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI) |
| | Outros Fundos Europeus (IRR, CEF, etc.) |
| Nacional | Fundo Ambiental |
| | Redução de encargos com PPPs rodoviárias |
| | Receitas Gerais do Estado |
| | Outras |

Os FEEI abrangem os fundos da política de Coesão (Fundo Social Europeu, Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e Fundo de Coesão), o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural e o Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas.

Outros fundos de investimento financiados pela EU, com especial relevo para o Mecanismo Interligar a Europa (CEF - Connecting Europe Facility). Destaque, também, para o Instrumento de Recuperação e Resiliência (IRR), parte das políticas de recuperação da crise económica resultante da pandemia.

O Fundo Ambiental tem como finalidade apoiar políticas ambientais para a prossecução dos objetivos do desenvolvimento sustentável.

Poupança esperada em resultado da redução dos encargos anuais com pagamento de Parcerias Público-Privadas, em particular, no setor rodoviário, no período 2021-30, em comparação com o ano de 2019.

Financiamento direto através do Orçamento do Estado.

Financiamento obtido pelo setor empresarial público e privado através de fundos próprios ou junto de instituições financeiras.

1. Enquadramento e Metodologia

O Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030) materializa os investimentos estruturantes de promoção pública ou de promoção privada enquadrados em políticas públicas no horizonte temporal da próxima década, de 2021 a 2030. Trata-se de um programa multisectorial e que tem por base a articulação com outros instrumentos estratégicos e de planeamento.

1.1. Enquadramento

O PNI 2030 inclui os principais investimentos estruturantes em infraestruturas e equipamentos a realizar entre 2021 e 2030, em Portugal Continental, em 4 áreas temáticas: Transportes e Mobilidade, Ambiente, Energia e Regadio. Cada uma destas áreas temáticas ou setores está dividido em subsetores, identificados neste documento pelos símbolos que se seguem.



TRANSPORTES E MOBILIDADE



Mobilidade e
Transportes Públicos



Ferrovia



Rodovia



Aeroportuário



Marítimo-Portuário



AMBIENTE



Ciclo Urbano da Água



Gestão de Resíduos



Proteção do Litoral



Passivos Ambientais



Gestão de Recursos Hídricos



Gestão de Efluentes Agrícolas
e Agroindustriais



Conservação da Natureza e
Biodiversidade



Florestas



Recursos Marinhos



ENERGIA



Redes de Energia



Reforço da Produção de Energia



Eficiência Energética



REGADIO

Na elaboração deste instrumento de planeamento foram adotados os seguintes princípios orientadores:

- Perspetiva de planeamento num horizonte temporal de médio a longo prazo;
- Planeamento de investimentos estratégicos e estruturantes de promoção pública ou de promoção privada enquadrados em planos de políticas públicas, que respondam aos desafios que o país enfrentará na próxima década e décadas vindouras;
- Programa multissetorial, focado em área temáticas estratégicas para a competitividade externa e a coesão interna do país;
- Alinhamento com outros instrumentos de estratégia e política pública, de forma a garantir uma forte coerência estratégica a este instrumento de planeamento.

Para um efetivo enquadramento do PNI 2030 importa ainda definir o seu âmbito da seguinte forma:

Domínio: Investimentos em infraestruturas e equipamentos;

Âmbito Territorial: Portugal Continental;

Horizonte Temporal: 2021 a 2030;

Dimensão: Projetos ou Programas de valor igual ou superior a 75M€.

1.2. Metodologia

Tendo como ponto de partida os objetivos globais do Portugal 2030, o PNI 2030 foi desenvolvido de forma aberta e participada, de modo a refletir as escolhas do país relativamente aos grandes investimentos estruturantes.

A metodologia definida para a elaboração do PNI 2030 assentou nas fases e etapas que se apresentam de seguida.

Orientações Estratégicas

Esta fase inicial de elaboração do PNI 2030 incluiu a realização das seguintes tarefas e atividades:

- Definição do âmbito do PNI ao nível do domínio, território, horizonte temporal e da dimensão dos investimentos, bem como do universo de áreas temáticas;
- Alinhamento com os compromissos já assumidos, assegurando também a coerência estratégica com outros instrumentos de estratégia e de política;

- Definição de desígnios e eixos estratégicos para cada área temática.

Diagnóstico e tendências setoriais

Nesta fase procedeu-se ao diagnóstico das áreas temáticas selecionadas para integrar o âmbito do PNI e identificação das respetivas tendências setoriais:

- Realização de diagnósticos setoriais, a partir dos inputs técnicos dos agentes e entidades ligadas aos diversos setores representados no PNI;
- Identificação dos principais desafios e áreas de melhoria;
- Consensualização das principais tendências setoriais para a próxima década.

Processo de auscultação pública

Tal como referido anteriormente, o PNI foi elaborado de forma aberta e participada. Esta fase contemplou a recolha de contributos junto da sociedade civil tendo por base 2 abordagens complementares:

- Sessões temáticas e sessões regionais com os principais representantes dos setores;
- Contributos submetidos no sítio da web ou à equipa de trabalho.

O processo de auscultação realizado para o PNI 2030 teve uma abrangência significativa, tendo sido realizadas 10 sessões de auscultação pública que contaram com a participação de mais de 120 entidades.



Durante este processo de auscultação pública foram rececionados mais de 130 mensagens e 100 documentos, resultando em mais de 1500 propostas de investimento. No Anexo A.4. é apresentada uma breve descrição dos principais contributos recebidos em sede do processo de auscultação pública.

Elaboração do Programa de Investimentos

Esta fase consubstancia a preparação do programa de investimentos vertido no PNI 2030, para a qual concorreram as seguintes atividades e tarefas:

- Reflexão e análise crítica das necessidades identificadas;
- Elaboração do programa de investimentos organizado em 4 áreas temáticas (transportes e mobilidade, ambiente, energia e regadio), e estruturado em 3 blocos por setor;
- Eixos estratégicos;
- Quadros-resumo dos investimentos;
- Lista de programas e projetos de investimento.

Definição dos resultados a alcançar e da estratégia de financiamento:

Esta fase consistiu na:

- Seleção de resultados a alcançar com a execução dos investimentos previstos para cada área temática;
- Reflexão e definição sobre a estratégia de financiamento global para os investimentos do PNI.

Apreciação e Revisão

Após a fase de discussão, que foi iniciada em junho de 2018, a primeira versão do PNI foi discutida em Conselho de Ministros a 10 de janeiro de 2019, tendo sido publicada e enviada para a apreciação pela Assembleia da República.

A Assembleia da República apreciou o PNI 2030, tendo sido criado um grupo de trabalho na Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas que analisou a proposta. O resultado do trabalho deste grupo de trabalho foi aprovado sob a forma da Resolução da Assembleia da República 154/2019, de 23 de Agosto.

A referida Resolução da Assembleia da República foi considerada na análise feita pelo Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP), cujo parecer e contributos recolhidos também se encontram publicado no seu sítio na web.

Tendo em consideração o parecer do CSOP, foi produzida a presente versão revista do PNI 2030.

1.3. Estrutura do documento

As fases do processo de definição do PNI 2030 foram comuns às áreas temáticas selecionadas e estão refletidas nas seguintes 7 secções do documento:

- Enquadramento e Metodologia: Este capítulo inclui o enquadramento do PNI 2030 e a definição da metodologia adotada na sua elaboração;
- Coerência Estratégica: Neste capítulo é apresentada a forma de articulação do PNI 2030 com os relevantes instrumentos de planeamento e de política pública, procedendo-se à identificação e explicitação dos desígnios estratégicos do PNI 2030 e eixos estratégicos setoriais;
- Análise Setorial: Neste capítulo são apresentados os diagnósticos setoriais efetuados, identificadas as tendências setoriais que nortearão os desafios que o país enfrentará na próxima década e explicitadas as principais conclusões resultantes do processo de auscultação pública;
- Programa de Investimentos: Este capítulo inclui a apresentação dos projetos e programas de investimento selecionados em cada área temática;
- Resultados Esperados: Apresenta-se um conjunto de indicadores de resultados que o PNI 2030 deverá endereçar;
- Estratégia de Financiamento: Este capítulo inclui a identificação dos modelos de investimento e respetivas fontes de financiamento.

Fazem ainda parte integrante do PNI 2030 um conjunto de 4 anexos com informação mais detalhada sobre os programas e projetos de investimento, o balanço do ciclo de investimento anterior, o diagnóstico setorial e um sumário da auscultação pública.

2. Coerência Estratégica

O PNI 2030 visa materializar a estratégia para o país até 2030 em investimentos de infraestruturas e equipamentos estruturantes, em articulação com os respetivos instrumentos de estratégia e política pública.

2.1. Enquadramento Estratégico

De forma a elaborar um programa de investimentos integrado e revestido de coerência estratégica, procedeu-se ao levantamento e identificação dos instrumentos estratégicos e compromissos assumidos nestas áreas temáticas, à escala mundial e europeia:

2.1.1. Compromissos Globais



Acordo de Paris sobre o Clima: acordo no âmbito da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas, destinado a limitar o aquecimento global.



Objetivos do Desenvolvimento Sustentável: conjunto de 17 objetivos aprovados em Resolução das Nações Unidas de 2016 para um desenvolvimento social, económica, e ambientalmente sustentável e que promova a paz, a justiça e instituições eficazes.

2.1.2. Compromissos Europeus

Pacote Energia Clima 2030: abordagem integrada com o objetivo de contribuir para a luta contra as alterações climáticas.

Roteiro Europeu de Baixo Carbono 2050: Quadro duradouro conducente a uma economia de baixo carbono.

Estratégia Europeia de Adaptação às Alterações Climáticas: Estratégia para fortalecer a atuação na adaptação às alterações climáticas.

Plano de Ação da UE para a Economia Circular: Estratégia para a Bioeconomia Sustentável na Europa.

Livro Branco dos Transportes: Roteiro do espaço único europeu dos transportes.

Política Agrícola Comum pós-2020: Transição para uma agricultura mais sustentável.

Tendo presente os instrumentos e compromissos identificados à escala mundial e europeia, procedeu-se ao enquadramento estratégico do PNI 2030 no âmbito da Estratégia Nacional para a Política de Coesão pós-2020 (Portugal 2030 ou PT 2030), e em articulação com os restantes instrumentos nacionais de estratégia e política pública aplicáveis.

2.1.3. Articulação com Instrumentos Nacionais

Como já foi referido, a orientação estratégica para o PNI 2030 é aquela que está enunciada nos objetivos do Portugal 2030: Estratégia Nacional para a Política de Coesão pós-2020.

Além disso, o PNI 2030 articula-se com os instrumentos de planeamento e política pública transversais existentes, nomeadamente, no âmbito do ordenamento do território, da mitigação e adaptação às alterações climáticas e da economia circular.

PNPOT
Programa Nacional
Ordenamento do

PNR
Programa Nacional

RNC

P3AC
Plano de Ação de
para a Economia

Finalmente, o PNI 2030 também se articula com os diversos instrumentos setoriais de planeamento e política pública. Aqui são mencionados alguns, a título de exemplo. As fichas de projeto incluídas no Anexo A.1., incluem a menção das interdependências com os instrumentos relevantes.

Estratégia para o
Competitividade
da Rede de Portos
Continente

PNEC
Plano Nacional de

EN-H2
Estratégia Nacional
para o Hidrogénio

ENCNB
Estratégia Nacional
de Conservação da

PERSU
Plano Estratégico
para os Resíduos

PAC
Plano Estratégico
da Política Agrícola

PENSAAR
Plano Estratégico
de Abastecimento
Aguas Residuais

Gestão das
Hidrográficas

2.2. Metas e objetivos

Tendo presente o enquadramento e coerência estratégica deste documento, foram identificadas e selecionadas um conjunto de metas supranacionais e nacionais a endereçar pelos investimentos incluídos no PNI 2030, tal como se demonstra de seguida.

| | Metas | | | | |
|---|--|---|---|---|--|
| Acordo de Paris | Limitar o aumento da temperatura média abaixo dos 2°C e fazer esforços para que este não exceda 1,5°C em relação aos níveis pré-industriais. | ✓ | ✓ | ✓ | |
| Pacto Europeu Energia e Clima 2030 | Redução de 40% das emissões de GEE até 2030 relativamente aos níveis de 1990. | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Aumento da eficiência energética de 32,5% até 2030. | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Atingir 32% do consumo final bruto de energia proveniente de fontes renováveis e 15% de interligações elétricas em 2030. | | | ✓ | |
| Livro Branco dos Transportes da Comissão Europeia | Redução de 60% das emissões de GEE dos transportes até 2030 relativamente aos níveis de 1990. | ✓ | | | |
| | Redução de 50% no número de veículos com motor a combustão utilizados no transporte urbano até 2030. | ✓ | | | |
| | Descarbonizar, no essencial, a logística nos grandes centros urbanos até 2030. | ✓ | | | |
| | Transferir para o modo ferroviário ou marítimo-fluvial 30% do transporte de mercadorias em distâncias superiores a 300 km até 2030. | ✓ | | | |
| Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 & | Redução de 45% a 55% das emissões de GEE até 2030 relativamente aos valores de 2005. | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Aumento da eficiência energética de 35% até 2030. | | | ✓ | |

| | Metas |  |  |  |  |
|--|---|--|---|---|---|
| Plano Nacional de Energia e Clima 2030 | Atingir 47% do consumo final bruto de energia proveniente de fontes renováveis em 2030. | | | ✓ | |
| Plano de Ação para a Economia Circular | Aumentar a incorporação de resíduos na economia para 86% em 2030. | ✓ | | | |
| | Aumentar a produtividade dos materiais para 1,72 €/kg em 2030. | ✓ | | | |
| | Reducir em 30% a dependência de materiais importados ou extraídos até 2030 relativamente aos valores de 2013. | ✓ | | | |
| Plano de Gestão de Recursos Hídricos | Obter 100% das massas de água classificadas como "bom" ou "superior" até 2027. | ✓ | ✓ | | |
| Plano Estratégico da PAC | (Objetivos a definir na aprovação da PAC 2021-27) | | | ✓ | |
| Litoral XXI | Reducir a extensão de costa em situação crítica de erosão em 10% até 2030. | ✓ | | | |

2.3. Desígnios estratégicos do PNI 2030

Como referido anteriormente, o PNI 2030 tem como objetivo ser o instrumento de planeamento de investimentos estratégicos e estruturantes de promoção pública a realizar na próxima década, estando alinhado com a estratégia definida para o Portugal 2030.

Como tal, a definição dos desígnios estratégicos que norteiam o PNI 2030 teve por base os domínios e objetivos estratégicos que presidiram à elaboração do Portugal 2030.

| Domínios e Objetivos Estratégicos do Portugal 2030 | | |
|--|--|---|
| Transversais | 1. As Pessoas Primeiro: menos desigualdade e mais inclusão | 1.1. Promoção da inclusão e da sustentabilidade demográfica |
| | | 1.2. Qualidade, formação e emprego |
| Transversais | 2. Inovação: motor do desenvolvimento | 2.1. Inovação empresarial |
| | | 2.2. Qualificação avançada dos recursos humanos |
| | | 2.3. Qualificação das instituições |

| Domínios e Objetivos Estratégicos do Portugal 2030 | |
|--|--|
| Com Incidência Territorial | 3. Um País Competitivo Externamente e Coeso Internamente |
| | 3.1. Competitividade das redes urbanas 3.2. Projeção da faixa atlântica 3.3. Inserção territorial no mercado ibérico 3.4. Competitividade e coesão dos territórios de baixa densidade |
| | 4. Um País Sustentável e que Valoriza os seus Recursos Endógenos |
| | 4.1. Energia e alterações climáticas 4.2. Economia do mar 4.3. Agricultura e florestas |

O PNI 2030 consubstancia a estratégia do país para uma década de convergência com a União Europeia, de forma a permitir que Portugal possa responder adequadamente aos desafios globais que se perspetivam para a próxima década. Desta forma, estabelecessem-se 3 Desígnios Estratégicos para o PNI 2030.

| Desígnios Estratégicos do PNI 2030 | | |
|---|-----------------------------------|--|
|  | Coesão | Reforçando a coesão territorial, em particular através do reforço da conectividade dos territórios, e da atividade económica, valorizando o capital natural. |
|  | Competitividade e Inovação | Aumentando e melhorando as condições infraestruturais do território nacional, capitalizando o potencial geográfico atlântico nacional e reforçando a inserção territorial de Portugal na Europa, em particular na Península Ibérica. |
|  | Sustentabilidade e Ação Climática | Promovendo a descarbonização da economia e a transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas. |

2.4. Eixos estratégicos setoriais do PNI 2030

Tendo presente os 3 desígnios estratégicos definidos para o PNI 2030, procedeu-se à definição de eixos estratégicos setoriais que corporizem a estratégia deste instrumento de planeamento e que sejam endereçados pelos diversos projetos e programas de investimento selecionados.

Desta forma, a hierarquia de planeamento que conduz à seleção dos projetos e programas a incluir no PNI 2030 pode ser ilustrada pelo diagrama que se segue.



2.4.1. Eixos estratégicos do setor dos Transportes e Mobilidade

Os eixos estratégicos para o setor dos Transportes e Mobilidade foram definidos em função do diagnóstico efetuado, tendências consensualizadas e desígnios estratégicos a atingir com o PNI 2030.

O diagnóstico setorial e os resultados da auscultação, que podem ser consultados em maior detalhe no capítulo seguinte e no Anexo A.3., permitem identificar os principais constrangimentos que existem no setor dos Transportes e Mobilidade. Estes constrangimentos estão relacionados com o estado e a resiliência do próprio sistema, com as suas principais externalidades negativas e com as suas insuficiências no serviço à sociedade e à economia, conforme se enuncia na tabela seguinte.

| Constrangimentos | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Capacidade; nível de oferta de serviços. | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ |
| Cobertura territorial e acessibilidade | ✓ | ✓ | | | |
| Segurança e sinistralidade | | ✓ | ✓ | | |
| Obsolescência e défice de conservação | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Emissões de Gases de Efeito de Estufa (GEE) | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Integração nas cadeias logísticas | | ✓ | | ✓ | ✓ |

Destes constrangimentos, resulta a definição dos 5 Eixos Estratégicos para o setor dos Transportes e Mobilidade que, por sua vez, se articulam com os desígnios estratégicos do PNI 2030, conforme indicado na tabela que se segue.

| Eixos Estratégicos do setor dos Transportes e Mobilidade | Desígnios Estratégicos do PNI 2030 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|---|---|---|---|
| |  |  |  | | | | | | |
|  Acessibilidade equitativa, reforçando a rede do sistema de mobilidade no território nacional para promover a equidade de acesso; | ✓ | | | | | | | | |
|  Conectividade alargada, alargando a conectividade externa, reforçando as infraestruturas de conexão internacional e suas ligações intra- e intermodais; | ✓ | ✓ | | | | | | | |
|  Mobilidade inteligente, promovendo a implementação de soluções inovadoras e de tecnologias de futuro aplicadas ao ecossistema da mobilidade; | | ✓ | ✓ | | | | | | |
|  Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica, impulsionando a mobilidade sustentável e contribuir para a descarbonização do setor dos transportes; | ✓ | ✓ | | | | | | | |
|  Infraestruturas e equipamentos resilientes, robustecendo as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência; | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | |
| 2.4.2. Eixos estratégicos do setor do Ambiente | | | | | | | | | |
| Os eixos estratégicos definidos para o setor do Ambiente foram definidos em função do diagnóstico efetuado, tendências consensualizadas e desígnios estratégicos a atingir com o PNI 2030. | | | | | | | | | |
| O diagnóstico setorial e os resultados da auscultação, que podem ser consultados em maior detalhe no capítulo seguinte e no Anexo A.3., permitem identificar os principais constrangimentos que existem no setor do Ambiente. | | | | | | | | | |
| Constrangimentos |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Capacidade; cobertura; nível de serviços. | ✓ | ✓ | ✓ | | | ✓ | | | |
| Obsolescência; défice de conservação e de resiliência | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| Adaptação às alterações climáticas | ✓ | | ✓ | | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |

| Constrangimentos | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|---|---|---|---|
| Emissões e captura de Gases de Efeito de Estufa (GEE) | ✓ | ✓ | | | | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Tecnologia; modelo de valorização | | ✓ | | | | ✓ | | ✓ | |

Destes constrangimentos, resulta a definição dos 5 Eixos Estratégicos para o setor do Ambiente que, por sua vez, se articulam com os desígnios estratégicos do PNI 2030, conforme indicado na tabela que se segue.

| Eixos Estratégicos do setor do Ambiente | Desígnios Estratégicos do PNI 2030 | | |
|--|------------------------------------|---|---|
| | | | |
| Neutralidade carbónica, colocando o país numa trajetória de neutralidade carbónica, através da descarbonização e do sequestro de carbono; | ✓ | ✓ | |
| Adaptação do território, reduzindo as vulnerabilidades e aumentando a resiliência do território aos efeitos das alterações climáticas; | ✓ | | ✓ |
| Economia circular, evoluindo para um modelo económico que preserve e recupere ativamente os recursos que transaciona; | ✓ | ✓ | |
| Recursos e capital natural, preservando o património e os elementos naturais enquanto bens públicos e capitalizando o respetivo potencial económico; | ✓ | ✓ | |
| Infraestruturas ambientais resilientes, otimizando infraestruturas ambientais, promovendo a sua resiliência e sustentabilidade económica. | ✓ | ✓ | ✓ |

2.4.3. Eixos estratégicos do setor da Energia

Os eixos estratégicos definidos para o setor da Energia foram definidos em função do diagnóstico efetuado, tendências consensualizadas e desígnios estratégicos a atingir com o PNI 2030.

O diagnóstico setorial e os resultados da auscultação, que podem ser consultados em maior detalhe no capítulo seguinte e no Anexo A.3., permitem identificar os principais constrangimentos que existem no setor da Energia.

| Constrangimentos |  |  |  |
|--|--|---|---|
| Sustentabilidade; eficiência; consumo | ✓ | ✓ | ✓ |
| Redes & interligações | ✓ | ✓ | ✓ |
| Produção de energias renováveis para o setor dos transportes | | ✓ | |
| Sobrecustos | ✓ | ✓ | |

Destes constrangimentos, resulta a definição dos 3 Eixos Estratégicos para o setor da Energia que, por sua vez, se articulam com os desígnios estratégicos do PNI 2030, conforme indicado na tabela que se segue.

| Eixos Estratégicos do setor da Energia | Desígnios Estratégicos do PNI 2030 | | |
|---|---|---|---|
| |  |  |  |
|  Neutralidade carbónica, colocando o país numa trajetória de descarbonização e melhoria da eficiência do sistema energético; | ✓ | ✓ | ✓ |

| | | | |
|---|---|---|---|
|  Infraestruturas e equipamentos resilientes, reforçando, modernizando e otimizando os sistemas, desenvolvendo as interligações, assegurando a segurança no abastecimento e a flexibilidade no sistema; | ✓ | ✓ | ✓ |
|  Sistemas inteligentes, promovendo soluções inovadoras e tecnologias de futuro aplicadas à energia. | ✓ | ✓ | ✓ |

2.4.4. Eixos estratégicos do setor do Regadio

Os eixos estratégicos definidos para o setor do Regadio foram definidos em função do diagnóstico efetuado, tendências consensualizadas e desígnios estratégicos a atingir com o PNI 2030.

O diagnóstico setorial e os resultados da auscultação, que podem ser consultados em maior detalhe no capítulo seguinte e no Anexo A.3., permitem identificar os principais constrangimentos que existem no setor do Regadio.

| Constrangimentos |  |
|---|---|
| Irregularidade pluvial | ✓ |
| Obsolescência; défice de conservação e de resiliência | ✓ |
| Baixa segurança alimentar | ✓ |
| Abandono do território | ✓ |
| Alterações climáticas | ✓ |

Destes constrangimentos, resulta a definição dos 5 Eixos Estratégicos para o setor do Ambiente que, por sua vez, se articulam com os desígnios estratégicos do PNI 2030, conforme indicado na tabela que se segue.

| Eixos Estratégicos do setor do Regadio | Desígnios Estratégicos do PNI 2030 | | |
|---|--|---|---|
| |  |  |  |
|  Adaptação do território, reduzindo as vulnerabilidades e aumentando a resiliência do território aos efeitos das alterações climáticas; | ✓ | | ✓ |
|  Recursos e capital natural, preservando o património e os elementos naturais enquanto bens públicos e capitalizando o respetivo potencial económico; | | ✓ | ✓ |
|  Infraestruturas e equipamentos resilientes, robustecendo as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência. | ✓ | ✓ | ✓ |

3. Análise Setorial

Nesta secção, procede-se à identificação das grandes tendências que é possível observar em cada uma das áreas temáticas. Além disso, procede-se à explicitação das principais conclusões do diagnóstico efetuado aos diversos subsetores que compõem cada área temática.

3.1. Transportes e Mobilidade

As principais tendências do setor dos transportes e mobilidade estão globalmente relacionadas com a evolução da sociedade, a importância da sustentabilidade ambiental e a capitalização de inovações tecnológicas.

- ▲) Maior capacidade de transporte
- ▲) Acessibilidade universal
- ▲) Transição energética
- ▲) Regulação e políticas para a sustentabilidade
- ▲) Conectividade e digitalização
- ▲) Alteração de preferências
- ▲) Tecnologias emergentes

Maior Capacidade de Transporte

O aumento da população das áreas urbanas e das necessidades de transporte produz um aumento das necessidades de mobilidade de pressão sobre a capacidade dos modos de transporte. Esta tendência verifica-se, a diferentes níveis, tanto no transporte de passageiros como de mercadorias, em particular:

- Sobrelocação dos transportes coletivos nas zonas urbanas;
- Congestionamento das estradas nas cidades e das vias de acesso;
- Restrições de capacidade nos eixos ferroviários entre grandes polos urbanos;
- Crescimento do número de passageiros transportados por avião e do tráfego nos principais aeroportos;
- Aumento progressivo da dimensão dos navios.

Acessibilidade Universal

O paradigma das cidades da segunda metade do século XX, que desenhou a mobilidade em torno do transporte individual motorizado, está obsoleto. As cidades estão adotar padrões de desenho urbanístico centrados nas pessoas. O envelhecimento da população

torna ainda mais premente que as infraestruturas, meios e soluções de transporte estejam adaptadas a uma acessibilidade universal, nomeadamente:

- Redistribuição do espaço público nas cidades, reduzindo o espaço dedicado ao automóvel e criando condições de circulação para peões e bicicletas, interfaces e melhoria da qualidade de circulação de transportes coletivos e áreas de fruição;
- Desenho urbano inclusivo (Passeios sem obstáculos, escadarias adaptadas, rampas ou elevadores nas interfaces);
- Transportes coletivos sem restrições de acessibilidade;
- Sistemas de informação integrados e acessíveis.

Transição Energética

A necessidade de mitigação dos efeitos das alterações climáticas, nomeadamente da poluição atmosférica, e a redução da dependência externa de energia, levam a uma introdução crescente de energias limpas com dois métodos principais:

- Transferência modal dos passageiros para o transporte coletivo e das mercadorias para a ferrovia e navio;
- Alteração da fonte de energia dos veículos ainda dependentes dos combustíveis fósseis para a eletricidade ou o hidrogénio.

Regulação e políticas sustentáveis:

Incorporação progressiva do conceito de desenvolvimento sustentável na legislação e políticas públicas com, por exemplo:

- Restrição progressiva da circulação de veículos motorizados individuais nos centros urbanos;
- Restrição à utilização de combustíveis fósseis na mobilidade;
- Maior aposta em modos mais sustentáveis e eficientes em termos de espaço ocupado;
- Aplicação do princípio do poluidor-pagador.

Conetividade e digitalização:

A conetividade entre modos de transporte, infraestrutura e utilizadores será cada vez mais uma realidade, levando ao aparecimento de novos serviços, como por exemplo:

- Gestão integrada da mobilidade entre os diferentes modos com recurso ao processamento e tratamento de dados e otimização de cadeias de transporte;
- Fornecimento de informação integrada ao utente e facilidade de acesso multimodal;
- Evolução e introdução de veículos autónomos; circulação de veículos em pelotão;
- Incremento da telemática, que permite uma manutenção preditiva e preventiva dos sistemas.

Alteração de preferências:

As opções e comportamentos dos utilizadores no que se refere ao setor dos transportes e da mobilidade estão a mudar, nomeadamente na redução da necessidade da posse de veículos e na preferência por soluções personalizadas:

- Sistemas de Mobilidade Partilhada, em que se acrescenta uma camada de flexibilidade aos serviços de mobilidade, sem implicar a posse de veículo próprio;
- Alterações nos atuais padrões de mobilidade, com padrões de viagem mais complexos, mais opções de escolha e de combinação modal, inclusão de preocupações ambientais e preferência por modos sustentáveis.

Tecnologias Emergentes

Finalmente, existem novas tecnologias em desenvolvimento, ainda que de aplicação potencialmente longínqua no tempo, como:

- Transporte em cápsulas com propulsão magnética em tubos de vácuo;
- Piso que gera energia a partir do movimento de peões, bicicletas ou veículos.

3.1.1. Mobilidade e Transportes Públicos

Apesar do peso do automóvel nas cidades ser ainda muito representativo, Portugal tem vindo a investir na mobilidade sustentável, inteligente e partilhada.

- | | |
|---|---|
| + | A mobilidade partilhada é um conceito recente, mas tem apresentado um forte crescimento, contando com uma oferta crescente (ex. 4 empresas de ride hailing, 4 empresas de car sharing e diversos sistemas de bike sharing). |
| + | Os municípios já se encontram a desenvolver soluções de transporte inteligente enquadradas no conceito de Smart Cities (ex. Centro Integrado de Gestão e Controlo da Câmara do Porto). |
| ○ | Nos últimos anos, tem-se privilegiado os modos sustentáveis, mas ainda sem reflexos na distribuição modal (crescimento do peso do automóvel e redução do modo pedonal, ferroviário e rodoviário público). |
| ○ | A mobilidade elétrica tem-se desenvolvido de forma rápida, mas a oferta de postos de carregamento ainda é reduzida (564 postos de carregamento em 73 Municípios). |
| - | A população urbana está a aumentar e perspetiva-se um maior desequilíbrio populacional no território, o que aumenta a relevância da mobilidade sustentável nas cidades portuguesas. |
| - | O transporte público apresenta problemas de cobertura nas regiões de menor densidade populacional e de capacidade nas zonas mais densamente povoadas. |
| - | Elevado custo para os utilizadores associado à utilização do transporte coletivo, |
| - | Verifica-se uma necessidade de maior integração modal. |

3.1.2. Ferrovia

A Rede Ferroviária Nacional apresenta uma densidade e maturidade ligeiramente inferiores à média europeia, tendo um peso reduzido na quota modal.

- | | |
|---|---|
| + | O setor ferroviário contribui apenas com cerca de 0,3% para o total das emissões nacionais de CO ₂ , representando cerca de 1% das emissões dos transportes. |
|---|---|

- Apesar de a maioria dos troços da rede ter uma capacidade instalada adequada, existem alguns que estão próximos da saturação.
- A procura pelo meio ferroviário tem vindo a crescer, com evoluções positivas na quota modal do transporte de mercadorias (atualmente 14,5%), apesar de ainda se encontrar abaixo da média europeia (17,4%).
- O significativo investimento em segurança reduziu o número de colhidas e colisões. Contudo, Portugal ainda está aquém da média europeia: 0,54 versus 0,30 mortes por milhão comboios.km, entre 2011 e 2015.
- A maturidade e competitividade da rede nacional encontram-se ligeiramente abaixo da média da UE, situando-se em 16º lugar na UE e 31º no Mundo (em 137 países) no *Global Competitiveness Index*, 2017-18.
- A Rede Ferroviária Nacional conta com 2.558 km, tendo uma densidade inferior à média da UE (246 face a 432 km por milhão de habitantes).
- A quota modal do transporte ferroviário de passageiros em Portugal é inferior à da União Europeia, 4,2% versus 7,8%, respetivamente.

3.1.3. Rodovia

A Rede Rodoviária Nacional apresenta uma abrangência, distribuição e maturidade acima da média europeia, estando o transporte nacional excessivamente dependente do transporte rodoviário.

- A Rede Rodoviária Nacional conta com 17.708 km, estando entre as mais abrangentes e bem distribuídas. Portugal é o 5º e 6º país da Europa com maior densidade de rede por habitante e densidade por km², respetivamente.
- A RRN é globalmente madura e competitiva, situando-se em 3º lugar no ranking da UE e 8º no ranking mundial (em 137 países) no *Global Competitiveness Index*, 2017-18.
- Houve uma melhoria significativa da segurança rodoviária nos últimos anos, apesar da média portuguesa de vítimas mortais por milhão de habitante ainda ser superior à média da UE (62 versus 49).
- Nos últimos anos, verificou-se uma estabilização do estado dos pavimentos e uma melhoria do estado das obras de arte. Não obstante, subsistem zonas que necessitam de intervenção.
- As zonas mais populosas têm, na sua maioria, uma maior acessibilidade (velocidade equivalente em reta >80 km/h) do que as zonas do interior do país, onde a velocidade equivalente é inferior a 60 km/h.
- O setor dos transportes é excessivamente dependente do transporte rodoviário (~90% da quota modal do transporte de passageiros em pax.km), sendo responsável por 25% das emissões nacionais de CO₂.

3.1.4. Aeroportuário

A procura nos aeroportos nacionais tem vindo continuamente a crescer, aumentando a pressão sobre as infraestruturas aeroportuárias e para a sua progressiva expansão e adaptação.

- + Os aeroportos nacionais enfrentam um aumento acentuado da procura, com o tráfego a aumentar de forma consistente ao longo dos anos, nomeadamente nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro.
- + A qualidade das infraestruturas aeroportuárias nacionais encontra-se em 13º lugar na UE e 29º no Mundo (em 137 países) no *Global Competitiveness Index*, 2017-18.
- Nos últimos anos, esse crescimento da procura tem vindo a colocar sérios desafios à capacidade da rede aeroportuária nacional, muito em especial, no caso do Aeroporto de Lisboa, que atingiu mais de 29 milhões de passageiros em 2018.
- A pressão da procura verificada e consequente redução da capacidade disponível, tende a resultar numa degradação do desempenho.

3.1.5. Marítimo-portuário:

Atualmente a maturidade das infraestruturas portuárias nacionais e a respetiva movimentação de mercadorias e cargas estão abaixo de países concorrentes, mas apresentam elevado potencial futuro.

- + As novas rotas marítimas globais e o congestionamento dos portos do norte da Europa estão a gerar um potencial de valorização geoestratégica de Portugal na captação de novas rotas comerciais e energéticas, sendo que o Governo assumiu o objetivo de crescimento global de 88% na movimentação de mercadorias e de 200% para a carga contentorizada no horizonte 2026, face a 2015.
- + A maturidade e competitividade da rede nacional de portos encontram-se em 11º lugar na UE e em 25º no Mundo (em 137 países) no *Global Competitiveness Index*, 2017-18.
- Portugal tem atualmente 8 portos comerciais bem distribuídos no país e um porto (Sines) com capacidade para acolher todos os tipos de navios. Não obstante, os portos nacionais têm ainda um movimento total de mercadorias e capacidade instalada inferior aos seus principais concorrentes diretos (Espanha e Marrocos).
- Verifica-se uma reduzida integração do sistema portuário nas cadeias logísticas, identificando-se igualmente um atraso na concretização de plataformas logísticas e intermodais.

3.2. Ambiente

As alterações climáticas são um elemento central nas tendências do futuro a médio e longo prazo, atravessando todas as áreas de atividade humana. Estas alterações climáticas trazem alterações aos padrões meteorológicos de cada região do globo que são, à escala local, incertas. Contudo, é de esperar um aumento da frequência e intensidade dos fenómenos meteorológicos extremos.

As alterações climáticas colocam novas pressões sobre o ambiente e os ecossistemas, tornando imperiosa a adoção de medidas de adaptação para preservação do ambiente e das condições necessárias à subsistência das sociedades humanas nos respetivos territórios. Daí a importância do aumento da resiliência e redução das vulnerabilidades do território às alterações climáticas.

Alterações nos padrões de temperatura e precipitação:

Uma das consequências das alterações climáticas é o aumento da temperatura máxima e da temperatura média anual, mais acentuado nas regiões interiores, e acompanhado por um incremento da frequência e intensidade de ondas de calor. Estes fatores contribuirão para o aumento do risco de incêndios e da suscetibilidade de desertificação. Também se perspetivam alterações significativas no ciclo anual da precipitação, com tendência de redução da precipitação durante a primavera, verão e outono em Portugal Continental, aumentando a frequência e a intensidade de períodos de secas e de escassez de água. Existirá igualmente um aumento da frequência e intensidade de picos de precipitação extrema, favoráveis à ocorrência de inundações.

Subida do nível médio do mar:

Outra das consequências das alterações climáticas é a subida do nível médio das águas do mar, com impactos agravados pelo facto de Portugal ser um país com uma grande extensão costeira. Assim, perspetiva-se o aumento da frequência e da intensidade de fenómenos extremos que provocam galgamento e erosão costeira.

Compromissos internacionais:

Portugal está comprometido a atingir a neutralidade carbónica, isto é, um balanço nulo entre emissão e captura de Gases de Efeito de Estufa (GEE) em 2050.

A gestão adequada da floresta e do oceano como sumidouros naturais ganha uma importância crescente num contexto de neutralidade carbónica e de adaptação aos efeitos das alterações climáticas. Uma gestão sustentável da floresta, florestação e reflorestação pode ajudar a promover os sumidouros agrícolas de carbono;

Além desta tendência de fundo, é possível identificar um conjunto de outras tendências específicas da área do Ambiente.

- ▲ Finitude das matérias primas
 - ▲ Alteração de comportamentos
 - ▲ Transição energética
 - ▲ Técnicas e materiais de construção sustentáveis
 - ▲ Novas formas de planeamento urbano
 - ▲ Digitalização
- ▲ Regulação e políticas sustentáveis

Finitude das matérias-primas

Numa Economia Circular, os produtos e materiais são rentabilizados em vários ciclos, por via da manutenção, reparação, remanufatura e, por fim, reciclagem, reduzindo tanto quanto possível a necessidade de extrair nova matéria prima. Alguns aspectos e tendências a reter:

- Competição global por materiais críticos com tendência a escassez (UE importa 91% dos materiais críticos);
- Possibilidade de criar plataformas de partilha de equipamentos e infraestrutura que não estão a ser utilizados;
- Criação de simbioses industriais (subprodutos, resíduos, energia e água);
- Apostar no design, na reparação e manutenção (extensão de vida com valor acrescentado), remanufatura.
- Tratamento de lamas e efluentes de instalações agropecuárias ou agroindustriais com produção de composto como fertilizante ou de lama valorizada para aplicação como condicionador do solo.

Alteração de comportamentos

Tendência para aumentar as preocupações e a sensibilidade dos cidadãos, consumidores e dos decisores políticos relativamente às questões ambientais, origem e rastreabilidade dos produtos, fomentando uma cidadania ativa e uma maior participação pública:

- Cidadania ativa na proteção e defesa do ambiente. Alteração de comportamentos do consumidor face à maior informação e rotulagem ambiental dos produtos e serviços;
- Esbatimento da distinção entre produtores e consumidores, com a produção própria de produtos alimentares nas cidades, por exemplo;
- Maior grau de sensibilização da população e consequente predisposição para comportamentos sustentáveis.

Transição energética

A transição energética conduzirá a uma alteração de paradigma na utilização dos combustíveis fósseis com uma incorporação crescente de fontes renováveis na economia:

- Substituição do consumo de combustíveis fósseis por energia de fontes renováveis, associada à redução de consumos;
- Substituição de polímeros à base de petróleo por polímeros naturais, aumento da incorporação de ingredientes de base natural na composição de produtos cosméticos e farmacêuticos em detrimento de derivados do petróleo, remoção da utilização de componentes do petróleo nas peças de vestuário.

Técnicas e materiais de construção sustentáveis

Aparecimento de novas técnicas e materiais mais eficientes, que vão ao encontro das preocupações ambientais:

- Telhados e fachadas verdes;
- Edifícios autossustentáveis com pouco impacto no meio ambiente, com coletores das águas das chuvas, hortas domésticas, energias renováveis, materiais de construção reciclados, técnicas passivas de aquecimento e arrefecimento, utilização de materiais locais, entre outros;
- Eco-design: materiais não tóxicos, duráveis, que incorporam resíduos e menos energia na produção.

Novas formas de planeamento urbano

Face ao aumento da pressão demográfica nas cidades, torna-se fundamental promover a sustentabilidade das mesmas, com novas formas de planeamento:

- Aposta em cidades compactas e em bairros multifuncionais ligados por transporte coletivo (Urban Transit Village);
- Implementação de bairros sem carros (baseados em modos suaves) - Zonas de Emissões Reduzidas;
- Utilização da tecnologia para otimizar a gestão de recursos nas cidades (Smart Cities), nomeadamente na iluminação pública, com sensores de movimento e na mobilidade urbana (e.g., sensores localizados nos postos de reciclagem que alertam quando este está cheio, otimizando a recolha).

Digitalização

O acesso e análise de *big data* e o desenvolvimento da inteligência artificial irão permitir uma monitorização mais efetiva de vários aspectos relacionados com o meio ambiente e os recursos naturais, com ganhos de eficiência na sua utilização:

- Monitorização do oceano e das atividades no espaço marítimo (ex: gestão da pesca e da aquicultura através de aplicações de redes móveis a utilizar em equipamentos e navios);
- Sensorização das condutas de água, com alertas para possíveis fugas, minimizando perdas.

Regulação e políticas sustentáveis

Consolidação do conceito de desenvolvimento sustentável na legislação e políticas públicas:

- Aumento da aplicação do princípio do poluidor-pagador;
- Utilização de instrumentos fiscais para tributar os recursos em vez do trabalho;
- Proibição de alguns produtos plásticos como palhas, cotonetes, talheres e sacos de plástico;
- Discriminação positiva dos produtos processados e serviços de elevado desempenho ambiental.

3.2.1. Ciclo Urbano da Água

Apesar da maturidade atingida, o sector enfrenta novos desafios que requerem uma estratégia focada na gestão eficiente dos seus recursos.

- | | |
|---|--|
|  | Os recursos infraestruturais do setor revelam a existência de um vasto património construído para os quais importa assegurar um consistente esforço na sua gestão, em termos de operação, manutenção e reabilitação das infraestruturas, indispensável à prestação sustentável de um serviço de qualidade. |
|  | Este setor é caracterizado por uma grande diversidade de realidades, que se observam não só na escala e nos recursos das entidades gestoras, mas no próprio modelo de gestão adotado. |
|  | As entidades gestoras de menor dimensão apresentam lacunas de informação relativa ao conhecimento infraestrutural, incluindo a sua caracterização e a avaliação do seu estado funcional e de conservação |

3.2.2. Gestão de Resíduos

O setor dos resíduos urbanos em Portugal Continental está organizado por 23 sistemas (multimunicipais e intermunicipais) que fazem a gestão em "alta", ou seja, com a responsabilidade da recolha seletiva multmaterial, triagem de resíduos de embalagens, tratamento, valorização e destino final e, 259 entidades com a responsabilidade pela recolha indiferenciada/municipal dos resíduos urbanos.

Novos desafios se colocam para o alcance das metas europeias de recolha seletiva e de reciclagem, potenciando a gestão dos resíduos como um recurso e garantindo uma maior eficiência na sua utilização.

- + Conforme mencionado no RASARP 2017, a acessibilidade física do serviço é boa nas áreas predominantemente urbanas e mediana nas áreas medianamente urbanas e predominantemente rurais no serviço de recolha indiferenciada, em "baixa", mesmo quando utilizado o critério de comodidade de distância mínima do equipamento de deposição aos alojamentos, verificando-se potencial de melhoria, em algumas entidades, com a densificação dos equipamentos de deposição.
- Em Portugal continental, a acessibilidade do serviço de recolha seletiva "em baixa" é considerada "boa" nas áreas predominantemente urbanas e é considerada "mediana" nas áreas medianamente urbanas e predominantemente rurais.
- A qualidade do serviço desenvolvido pelas entidades "em alta" é considerada "mediana" nas áreas predominantemente urbanas e nas áreas predominantemente rurais e "insatisfatória" nas áreas medianamente urbanas. O exposto anteriormente evidencia alguma dificuldade em garantir uma qualidade de serviço uniforme em todo o território nacional.
- Existem oportunidades de melhoria para o incremento da recolha seletiva e reciclagem, contribuindo assim para o aumento do ciclo de vida dos materiais no âmbito da economia circular.

3.2.3. Proteção do Litoral

Perspetiva-se um aumento da pressão demográfica no litoral, acentuando os riscos costeiros pela limitação de infraestruturas.

As alterações climáticas e a pressão demográfica colocam sérios desafios às infraestruturas de proteção do litoral. A qualidade das águas balneares e os serviços prestados nas praias são positivos.

- + A qualidade das águas balneares costeiras e de transição é bastante boa, tendo 97,7% das águas obtido uma classificação "aceitável" ou superior, 90,6% obtiveram a classificação de "excelente" e apenas 0,6% das águas são consideradas de má qualidade.
- + Na última década, a qualidade dos serviços prestados nas praias registou uma grande melhoria, tendo o número de praias galardoadas com bandeira azul quase duplicado. Em 2017, 55% das praias com águas balneares foram classificadas com bandeira azul.

- No ano de 2017, cerca de 23% da linha de costa (219 km) encontrava-se em situação crítica de erosão.
- A rede de infraestruturas de proteção e defesa costeira será cada vez mais limitada face às necessidades de proteção que se perspetivam, devido ao agravamento dos fenómenos erosivos e de galgamento oceânico resultantes das alterações climáticas.

3.2.4. Passivos Ambientais

A recuperação de áreas com passivos ambientais prioritários relacionados com antiga atividade industrial previne e reduz os riscos para a saúde pública, para o ambiente e segurança de pessoas e bens.

Estão já em curso estudos e programas para a recuperação dos passivos ambientais identificados no território, sendo que a conclusão dessa recuperação se prevê no pós-2020.

- + Estão identificadas 8 áreas de passivos ambientais prioritários relacionados com antiga atividade industrial, das quais 3 já se encontram ambientalmente recuperadas. Em 2020, prevê-se estarem concluídas outras 2 áreas, encontrando-se as restantes em estudo para futuras intervenções no pós-2020.
- + Tem vindo a ser concretizado pela EDM um plano de atuação estabelecido para a recuperação ambiental das áreas mineiras abandonadas com uma dotação global de 86 milhões de euros.
- Relativamente à atividade mineira abandonada, detetaram-se 20 áreas de passivos ambientais: 17 em áreas mineiras dos radiativos e 3 em áreas mineiras dos polimetálicos.
- A recuperação de pedreiras abandonadas que constituam passivos ambientais não têm, atualmente, enquadramento no PT 2020.

3.2.5. Gestão de Recursos Hídricos

A qualidade das massas de água e a gestão dos riscos de inundaçao e de seca ainda constituem um desafio.

- 53% das massas de água superficiais apresentam estado “Bom e superior” e mais de 75% das águas subterrâneas apresentam estado “Bom”.
- Portugal apresenta uma escassez de água reduzida com um índice de escassez de 16%. Contudo, em algumas zonas é preciso investir em soluções mais resilientes, para diminuir a vulnerabilidade dos elementos situados nas áreas afetadas por situações de seca.
- Em Portugal Continental existem 22 zonas com riscos significativos de inundaçao, de acordo com os Planos de Gestão de Riscos de Inundaçao. As cheias significativas ocorrem essencialmente nas bacias hidrográficas dos grandes e médios rios como o Tejo, Douro e Sado.

3.2.6. Gestão de Efluentes Agropecuários e Agroindustriais

Os níveis de qualidade das massas de água são insatisfatórios, pelo que é necessário reduzir o impacto dos efluentes de explorações agropecuárias e agroindustriais.

- Apenas cerca de metade das massas de água superficiais e $\frac{3}{4}$ das subterrâneas estão classificadas como estando em bom estado.
- As alterações climáticas e a alteração dos padrões de precipitação reduz o volume e aumenta a pressão sobre as massas de água.

3.2.7. Conservação da Natureza e Biodiversidade

Existem importantes ameaças à conservação do património natural em Portugal, apesar dos esforços que se têm vindo a fazer para a sua proteção.

- + Portugal é, reconhecidamente, um país rico em património natural, com 35000 espécies de animais e plantas, que representam 22% da totalidade de espécies descritas na Europa e 2% do mundo.
- + Portugal tem cerca de 22% da sua área territorial terrestre integrada na Rede Natura 2000; a este valor acrescerão as áreas marinhas de especial valor para a conservação da natureza, que representarão cerca de 23.000 km².
- Com as alterações climáticas, há uma crescente suscetibilidade à desertificação e à entrada de espécies exóticas.
- Ao abandono de práticas agrícolas, silvícolas e pastoris que restauram e melhoram o estado de conservação do património natural, acresce a intensificação de práticas não sustentáveis de utilização agrícola ou florestal do território.

3.2.8. Florestas

A área florestal portuguesa tem sofrido de uma sistemática falta de gestão e ordenamento que potenciou os danos que têm vindo a ser causados, em particular, pelos incêndios florestais.

- Os espaços florestais ocupam mais de 2/3 do solo de Portugal Continental, e são detidos maioritariamente por proprietários privados (84 %) - apenas 2% é de domínio público, o que coloca Portugal como um dos países do mundo com maior percentagem de área florestal privada.
- As alterações climáticas constituem uma forte ameaça à sustentabilidade da floresta, não somente através da severidade dos incêndios, como também por potenciarem os riscos de introdução de novas pragas e doenças e, de certo modo, criarem condições para o seu bom estabelecimento em novas áreas territoriais.

3.2.9. Gestão de Recursos Marinhos

Portugal é um dos maiores Estados Costeiros Europeus com cerca de 50% da área e dos fundos marinhos da UE.

- + Portugal comprometeu-se a classificar 14% do espaço marinho nacional como área protegida até 2020 (ODS 14) e em 2030 prevê-se atingir 30%. Neste âmbito relevam os trabalhos do GT das Áreas Marinhais Protegidas e do Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo.
- + Portugal compromete-se a trabalhar a nível regional para a redução do lixo marinho no Atlântico até 2030 contribuindo com medidas preventivas e de fim de linha, como por exemplo, a expansão do projeto "A pesca por um mar sem lixo" para todos os portos de pesca.
- + O consumo de pescado per capita em Portugal apresenta-se como um dos mais elevados no mundo e a aquicultura surge como uma importante alternativa às formas tradicionais de abastecimento de pescado.
- Face à dimensão do espaço marítimo nacional (Mar Territorial, ZEE e Plataforma Continental Estendida) reconhece-se a necessidade de um esforço significativo para a aquisição de conhecimento científico com vista à sua gestão sustentável.
- O lixo marinho tem maioritariamente origem nas atividades humanas em terra (resíduos plásticos) e, tendo em conta o aumento da pressão demográfica no litoral, perspetiva-se o agravamento da situação.
- A produção nacional aquícola não tem aumentado de forma esperada, apesar dos fatores naturais favoráveis, pelo que é necessário investir na aquisição e transferência de conhecimento técnico e científico.

3.3. Energia

As principais tendências no setor da energia estão sobretudo associadas à produção Renovável e armazenamento de energia, suportadas na adoção de novas tecnologias.

- ▲ Descarbonização da economia
- ▲ Produção e armazenamento descentralizado
- ▲ Fontes alternativas de energia
- ▲ Eficiência energética
- ▲ Novos modelos de consumo
- ▲ Ambiente regulatório

Descarbonização da economia

A trajetória em direção à neutralidade carbónica torna imperativo o progressivo abandono da utilização dos combustíveis fósseis, seja na produção de eletricidade, seja nos transportes ou na indústria:

- Eletrificação dos transportes, seja pela mudança da propulsão ou pela transferência modal;
- Encerramento das centrais térmicas a carvão;
- Introdução do hidrogénio e outros gases renováveis;
- Aumento da energia proveniente de fontes renováveis em todos os setores da economia.

Produção e armazenamento descentralizado de energia elétrica

Impulsionada pela transição da estrutura de produção da rede elétrica, de um pequeno número de grandes centrais para um grande número de pequenas centrais, implementação de sistemas descentralizados de produção e de armazenamento de energia dá seguimento a essa tendência.

A instalação de rede inteligente (smart grids) permitirá, por exemplo, transformar os automóveis elétricos em elementos ativos de armazenamento de energia na rede.

Também fora da rede elétrica, a produção de gases renováveis, como o hidrogénio, poderá assentar numa combinação de grandes instalações de produção e pequenas produções descentralizadas.

Fontes alternativas de energia

Aposta crescente em fontes alternativas de energia, sobretudo de fontes renováveis, valorizando os recursos endógenos e reduzindo a dependência energética do exterior:

- Amadurecimento da tecnologia para produção de energia das ondas e marés;
- Produção de hidrogénio por eletrólise;
- Bioenergia através da valorização de resíduos e recursos endógenos.

Eficiência energética

Aumento da eficiência energética dos transportes, indústria, edifícios e dos equipamentos.

- Soluções inteligentes de iluminação pública;
- Edifícios com consumo de energia tendencialmente nulo;
- Universalização das medidas mais convencionais de eficiência energética nos edifícios dos organismos e serviços da administração pública (vidros duplos, isolamento térmico, sistemas eficientes de aquecimento de águas quentes sanitárias e dispositivos de sombreamento).

Novos modelos de consumo

Aparecimento de novos modelos de produção e consumo possibilitados pelas novas tecnologias e novos atores no mercado:

- Esbatimento da distinção entre produtores e consumidores;
- Alargamento da possibilidade de vender e comprar energia elétrica na rede;
- Comunidades e cooperativas de Energia.

Ambiente regulatório

Revisão do modelo regulatório e do enquadramento de mercado, decorrentes do cumprimento de metas e da transição para uma economia neutra em carbono:

- Adequação da regulamentação do modelo de produção descentralizada;
- Eliminação progressiva dos incentivos prejudiciais ao ambiente, como as isenções fiscais aos combustíveis fósseis.

Aprofundamento da integração no mercado energético europeu, com aumento da concorrência, contenção dos preços da energia e promoção do investimento privado:

- Aprofundamento na concretização do mercado energético europeu;
- Aumento das interligações de eletricidade transfronteiriças decorrentes, entre outros, do Mecanismo Interligar a Europa para a energia;
- Contenção dos preços da energia para empresas e privados.

3.3.1. Redes de Energia

Atualmente Portugal encontra-se isolado do mercado elétrico europeu por força do baixo nível de interligações, apesar do potencial exportador que apresenta nas energias renováveis.



Até 2030, foi definida como meta a existência de 15% das interligações na eletricidade entre Portugal e Espanha que, juntamente com os projetos de ligação a Marrocos, contribuirá para o aumento da capacidade de Portugal exportar energia renovável.



Portugal apresenta metas ambiciosas para a eficiência energética para 2020, definindo como meta nacional a redução do consumo de energia primária em 25%, sendo que a meta definida pela União Europeia é de 20%.



Os níveis de poupança de energia primária e secundária têm sofrido quedas mais acentuadas que as verificadas na União Europeia, embora denotem recentemente um ligeiro aumento.



Atualmente, a Península Ibérica, e Portugal em concreto, encontra-se numa situação de isolamento em relação ao mercado elétrico europeu, na medida em que o nível de interligações entre a Península Ibérica e França é de 2,6% da capacidade elétrica instalada, e de 8% entre Portugal e Espanha.

3.3.2. Reforço da Produção de Energia

A capacidade instalada de energia renovável tem crescido significativamente, contudo, esta tem sido sustentada por tarifas feed-in, que representam um sobrecusto para o consumidor.



A capacidade instalada renovável tem crescido significativamente, tendo aumentado 42% entre 2010 e 2017 (+4 GW), sendo que a produção de energias renováveis tem contribuído para a redução da dependência energética externa do país, atualmente cerca de 75%.

- + Portugal comprometeu-se com o objetivo de alcançar 31% na utilização de fontes de energia renováveis em 2020, apresentando-se atualmente próximo desse objetivo (28,5%).
- + Entre 2010 e 2016 a incorporação de fontes renováveis de energia aumentou em todos os setores, nomeadamente no setor elétrico.
- O setor dos transportes, que é um dos principais consumidores de energia, e tem evoluído favoravelmente na utilização de fontes de energia renováveis, embora apenas 8% da energia consumida por estes setor utilize estas fontes de energia.
- O desenvolvimento da capacidade em energias renováveis foi sustentado por tarifas feed-in, que representam um sobrecusto para o consumidor. Em média, os sobrecustos com a produção da energia renovável ascendem a 1,2 mil milhões de euros por ano.

3.3.3. Eficiência Energética

- + Portugal apresenta metas ambiciosas para a eficiência energética para 2020, definindo como meta nacional a redução do consumo de energia primária em 25%, sendo que a meta definida pela União Europeia é de 20%.
- Os níveis de poupança de energia primária e secundária têm sofrido quedas mais acentuadas que as verificadas na União Europeia, embora denotem recentemente um ligeiro aumento.

3.4. Regadio

As principais tendências relacionadas com a área temática do regadio sintetizam-se de seguida.

- ▲ Produção sustentável
- ▲ Disponibilidade de água
- ▲ Transição energética
- ▲ Mudança de comportamento
- ▲ Digitalização
- ▲ Regulação e políticas sustentáveis

Produção Sustentável

Em contraponto ao processo de urbanização importa promover, nos territórios rurais, práticas agrícolas sustentáveis nos domínios das boas condições agrícolas e ambientais das terras, proteção do solo e água, valorização da paisagem:

- Divulgação do código das boas práticas agrícolas, diversificação de culturas, regime de certificação ambiental, práticas de cobertura mínima dos solos no inverno, de enrelvamento das entrelinhas, de mobilização mínima ou sementeira direta, proteção de águas subterrâneas, faixas de proteção ao longo de cursos de água e galerias ripícolas, preservação das características principais da paisagem.

Garantia de fornecimento de água

As alterações climáticas agravam riscos na atividade agrícola e impõem uma pressão crescente sobre os recursos hídricos, exigindo infraestruturas eficientes e uma gestão partilhada pelos utilizadores:

- Otimização do funcionamento das infraestruturas e reforço da capacidade de armazenamento de água;
- Melhorias na gestão dos recursos hídricos e no uso eficiente de água e energia;
- Utilização de águas residuais tratadas para determinados usos e culturas, minimizando os riscos associados e reduzindo a captação de águas naturais;
- Maior preparação para as situações extremas de secas e inundações (encaixe das cheias), fenómenos com tendência para aumentar a frequência e magnitude em cenário de mudança climática;
- Promoção de mudanças de gestão do regadio face às alterações climáticas com impacto relevante no regime fluvial;
- Reajustamento dos sistemas agrícolas como resposta ao aumento da temperatura do ar que induz um aumento da evapotranspiração cultural e novos perigos fitossanitários (mesmo a agricultura de sequeiro necessitará de rega de complemento em anos secos).

Transição energética

Instalação de mini-hídricas para recuperação de energia em quedas disponíveis em infraestruturas coletivas de condução e distribuição de água para rega, ficando este aproveitamento hidroeléctrico subordinado ao regime de exploração do regadio, e unidades de produção fotovoltaica associadas às instalações da infraestrutura de rega.

Mudanças de comportamento

A tendência para maior sensibilidade e participação pública sobre as questões ambientais a par da profissionalização e dos agentes do setor agrícola reflete-se em práticas mais responsáveis e conscientes no uso e preservação dos recursos naturais.

- Promoção do conhecimento, capacitação e inovação dos agentes rurais para melhorar o desempenho das explorações em termos económicos e ambientais, num contexto de uma melhor utilização dos recursos;
- Maior grau de sensibilização dos regantes e consequente predisposição para comportamentos sustentáveis.

Digitalização

O acesso e análise de big data e a deteção remota aplicado à agricultura permitirão generalizar a aplicação de tecnologia alterando os modos de produção que melhor

integrem as variáveis solo-água-planta em contexto de alterações climáticas com ganhos de eficiência e vantagens ambientais:

- Utilização de sensores e tecnologia na agricultura de precisão para a gestão otimizada e em tempo real da água;
- Instalação de diversa instrumentação nas redes de distribuição de água para apoio à regulação e telemetria para melhorias na eficiência da gestão da infraestrutura; utilização de sensores localizados que alertam para possíveis fugas, minimizando as perdas.

Regulação e políticas sustentáveis

À semelhança do que já foi mencionado a propósito da área temática do Ambiente:

- Generalização da aplicação do princípio do poluidor-pagador e utilizador-pagador previsto na Lei da Água e no Regime Jurídico das Obras de Aproveitamento Hidroagrícola;
- Atualização de regulamentos dos aproveitamentos hidroagrícolas;
- Discriminação positiva dos produtos, processos e serviços de elevado desempenho ambiental e dos territórios mais fragilizados.

A Reabilitação e Modernização de Infraestruturas Hidráulicas contribui para a adaptação às mudanças climáticas, melhorando a gestão da água, reduzindo consumos de energia e minimizando riscos estruturais e ambientais.

Em 2016 a área irrigável/equipada ascendeu a 547.838 ha, o que corresponde a 15% da SAU (3.641.691 ha), representando a SAU cerca de 40% do território.

- + Há reduções nas perdas de água na agricultura (PNUEA, 2005, 2012): 40% (2000) para 37,5 % (2009), estando previsto atingir 35% (2020), que será o resultado de melhorias nas infraestruturas de rega e na gestão das disponibilidades hídricas versus necessidades da rega.
- + Em 14 anos, registaram-se reduções significativas dos consumos agrícolas (48%) de 6,54 km³ (PNA, 2002) para 3,39 km³ (PNA, 2016). Os consumos de rega em 2016 correspondem a 74% das utilizações totais.
- + Há uma alteração significativa dos processos de adução, distribuição de água e tecnologia de rega na parcela, que no conjunto contribuem para uma redução das perdas: em 1989, a rega por gravidade e sob pressão representavam, respetivamente, 85 % e 15 %; em 2009, a rega por gravidade e sob pressão representavam, respetivamente, 32 % e 68 %.
- Verificam-se realidades distintas entre as diferentes regiões do país, entre os sucessivos anos hidrológicos e, ainda, ao longo do ano (falta de água no verão), obrigando o regadio a soluções eficientes para a captação, armazenamento, transporte e distribuição de água, normalmente associada a consumos energéticos.

- No Continente, a área beneficiada por aproveitamentos hidroagrícolas públicos construídos entre 1938 e 1974 corresponde a uma terça parte da área beneficiada total (cerca de 234 000 ha, de acordo com valores apurados em 2019), justificando a sua reabilitação e modernização, designadamente, com intervenções em equipamentos e condutas das redes de condução/distribuição de água (tubagem de fibrocimento substituída por PEAD, ferro fundido ou betão pré-esforçado com alma de aço), a progressiva alteração do modo de distribuição gravítica para pressurizada e a melhoria dos sistemas de gestão e do nível de serviço aos regantes, com reflexos na adesão. Nos quadros comunitários anteriores tem sido feito um esforço de investimento público na revitalização, que importa prosseguir para dar resposta aos desafios do uso eficiente da água e energia.
- A otimização do funcionamento das infraestruturas permite cumprir as obrigações ambientais, de segurança e, simultaneamente, estar preparado para as situações extremas de secas e inundações (encaixe das cheias), fenómenos com tendência para aumentar a frequência e magnitude em cenário de alterações climáticas.

O Aumento da Área Regada é um instrumento de desenvolvimento do território rural para assegurar reservas hídricas estratégicas, visando reduzir a vulnerabilidade do território face às alterações climáticas, com efeito na frequência e magnitude das cheias e secas, e combater o despovoamento e os incêndios rurais.

Em 2023 prevê-se que o regadio público abrange cerca de 300 000 ha, havendo margem para ampliar esta área de forma sustentada, uma vez que há conhecimento para utilizar eficientemente os recursos hídricos. Importa, pois:

- Promover regadios públicos com características adequadas, isto é, ponderando as questões da segurança da obra hidráulica (diminuição do risco para pessoas, bens e ambiente), a conservação do solo, as obrigações ambientais, as restrições do ordenamento do território e os conflitos de interesse (pela utilização consumptiva da água, pelo usufruto do ambiente hídrico);
- Assegurar a viabilidade económica e adesão dos beneficiários;
- Construir eco-eficientemente (desafios tecnológicos e de conhecimento para a utilização de técnicas e materiais de construção sustentáveis), isto é, tendo preocupações ao nível da redução da delapidação dos recursos naturais (com incorporação de materiais reciclados), da produção de resíduos, da emissão de gases poluentes nocivos aos ecossistemas e à saúde humana, e ao nível da conservação da biodiversidade (economia circular);
- Integrar, nos novos aproveitamentos, infraestruturas para produção de energias renováveis, nomeadamente, mini-hídricas e parques fotovoltaicos, visando o autoconsumo ou a venda exterior. Esta prática tem sido promovida em Portugal, por exemplo nos aproveitamentos do Sorraia, Idanha, Cova da Beira, Vale do Sado, Mira, Alvor e Caia (mini-hídrica), Odivelas, Lis e Roxo (solar), e Alqueva (solar, mini-hídrica e hídrica);
- Implementar uma gestão da atividade agrícola de regadio, visando a poupança de recursos naturais, baseada na monitorização em tempo real das variáveis hidrometeorológicas (avisos de rega), obtidas por sensores de campo e/ou recorrendo a dados obtidos por imagens de radar ou satélite, e na telegestão do serviço de distribuição de água para rega (digitalização);
- Aumentar o conhecimento sobre hidrologia, hidráulica e práticas culturais, de forma a selecionar as culturas melhor adaptadas às condições edafoclimáticas e reduzir as emissões de gases com efeito de estufa.

4. Programa de Investimentos 2021-30

4.1. Transportes e Mobilidade

Tal como explicitado anteriormente, em função dos desígnios estratégicos a alcançar com o PNI 2030, e tendo por base os diagnósticos efetuados, a identificação das principais tendências setoriais e os resultados do processo de auscultação pública, foram definidos 5 eixos estratégicos para a área temática dos Transportes e Mobilidade.



Acessibilidade equitativa, reforçando a rede do sistema de mobilidade no território nacional para promover a equidade de acesso;



Conectividade alargada, alargando a conectividade externa, reforçando as infraestruturas de conexão internacional e suas ligações intra- e intermodais;



Mobilidade inteligente, promovendo a implementação de soluções inovadoras e de tecnologias de futuro aplicadas ao ecossistema da mobilidade;



Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica, impulsionando a mobilidade sustentável e contribuir para a descarbonização do setor dos transportes;



Infraestruturas e equipamentos resilientes, robustecendo as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência;

Em função destes eixos estratégicos, foram identificadas as principais áreas de atuação por subsetor, de forma a identificar e selecionar de forma criteriosa projetos e programas de investimento coerentes. Desta forma, foram selecionados 47 programas e projetos, distribuídos da forma que se encontra na tabela seguinte.



TRANSPORTES E MOBILIDADE

| | Número de Projetos e Programas | Investimento |
|-----------------------------------|--------------------------------|-----------------|
| Mobilidade e Transportes Públicos | 9 | 5825 M€ |
| Ferrovia | 16 | 10510 M€ |
| Rodovia | 8 | 1980 M€ |
| Aeroportuário | 4 | 1257 M€ |
| Marítimo-Portuário | 8 | 2088 M€ |
| TOTAL | 45 | 21660 M€ |
| Investimento Público | | 17694 M€ |
| Investimento Privado | | 3966 M€ |

A tipologia de projetos e programas de investimento associados a cada subsetor são sumariamente caracterizados de seguida. No Anexo A.1., encontram-se fichas que descrevem cada um dos programas, ou seus objetivos e principais benefícios esperados.

4.1.1. Mobilidade Sustentável e Transportes Públicos

Foram identificados 9 programas, com um valor total de 5850 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Consolidar e expandir as redes de metropolitano e metro ligeiro na Áreas Metropolitanas do Porto e Lisboa;
- Desenvolver sistemas de Transporte Coletivo em Sítio Próprio (TCSP) nas áreas metropolitanas e em cidades de média dimensão;
- Desenvolver a introdução de energias limpas nos transportes;
- Promover a utilização da bicicleta e outros modos suaves;
- Fomentar soluções inovadoras e inteligentes que promovam e a integração modal e os sistemas de transporte flexíveis;
- Apostar em sistemas de gestão e plataformas de integração de informação urbana.

| | Mobilidade e Transportes Públicos | Período | Investimento |
|-------|--|-----------|--------------|
| MTP1 | Consolidação da Rede de Metro e Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em Sítio Próprio na AML | 2021-2030 | 2300 M€ |
| MTP2 | Consolidação da Rede de Metro e Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em Sítio Próprio na AMP | 2021-2030 | 1350 M€ |
| MTP3 | Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em cidades de média dimensão | 2021-2030 | 200 M€ |
| MTP6 | Descarbonização da Logística Urbana | 2021-2030 | 450 M€ |
| MTP7 | Promoção da Mobilidade Elétrica | 2021-2030 | 360 M€ |
| MTP8 | Promoção da Rede Nacional de Interconexão Ciclável | 2021-2030 | 300 M€ |
| MTP9 | Promoção de Soluções Inovadoras e inteligentes de modalidade urbana | 2021-2030 | 200 M€ |
| MTP10 | Descarbonização dos Transportes Públicos | 2021-2030 | 590 M€ |
| MTP11 | Promoção da mobilidade flexível, partilhada e conectada a nível nacional | 2021-2030 | 75 M€ |

4.1.2. Ferrovia

Foram identificados 16 programas e projetos, com um valor total de 10510 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Aumentar a capacidade e reduzir o tempo de viagem ao longo do Eixo Porto - Lisboa, onde se concentra o maior fluxo de passageiros e mercadorias;
- Promover a conetividade transfronteiriça, assegurando a interoperabilidade, no prolongamento do Eixo Atlântico para Norte e nos Corredores Internacionais transversais;
- Resolver os principais estrangulamentos e consolidar a rede ferroviária nas Áreas Metropolitanas do Porto e Lisboa;
- Concluir a modernização e eletrificação da Rede Ferroviária Nacional, com aumentos de capacidade e de velocidade onde tal seja viável e pertinente;

- Lançar as bases para a futura expansão da Rede Ferroviária Nacional enquanto fator de coesão territorial;
- Melhorar o acesso ferroviário aos portos e aeroportos;
- Reabilitar os ativos, melhorar a segurança, reduzir os impactos ambientais, nomeadamente, do ruído e adaptar a rede ferroviária para alterações climáticas;
- Desmaterializar e digitalizar a logística nos terminais;
- Desenvolver sistemas de telemática e conectividade digital, tanto nas interfaces de passageiros como nos terminais logísticos;
- Renovar e expandir a frota de material circulante disponível para todas as categorias de serviços de passageiros.

|  Ferrovia | Período | Investimento |
|--|-----------|--------------|
| F1 Nova Linha Porto - Lisboa | 2021-2030 | 4500 M€ |
| F2 Programa de aumento de capacidade na rede ferroviária das áreas metropolitanas | 2021-2028 | 290 M€ |
| F3 Programa de segurança ferroviária, renovação e reabilitação, redução de ruído e adapt. às alt. climáticas | 2021-2030 | 450 M€ |
| F4 Programa de sinalização e implementação do ERTMS/ETCS + GSM-R | 2021-2030 | 270 M€ |
| F5 Programa de Eletrificação e Reforço da Rede Ferroviária Nacional | 2021-2030 | 740 M€ |
| F6 Programa de telemática, estações e segurança da operação | 2021-2030 | 165 M€ |
| F7 Programa de melhoria de terminais multimodais | 2021-2030 | 200 M€ |
| F8 Modernização das ligações ferroviárias a Beja e a Faro | 2021-2025 | 230 M€ |
| F9 Modernização da Linha do Vouga | 2021-2025 | 100 M€ |
| F10 Ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura | 2023-2027 | 200 M€ |
| F11 Nova Linha Porto - Valença - Vigo (1ª Fase) | 2021-2030 | 900 M€ |
| F12 Corredor Internacional Sul (2ª Fase) | 2021-2030 | 150 M€ |
| F13 Corredor Internacional Norte (2ª Fase) | 2026-2030 | 600 M€ |
| F14 Novo Material Circulante: Comboios Urbanos | 2021-2029 | 680 M€ |
| F15 Novo Material Circulante: Comboios de Longo Curso | 2021-2029 | 650 M€ |
| F16 Novo Material Circulante: Comboios Regionais | 2024-2030 | 385 M€ |

4.1.3. Rodovia

Foram identificados 8 programas e projetos, com um valor total de 1980 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Renovar e reabilitar a rede rodoviária, promovendo a digitalização das infraestruturas;
- Concluir ligações em falta, promover a coesão territorial e a conectividade transfronteiriça;
- Melhorar os acessos às áreas empresariais;
- Melhorar os acessos rodoviários aos aeroportos;
- Mitigar as externalidades negativas decorrentes do uso de veículos motorizados;
- Reabilitar os ativos, melhorar a segurança, reduzir os impactos ambientais, nomeadamente, do ruído e adaptar a rede rodoviária para alterações climáticas;
- Apoiar a inovação e a eficiência da infraestrutura existente.

| | Rodovia | Período | Investimento |
|----|--|-----------|--------------|
| R1 | Prog. de Segurança Rodoviária, Renovação e Reabilitação, Redução de Ruído a adaptação às alterações climáticas | 2021-2030 | 530 M€ |
| R2 | Programa de Construção de "Missing Links" | 2021-2030 | 425 M€ |
| R3 | Arco Ribeirinho Sul | 2021-2026 | 200 M€ |
| R4 | Programa de alargamentos e aumentos de capacidade | 2021-2030 | 268 M€ |
| R5 | Conclusão do IP8 entre Sines e Beja | 2021-2028 | 130 M€ |
| R6 | Programa de Apoio à Inovação e Eficiência na Rede Rodoviária | 2021-2030 | 100 M€ |
| R7 | Programa de Valorização das Áreas Empresariais (2ª Fase) | 2021-2030 | 164 M€ |
| R8 | Programa de Coesão Territorial e Transfronteiriça | 2021-2030 | 163 M€ |

4.1.4. Aeroportuário

Foram identificados 4 programas e projetos, com um valor total de 1257 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Expandir a capacidade aeroportuária da região de Lisboa e do resto do país, acompanhando o aumento da procura;
- Aumentar a eficiência dos serviços na rede aeroportuária.



Aeroportuário

| | | Período | Investimento |
|----|---|-----------|--------------|
| A1 | Expansão aeroportuária da Região de Lisboa | 2023-2028 | 1057 M€ |
| A2 | Adequação progressiva da capacidade na rede aeroportuária à evolução da procura | 2021-2030 | 100 M€ |
| A3 | Requalificação e melhoria de eficiência e níveis de serviço na rede aeroportuária | 2021-2030 | 100 M€ |

4.1.5. Marítimo-portuário

Foram identificados 8 programas e projetos, com correspondência aos planos de investimentos das administrações portuárias, com um valor total de 2088 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Adequar os acessos marítimos, as infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios;
- Expandir terminais existentes ou construir novos terminais, aumentando a capacidade ou criando novas valências;
- Melhorar as ligações terrestres;
- Melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias;
- Criar plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.
- Prosseguir o desenvolvimento da Janela Única Logística.



Marítimo-portuário

| | | Período | Investimento |
|----|--|-----------|--------------|
| M1 | Porto de Sines | 2021-2030 | 940 M€ |
| M2 | Porto de Lisboa | 2021-2030 | 265 M€ |
| M3 | Porto de Leixões | 2021-2030 | 379 M€ |
| M4 | Porto de Setúbal | 2021-2030 | 124 M€ |
| M5 | Porto de Aveiro | 2021-2030 | 113 M€ |
| M6 | Via Navegável do Douro | 2021-2030 | 102 M€ |
| M7 | Programa investimento em portos fora da rede principal | 2021-2030 | 90 M€ |
| M8 | Janela Única Logística 5.0 | 2021-2030 | 75 M€ |

4.2. Ambiente

Em função dos desígnios estratégicos a alcançar com o PNI 2030, e tendo por base os diagnósticos efetuados, a identificação das principais tendências setoriais e os resultados do processo de auscultação pública, foram definidos 5 eixos estratégicos para a área temática do Ambiente.

-  Neutralidade carbónica, colocando o país numa trajetória de neutralidade carbónica, através da descarbonização e do sequestro de carbono;
-  Adaptação do território, reduzindo as vulnerabilidades e aumentando a resiliência do território aos efeitos das alterações climáticas;
-  Economia circular, evoluindo para um modelo económico que preserve e recupere ativamente os recursos que transaciona;
-  Recursos e capital natural, preservando o património e os elementos naturais enquanto bens públicos e capitalizando o respetivo potencial económico;
-  Infraestruturas ambientais resilientes, otimizando infraestruturas ambientais, promovendo a sua resiliência e sustentabilidade económica.

Em função destes eixos estratégicos, foram identificadas as principais áreas de atuação por subsetor, de forma a identificar e selecionar de forma objetiva e criteriosa programas de investimento coerentes. Desta forma, foram selecionados 28 programas, distribuídos da forma que se encontra na tabela seguinte.

|  AMBIENTE | Número de Programas | Investimento |
|--|---------------------|----------------|
| Ciclo Urbano da Água | 5 | 2000 M€ |
| Gestão de Resíduos | 2 | 758 M€ |
| Proteção do Litoral | 3 | 800 M€ |
| Passivos Ambientais | 1 | 130 M€ |
| Gestão de Recursos Hídricos | 3 | 1310 M€ |
| Gestão de Efl. Agropecuários e Agroindustriais | 3 | 400 M€ |
| Conservação da Natureza e Biodiversidade | 3 | 320 M€ |
| Florestas | 4 | 1400 M€ |
| Recursos Marinhos | 3 | 300 M€ |
| TOTAL | 27 | 7418 M€ |
| Investimento Público | | 6901 M€ |
| Investimento Privado | | 517 M€ |

A tipologia de programas de investimento associados a cada subsetor é sumariamente caracterizada de seguida. No Anexo A.1., encontram-se fichas que descrevem cada um dos programas, ou seus objetivos e principais benefícios esperados.

4.2.1. Ciclo Urbano da Água

Foram identificados 5 programas, com um valor total de 4400 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Descarbonizar e promover a transição para a economia circular;
- Aumentar a resiliência e reabilitar os ativos;
- Melhorar a qualidade das massas de água.



| | Ciclo Urbano da Água | Período | Investimento |
|------|---|-----------|--------------|
| CUA1 | Promoção da reabilitação de ativos | 2021-2030 | 480 M€ |
| CUA2 | Aumento da resiliência dos sist. de abastecimento público de água, de saneamento de águas residuais e de drenagem de águas pluviais | 2021-2030 | 724 M€ |
| CUA3 | Promoção da transição para a economia circular no setor da água | 2021-2030 | 109 M€ |
| CUA4 | Eficiência da recolha e tratamento de águas residuais para melhorar a qualidade das massas de água | 2021-2030 | 483 M€ |
| CUA5 | Descarbonização do setor da água e adaptação às alterações climáticas | 2021-2030 | 204 M€ |

4.2.2. Gestão de resíduos:

Foram identificados 2 programas, com um valor total de 758 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Reutilizar e valorizar resíduos como recursos e promover a transição para a economia circular;
- Aumentar a recolha seletiva multimaterial e orgânica;
- Aumentar a fração de resíduos reciclados e, consequentemente, reduzir a fração destinada a aterro ou incineração.



| | Gestão de Resíduos | Período | Investimento |
|------|--|-----------|--------------|
| RES1 | Dinamização de soluções de recolha seletiva multimaterial e orgânica | 2021-2030 | 223 M€ |
| RES2 | Promoção da eficiência da utilização de recursos na transição para a economia circular | 2021-2030 | 535 M€ |

4.2.3. Proteção do Litoral:

Foram identificados 3 programas, com um valor total de 1053 M€ orientados para proteger, requalificar e valorizar as zonas costeiras.



| | Proteção do Litoral | Período | Investimento |
|------|---|-----------|--------------|
| LIT1 | Proteção costeira em zonas de risco | 2021-2030 | 495 M€ |
| LIT2 | Requalificação e valorização das atividades e do território | 2021-2030 | 74 M€ |
| LIT3 | Planos de Intervenção e Projetos de Requalificação | 2021-2030 | 231 M€ |

4.2.4. Passivos Ambientais

O programa destinado a recuperar ambientalmente locais contaminados está avaliado em 130 M€.

| | Passivos Ambientais | Período | Investimento |
|------|--|-----------|--------------|
| PAB1 | Remediação e recuperação ambiental de locais contaminados de antigas áreas industriais, mineiras e pedreiras abandonadas | 2021-2030 | 130 M€ |

4.2.5. Gestão de Recursos Hídricos

Foram identificados 3 programas, com um valor total de 1310 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Proteger e valorizar os recursos hídricos;
- Adaptar as regiões hidrográficas aos fenómenos de seca e inundações.

| | Gestão de Recursos Hídricos | Período | Investimento |
|------|--|-----------|--------------|
| RHI1 | Adaptação das regiões hidrográficas aos riscos de inundações | 2021-2030 | 130 M€ |
| RHI2 | Proteção e valorização dos recursos hídricos | 2021-2030 | 580 M€ |
| RHI3 | Adaptação das regiões hidrográficas aos fenómenos de seca | 2021-2030 | 600 M€ |

4.2.6. Gestão de Efluentes Agropecuários e Agroindustriais

Foram identificados 3 programas, com um valor total de 850 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Modernizar e adaptar dos sistemas de tratamento dos efluentes;
- Reduzir a poluição e proteger as massas de água;
- Promover a economia circular.

| | Gestão de Efl. Agropecuários e Agroindustriais | Período | Investimento |
|------|---|-----------|--------------|
| EAP1 | Adaptação das unidades produtivas agropecuárias e agroindustriais | 2021-2030 | 47 M€ |
| EAP2 | Adoção de soluções técnicas de promoção da economia circular na gestão de efluentes | 2021-2030 | 296 M€ |
| EAP3 | Adaptação dos sistemas de saneamento para assegurar a proteção das massas de água | 2021-2030 | 57 M€ |

4.2.7. Conservação da Natureza e Biodiversidade

Foram identificados 3 programas, com um valor total de 320 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Melhorar a condição do património natural no território nacional;
- Sensibilizar a população para a importância do património natural e promover a sua fruição.



Conservação da Natureza e Biodiversidade

| | | Período | Investimento |
|------|--|-----------|--------------|
| CNB1 | Melhoria do estado de conservação do património natural | 2021-2030 | 120 M€ |
| CNB2 | Promoção do reconhecimento do valor do património natural | 2021-2030 | 100 M€ |
| CNB3 | Fomento da apropriação dos valores naturais e da biodiversidade pela sociedade | 2021-2030 | 100 M€ |

4.2.8. Florestas

Foram identificados 5 programas, com um valor total de 1500 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Melhorar a resiliência da floresta contra incêndios;
- Adaptar o território às alterações climáticas, combatendo a desertificação;
- Concluir o cadastro da floresta.



Florestas

| | | Período | Investimento |
|------|--|-----------|--------------|
| FLO1 | Promoção da Transformação da Paisagem dos Territórios de Floresta Vulneráveis | 2021-2030 | 800 M€ |
| FLO2 | Concretização da Rede Primária de Faixas de Gestão de Combustível | 2021-2030 | 250 M€ |
| FLO3 | Investimento nas matas nacionais e perímetros florestais | 2021-2030 | 250 M€ |
| FLO4 | Combate à desertificação - Criação de uma barreira florestal contra a desertificação | 2021-2030 | 100 M€ |

4.2.9. Recursos Marinhos:

Foram identificados 3 programas, com um valor total de 270 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Proteger e valorizar os recursos marinhos promovendo a biodiversidade;
- Contribuir para a redução do lixo marinho e promover a sua recolha, incluindo a recolha de redes abandonadas;
- Fomentar a aquicultura sustentável em complemento da pesca.



Recursos Marinhos

| | | Período | Investimento |
|------|---|-----------|--------------|
| RMA1 | Biodiversidade marinha, monitorização e gestão do espaço marítimo | 2021-2030 | 150 M€ |
| RMA2 | Recolha de lixo marinho, artes de pesca e respetivos equipamentos | 2021-2030 | 75 M€ |
| RMA3 | Desenvolvimento de aquicultura sustentável | 2021-2030 | 75 M€ |

4.3. Energia

Em função dos desígnios estratégicos a alcançar com o PNI 2030, e tendo por base os diagnósticos efetuados, a identificação das principais tendências setoriais e os resultados do processo de auscultação pública, foram definidos 3 eixos estratégicos para a área temática da Energia.

-  Neutralidade carbónica, colocando o país numa trajetória de descarbonização e melhoria da eficiência do sistema energético;
-  Infraestruturas e equipamentos resilientes, reforçando, modernizando e otimizando os sistemas, desenvolvendo as interligações, assegurando a segurança no abastecimento e a flexibilidade no sistema;
-  Sistemas inteligentes, promovendo soluções inovadoras e tecnologias de futuro aplicadas à energia.

Em função destes eixos estratégicos, foram identificadas as principais áreas de atuação por subsetor, de forma a identificar e selecionar de forma criteriosa projetos e programas de investimento coerentes. Desta forma, foram selecionados 12 programas, distribuídos da forma que se encontra na tabela seguinte.

|  ENERGIA | Número de Projetos e Programas | Investimento |
|---|--------------------------------|--------------|
| Redes de Energia | 5 | 1960 M€ |
| Reforço de Produção de Energia | 5 | 9100 M€ |
| Eficiência Energética | 2 | 2000 M€ |
| TOTAL | 12 | 13060 M€ |
| Investimento Público | | 724 M€ |
| Investimento Privado | | 12336 M€ |

A tipologia de projetos e programas de investimento associados a cada subsetor são sumariamente caracterizados de seguida. No Anexo A.1., encontram-se fichas que descrevem cada um dos programas, ou seus objetivos e principais benefícios esperados.

4.3.1. Redes de Energia

Foram identificados 5 programas, com um valor total de 1960 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Garantir a segurança do abastecimento;
- Reforçar, modernizar e otimizar as infraestruturas energéticas;
- Assegurar a manutenção de um sistema resiliente e flexível;
- Reconfigurar e digitalizar o mercado da energia, maximizando a sua flexibilidade.



Redes de Energia

| | | Período | Investimento |
|-----|---|-----------|--------------|
| RE1 | Promoção das interligações de eletricidade | 2021-2030 | 860 M€ |
| RE2 | Promoção das infraestruturas para gases | 2021-2030 | 500 M€ |
| RE3 | Consolidação das redes nacionais de eletricidade | 2021-2030 | 244 M€ |
| RE4 | Promoção de sistemas inteligentes para a transição energética | 2021-2030 | 225 M€ |
| RE5 | Programa GNL Marítimo | 2021-2030 | 131 M€ |

4.3.2. Reforço da Produção de Energia

Foram identificados 3 programas, com um valor total de 270 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Reforçar a aposta nas energias renováveis;
- Diversificar as fontes de energia através de uma utilização crescente e sustentável de recursos endógenos;
- Desenvolver a produção, distribuição e utilização do hidrogénio e outros gases renováveis.
- Reduzir a dependência energética do exterior.



Reforço da Produção de Energia

| | | Período | Investimento |
|-----|--|-----------|--------------|
| PE1 | Promoção das energias de fontes renováveis | 2021-2030 | 350 M€ |
| PE2 | Promoção das energias de fontes renováveis oceânicas | 2021-2030 | 1150 M€ |
| PE3 | Promoção da produção e consumo de gases renováveis, combustíveis sintéticos renováveis e outros usos | 2021-2030 | 4150 M€ |
| PE4 | Projeto Industrial de produção de hidrogénio verde em Sines | 2021-2030 | 2850 M€ |
| PE5 | Promoção do Autoconsumo e das Comunidades de Energia Renovável | 2021-2030 | 600 M€ |

4.3.3. Eficiência energética:

Foram identificados 3 programas, com um valor total de 270 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Reduzir o consumo de energia primária nos vários setores;
- Apostar na eficiência energética e no uso eficiente de recursos.



Eficiência Energética

| | | Período | Investimento |
|-----|---|-----------|--------------|
| EE1 | Promoção de eficiência energética nos setores de atividade | 2021-2030 | 500 M€ |
| EE2 | Renovação energética e descarbonização do parque de edifícios | 2021-2030 | 1500 M€ |

4.4. Regadio

Em função dos desígnios estratégicos a alcançar com o PNI 2030, e tendo por base os diagnósticos efetuados, a identificação das principais tendências setoriais e os resultados do processo de auscultação pública, foram definidos 3 eixos estratégicos para a área temática do Regadio.



Adaptação do território, reduzindo as vulnerabilidades e aumentando a resiliência do território aos efeitos das alterações climáticas;



Recursos e capital natural, preservando o património e os elementos naturais enquanto bens públicos e capitalizando o respetivo potencial económico;



Infraestruturas e equipamentos resilientes, robustecendo as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência.

Em função destes eixos estratégicos, foram identificadas as principais áreas de atuação por subsetor, de forma a identificar e selecionar de forma objetiva e criteriosa, projetos e programas de investimento coerentes. Desta forma, foram selecionados 28 programas, distribuídos da forma que se encontra na tabela seguinte.

|  | REGADIO | Número de Projetos e Programas | Investimento |
|---|---------|--------------------------------|--------------|
| TOTAL (Investimento Público) | | 2 | 750 M€ |

A tipologia de programas de investimento é sumariamente caracterizada de seguida. No Anexo A.1., encontram-se fichas que descrevem cada um dos programas, os seus objetivos e principais benefícios esperados.

Foram identificados 2 programas, com um valor total de 750 M€ e as seguintes linhas orientadoras:

- Melhorar as condições funcionais das infraestruturas de distribuição e armazenamento de água;
- Aumentar a eficiência global no uso da água e energia para rega;
- Melhorar a resiliência e a sustentabilidade económica e ambiental dos regadios existentes;
- Identificar solos com potencial para regadio coletivo.

|  | Regadio | Período | Investimento |
|---|--|-----------|--------------|
| REG1 | Revitalização do regadio existente: reabilitação e modernização de infraestruturas hidráulicas | 2021-2030 | 350 M€ |
| REG2 | Aumento da área regada: instrumento de desenvolvimento do território rural | 2021-2030 | 400 M€ |

5. Resultados Esperados

O PNI 2030 potenciará um conjunto de resultados a atingir por Portugal, decorrentes da aplicação de diversos instrumentos transversais e setoriais, ao nível das infraestruturas e equipamentos estratégicos. Além dos indicadores que esses instrumentos de planeamento já contêm, importa propor um conjunto, ainda que não muito extenso, de indicadores que permitam avaliar os resultados do PNI 2030.

5.1. Transportes e Mobilidade



TRANSPORTES E MOBILIDADE

| Resultados a Alcançar | Indicadores de Resultados | Fonte dos Dados |
|---|---|-----------------|
| Redução do Número de mortos nas estradas | Número de vítimas mortais nas estradas nacionais por milhão de habitantes | INE |
| Transferência modal do transporte individual motorizado para o transporte coletivo e modos suaves | Repartição modal dos movimentos pendulares | INE |
| | Passageiros transportados por ano em modo ferroviário | INE |
| | Quota modal do transporte ferroviário | INE |
| Redução dos tempos médios de viagem | Duração dos movimentos pendulares | INE |
| | Velocidade comercial dos serviços ferroviários no eixo Valença-Faro | CP |
| Reforço da Coesão Territorial | Indicador de acessibilidade infraestrutural | IMT |
| Descarbonização do setor dos transportes | Emissões de GEE do setor dos transportes | APA |
| | Registo de matrículas de veículos sem motor de combustão | IMT |
| Aumento da capacidade aeroportuária | Passageiros transportados nos aeroportos nacionais | INE, ANA |
| | Número de movimentos de aeronaves permitido pelos aeroportos nacionais | ANA |



TRANSPORTES E MOBILIDADE

| Resultados a Alcançar | Indicadores de Resultados | Fonte dos Dados |
|--|---|-----------------|
| Aumento do transporte de mercadorias por ferrovia e por via marítimo-fluvial em distâncias superiores a 300 km | Repartição modal do transporte de mercadorias | INE |

5.2. Ambiente



AMBIENTE

| Resultados a Alcançar | Indicadores de Resultados | Fonte dos Dados |
|--|--|---------------------|
| Assegurar a trajetória para a Neutralidade Carbónica em 2050 | Balanço global de emissões e captura de GEE | APA |
| Aumentar a reutilização e reciclagem dos resíduos urbanos | Fração de resíduos urbanos preparados para a reutilização e reciclagem | APA |
| Melhorar a qualidade das massas de água | Proporção de massas de água com classificação de "Bom" ou superior | INE |
| Reducir a extensão de costa em risco de erosão | Extensão de costa em situação crítica de erosão | APA |
| Recuperar passivos ambientais | Número de passivos ambientais remanescentes | Ministério Ambiente |
| Aumentar a eficiência hídrica | Eficiência de utilização da água | PNUEA |
| Aumentar as áreas marinhas protegidas | Percentagem de área marinha protegida relativamente à área marinha sob jurisdição nacional | INE |
| Assegurar a recolha e reciclagem de artes de pesca | Taxa de recolha e reciclagem de artes de pesca | DGRM |

5.3. Energia



ENERGIA

| Resultados a Alcançar | Indicadores de Resultados | Fonte dos Dados |
|--|---|-----------------|
| Aumentar a incorporação de energias renováveis | Percentagem de energia de fontes renováveis no consumo final bruto de energia | DGEG |
| Aumentar a eficiência energética | Consumo de energia primária | DGEG |
| Aumentar a capacidade de interligação | Capacidade de interligação elétrica | DGEG |
| Reducir a intensidade energética da economia | Intensidade energética da produção: consumo de energia por unidade de produto | DGEG, INE |

5.4. Regadio



REGADIO

| Resultados a Alcançar | Indicadores de Resultados | Fonte dos Dados |
|--|---|-----------------|
| Aumento da adesão ao regadio nos sistemas coletivos de rega públicos | Índice de intensificação: área regada por unidade de área beneficiada | DGAPDR |
| Aumento da área equipada com regadio público | Superfície equipada com regadio público | DGAPDR |
| Recuperação de energia em quedas disponíveis em infraestruturas coletivas de rega públicas | Número de novas instalações de centrais mini-hídricas | DGAPDR |
| Aumento da eficiência hídrica | Eficiência da utilização da água | DGAPDR |

6. Estratégia de Financiamento

O objetivo deste capítulo consiste na identificação e caracterização dos modelos de investimento associados ao PNI 2030 e respetivas fontes de financiamento.

A estratégia de financiamento do PNI 2030 assenta em duas dimensões fundamentais:

- Identificação dos promotores dos investimentos, por setor institucional, e articulação com modelos de investimento;
- Identificação das fontes de financiamento disponíveis.

6.1. Setores Institucionais

Uma das dimensões essenciais na definição do PNI 2030 consiste na identificação e repartição do esforço de investimento exigido por diferentes agentes, agrupados em três setores institucionais, como se indica abaixo.

| | Setor Institucional | Perímetro das Contas Nacionais (OE) |
|---------------|--|-------------------------------------|
| Setor Público | <p>Administração Pública (AP)</p> <p>Entidades públicas que dependem diretamente do Estado.</p> <p>Inclui: Entidades da administração central, da administração local e empresas públicas reclassificadas.</p> <p>Setor Empresarial do Estado (SEE)</p> <p>Conjunto das unidades produtivas do Estado, organizadas e geridas de forma empresarial, integrando as empresas públicas e participadas.</p> <p>Inclui: Empresas públicas não reclassificadas.</p> <p>Associações de Beneficiários (AB)</p> <p>Pessoas coletivas de direito público que gerem bens públicos mediante contratos de concessão.</p> <p>Inclui: Associações de Beneficiários de Obras de Aproveitamento Hidroagrícola</p> | Sim |
| Setor Privado | <p>Operadores Privados (OP)</p> <p>Sociedades não financeiras privadas, não controladas pelo Estado.</p> <p>Inclui: Operadores privados a operar com base em contratos de concessão, licenças de exploração, entre outras figuras contratuais.</p> | Não |

Sendo certo que o PNI 2030 é um programa estratégico e de planeamento de investimento, de promoção pública ou enquadrado em políticas públicas, também é certo que este esforço não caberá exclusivamente ao Estado e restante Administração Pública.

Efetivamente, o setor privado será também uma peça relevante na execução de parte dos investimentos estratégicos previstos no PNI 2030, com base em modelos de articulação com o setor público, de acordo com as melhores práticas nacionais e internacionais.

Face ao exposto, na medida em que o PNI 2030 contará com a participação de uma diversidade de atores no esforço de investimento associado, importa também identificar a tipologia de entidades consideradas em cada setor institucional, bem como os respetivos modelos de investimento de suporte (não exaustivo).

| Setor Institucional | Modelo de Investimento | Exemplos de Entidades |
|---------------------|-----------------------------------|--|
| Setor Público | Administração Pública (AP) | <p>Administração Central:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estado; • Serviços e fundos autónomos; • Empresas públicas reclassificadas: (IP, CP, etc.). <p>Administração Local:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Municípios e freguesias; • Serviços e empresas reclassificadas na dependência destes. |
| | Setor Empresarial do Estado (SEE) | <p>Empresas Públicas não reclassificadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administrações portuárias; • Águas de Portugal; • Outras empresas fora do perímetro do OE. |
| | Associações de Beneficiários (AB) | <p>Associações de Beneficiários de obras de aproveitamento hidroagrícola</p> |
| Setor Privado | Operadores Privados (OP) | <p>Investimento Privado:</p> <p>Envolvimento relevante do setor privado, assumindo este, pelo menos, uma parte do risco do investimento, conforme o modelo escolhido.</p> <p>Entidades concessionárias</p> <p>Entidades detentoras de licenças de exploração</p> |

6.2. Fontes de Financiamento

Os investimentos previstos no PNI 2030 serão financiados por uma diversidade de fontes de financiamento, em função das respetivas entidades promotoras, sendo de destacar o contributo relevante dos Fundos Europeus. Neste contributo, inclui-se agora o Instrumento de Recuperação e Resiliência (IRR), aprovado no âmbito da resposta à crise económica provocada pela pandemia de COVID-19. Este instrumento traduz-se num reforço significativo de financiamento, ainda que com um horizonte temporal limitado para a sua execução, até 2026.

As duas tabelas na página seguinte identificam e descrevem sucintamente as fontes de financiamento disponíveis e identificam aquelas que estão acessíveis a cada setor institucional.

| Fontes de Financiamento | |
|-------------------------|--|
| Europeu | Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI) |
| | Outros Fundos Europeus (IRR, CEF, etc.) |
| Nacional | Fundo Ambiental |
| | Redução de encargos com PPPs rodoviárias |
| | Receitas Gerais do Estado |
| Outras | Financiamento obtido pelo setor empresarial público e privado através de fundos próprios ou junto de instituições financeiras. |

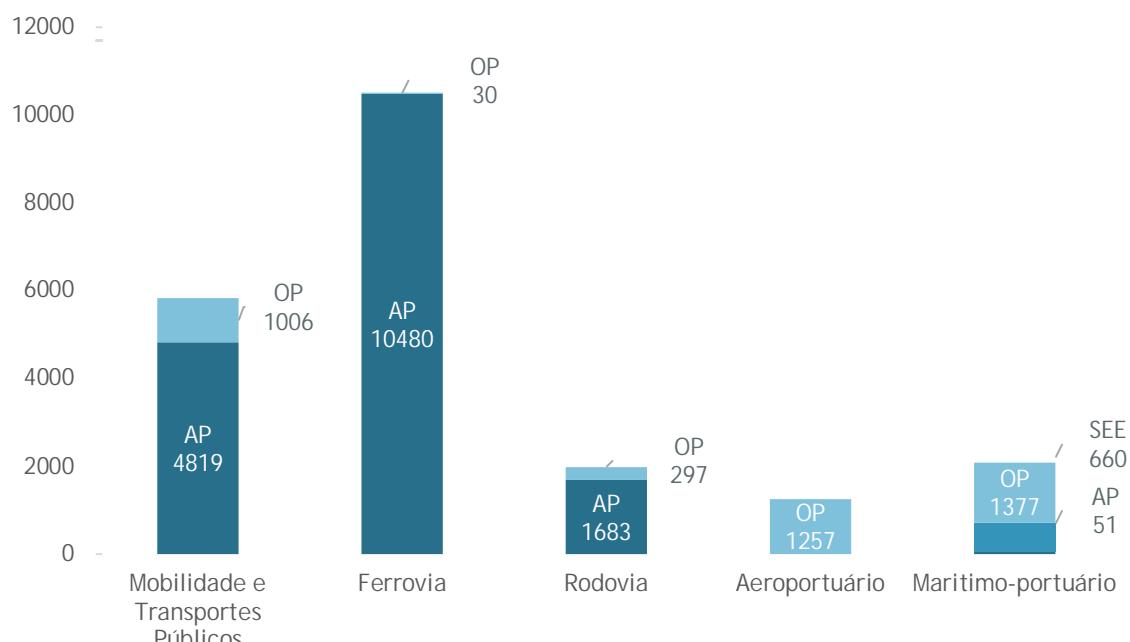
| Fontes de Financiamento | | Setor Institucional | | |
|-------------------------|--|----------------------------|-----------------------------------|--------------------------|
| | | Administração Pública (AP) | Setor Empresarial do Estado (SEE) | Operadores Privados (OP) |
| Europeu | Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI) | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Outros Fundos Europeus (IRR, CEF, etc.) | ✓ | ✓ | ✓ |
| Nacional | Fundo Ambiental | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Redução de encargos com PPPs rodoviárias | ✓ | | |
| | Receitas Gerais do Estado | ✓ | | |
| Outras | | | ✓ | ✓ |

6.3. Financiamento do Programa de Investimentos 2021-30

6.3.1. Transportes e Mobilidade

Na área temática dos Transportes e Mobilidade, as administrações públicas são, globalmente, os promotores mais expressivos do investimento a realizar. É de realçar, que as áreas ferroviária e da mobilidade sustentável contêm os programas e projetos de investimento público de maior valor na construção de novas infraestruturas ferroviárias e de transporte urbano, havendo também um investimento muito significativo em material circulante.

Por outro lado, estima-se que o Setor Privado tenha, não obstante, uma participação relevante na promoção de investimentos nesta área temática, sendo inclusivamente o principal responsável pela realização de investimentos nos subsetores marítimo-portuário e aeroportuário.

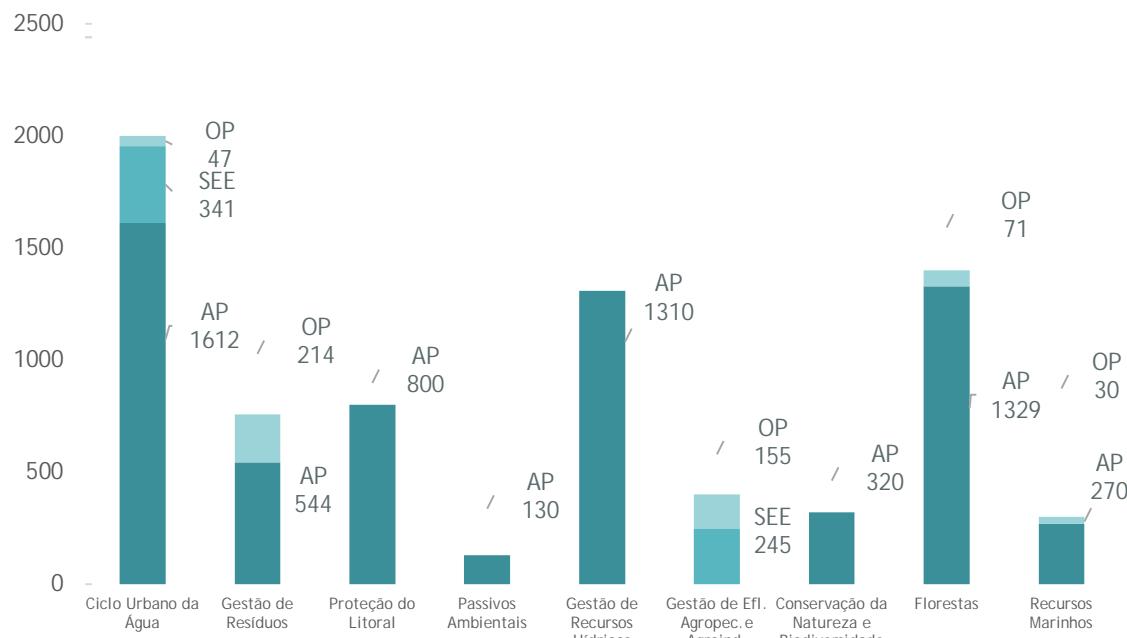
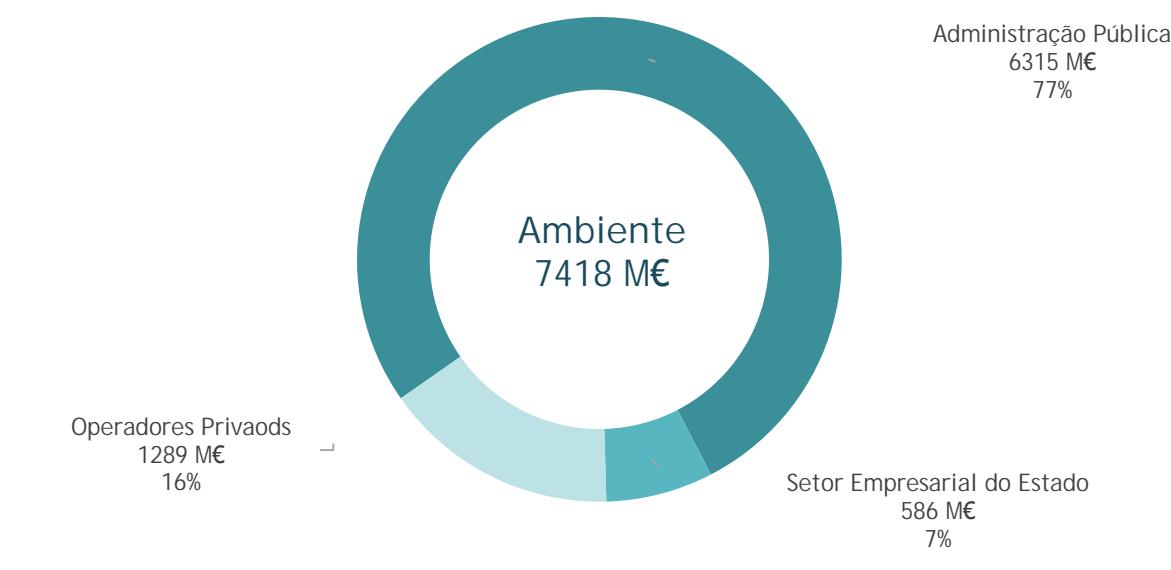


6.3.2. Ambiente

À semelhança, da área temática anterior, no Ambiente, as administrações públicas são, globalmente, os promotores mais expressivos do investimento a realizar.

O setor empresarial do estado terá um papel relevante na promoção do investimento no ciclo urbano da água, passivos ambientais e recursos hídricos. Neste caso, a Águas de Portugal, empresa pública não reclassificada (e, portanto, não incluída no perímetro das Contas Nacionais) terá um papel relevante no esforço de investimento exigido.

Por outro lado, o Setor Privado será o principal promotor do investimento no setor dos resíduos, por via das concessionárias a operar nesta área.

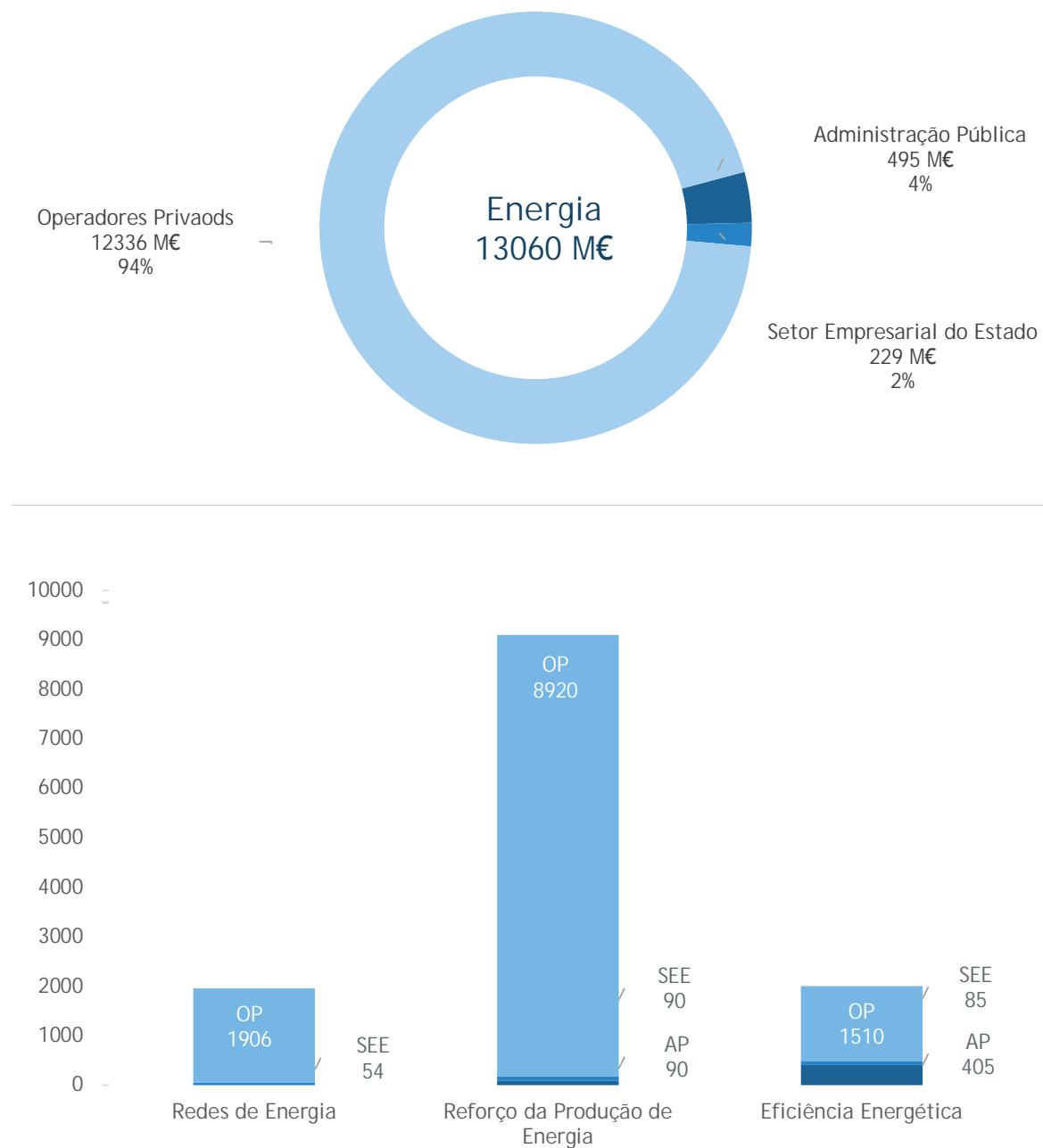


6.3.3. Energia

O Setor Privado será o principal promotor do investimento na área temática de Energia, com especial relevância para os subsetores de redes e reforço de produção, onde a componente de investimento público previsto é inferior a 2,5%.

Uma fração muito importante do investimento no reforço da produção de energia está relacionado com a implementação da Estratégia Nacional para o Hidrogénio (EN-H2), onde há a expectativa de atrair cerca de 7000 M€ em investimento privado.

No subsetor da eficiência energética, há um papel mais relevante das administrações públicas enquanto promotores de investimento.



6.3.4. Regadio

Os investimentos a realizar na área temática do Regadio serão promovidos pelas Administrações Públicas, havendo também participação das Associações de Beneficiários no programa de Revitalização do Regadio e do Setor Empresarial do Estado no programa de Aumento das Áreas Regadas.



Anexos

- Anexo A.1. Fichas de investimento
- Anexo A.2. Antecedentes - PETI3+ 2014/20
- Anexo A.3. Diagnósticos setoriais
- Anexo A.4. Síntese do processo de auscultação pública