

As **Fichas de Competitividade** visam ligar a situação da Economia Portuguesa nas várias dimensões da sua competitividade com a atuação do Estado e compará-la com países que tenham um enquadramento institucional similar e um nível de desenvolvimento aproximado. Cada ficha apresenta a leitura dos principais indicadores no domínio em análise, elenca as principais medidas de políticas públicas implementadas no período em análise e sistematiza um conjunto de indicadores e rankings internacionais para uma mais fácil comparação da situação nacional com a de outros países.

Transportes

1. Introdução

As infraestruturas, os transportes e as comunicações são ferramentas colectivas ao serviço das pessoas e da economia. São um meio, não são um fim. Os investimentos nessa área visam melhorar a vida das pessoas, dinamizar as actividades económicas, alavancar a geração de emprego e a criação de riqueza. Devem, também por isso, ter sustentabilidade económico-financeira, aprofundar a coesão social e territorial e esbater as disparidades que ainda subsistem.

Muito do desenvolvimento da economia passa pelas infraestruturas, seja de comunicações, seja de transportes ou logística, exigindo-se, assim, uma boa planificação de investimento seletivo e reprodutivo, preferencialmente associado à iniciativa privada, mitigando desta forma os riscos para o Estado.

No ponto 2 são referidas as prioridades de actuação. O ponto 3 apresenta um conjunto de indicadores da área transportes relativos a Portugal comparando os mesmos com outros países europeus.

2. Prioridades de Atuação

O programa de reformas estruturais a concretizar no sector das infraestruturas e transportes no horizonte 2014-2020, estabelece três grandes vetores de atuação:

1) Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas portuguesas e a criação de emprego:

- Reduzir os custos de contexto que incidem sobre as exportações portuguesas por via do aumento da competitividade e eficiência do sector dos Transportes;
- Promover a maior integração de Portugal no espaço económico europeu, designadamente

através do gradual desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T);

- Potenciar o papel das infraestruturas e serviços de transportes no desenvolvimento do sector do turismo nacional e promover a melhoria das condições de acolhimento e da qualidade do serviço e informação ao público nos transportes, contribuindo para o grau de satisfação dos passageiros, em particular dos turistas;
- Alavancar as vantagens competitivas de Portugal decorrentes do seu posicionamento geoestratégico, na interceção de grandes corredores internacionais marítimos e aéreos;
- Promover o aumento da concorrência entre os operadores nos segmentos de mercadorias e passageiros.

2) Assegurar a competitividade do sector dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses:

- Prosseguir o esforço de reformas estruturais;
- Consolidar a sustentabilidade financeira presente e futura do sector, aliviando o peso das responsabilidades transferidas para as futuras gerações;
- Focar a intervenção direta do estado nas áreas que constituem o seu verdadeiro papel, promovendo a participação da iniciativa privada nas áreas em que oferece maior eficiência e valor acrescentado na prossecução dos objectivos da política de transportes.

3) Promover a coesão social e territorial, bem como a sustentabilidade ambiental, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o país:

- Assegurar a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o território nacional, de forma eficiente e adequada às necessidades;
- Implementar o principio da equidade de oportunidades no acesso ao sistema de

transportes, promovendo a coesão social e territorial;

- Reorganizar e fortalecer o papel da regulação no sector dos transportes;
- Assegurar uma clara, racional e equilibrada alocação de competências na planificação, organização e financiamento do sistema de transportes;
- Promover uma redução continuada dos impactes ambientais do sector dos transportes, promovendo a utilização dos modos de transporte mais sustentáveis do ponto de vista energético e ambiental.

2.1 Grandes Opções de Política de 2014 e 2015

No setor das infraestruturas, transportes e comunicações, deu-se continuidade às medidas levadas a cabo durante o ano de 2013, designadamente:

- ✓ A renegociação das parcerias público-privadas no setor das infraestruturas rodoviárias;
- ✓ A continuação da reestruturação das empresas públicas de transportes;
- ✓ A conclusão do processo de privatização da ANA, Aeroportos de Portugal, S.A.;
- ✓ A eliminação da TUP Carga e o congelamento de todas as taxas portuárias;
- ✓ A designação dos novos prestadores do serviço universal de comunicações eletrónicas, nas componentes de serviço telefónico e postos públicos, no seguimento dos concursos lançados em 2012;
- ✓ O arranque do processo de privatização dos CTT, Correios de Portugal, S.A..

No que diz respeito à reestruturação operacional das empresas públicas do setor dos transportes, deu-se continuidade à integração funcional das estruturas da Carris com o Metro de Lisboa e da STCP com o Metro do Porto, com a nomeação das respetivas gestões conjuntas, bem como à otimização dos seus quadros de pessoal.

Em relação à privatização da ANA, o contrato de compra e venda entre a Parública e Vinci foi assinado no dia 21 de fevereiro de 2013, tendo sido concluído este processo ainda em 2013.

Nas comunicações postais foi concluído o processo de privatização dos CTT, ficando assegurada a prestação do serviço.

No que diz respeito às empresas públicas de transportes, a prioridade durante o ano de 2014 foi a consolidação da reestruturação operacional, a qual entrará numa segunda fase com a conclusão dos procedimentos concursais de concessão do serviço público de transporte de passageiros.

Uma das peças essenciais neste processo será a implementação do estabelecido na Lei-quadro das Entidades Administrativas Independentes, recentemente aprovada, designadamente no que concerne à criação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, com funções de regulação, de promoção e defesa da concorrência no âmbito dos transportes terrestres, fluviais e marítimos.

Nas comunicações eletrónicas, foi dado seguimento à execução dos contratos para prestação do serviço universal pelos novos prestadores designados. Pretendeu-se, também, continuar a fomentar o desenvolvimento e a utilização das redes de nova geração no âmbito da Agenda Portugal Digital.

O ano de 2014 ficou, ainda, marcado pelo início do novo programa de financiamento comunitário 2014-2020.

Em 2015, ao nível das infraestruturas, e em linha com o ocorrido anteriormente, merecem destaque:

- A continuação das renegociações das PPP no setor das infraestruturas rodoviárias;
- O lançamento dos processos de renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários para movimentação de cargas nos portos de Aveiro, Leixões, Lisboa e Setúbal, bem como do terminal de contentores do Porto de Sines (Terminal XXI), com vista à avaliação do redimensionamento deste terminal, no quadro legal aplicável;
- Assinatura do contrato de concessão do Novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa, que foi adjudicada ao consórcio representado pela Global Ports Holding, Grupo Sousa Investimentos, Royal Caribbean International e Creuers Del Port de Barcelona, concessão que terá uma duração de 35 anos;
- A conclusão da alteração do modelo regulatório do setor rodoviário, através da clarificação do papel do Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P. (IMT, I.P.) e da EP, S.A., da definição de um novo estatuto das estradas nacionais e da criação de um novo modelo de portagens que assegure a equidade na cobrança e promova a coesão social e territorial.

Ao nível dos transportes, relevam:

- A continuação do processo de reestruturação das empresas públicas de transportes e a obtenção, pelo segundo ano consecutivo, de um EBITDA ajustado positivo;
- O lançamento dos procedimentos concursais para abertura à iniciativa privada da exploração de serviços públicos de transporte de passageiros nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto;
- A reforma do modelo de regulação do setor dos transportes, com a criação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e a revisão dos

estatutos do IMT, I.P., e do Instituto Nacional da Aviação Civil, I.P., este último passando a autoridade reguladora independente, em cumprimento do estabelecido na Lei-Quadro das Entidades Administrativas Independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo.

Ao nível das comunicações, é de salientar:

- Após a primeira fase de privatização dos CTT, S.A., concluída em dezembro de 2013, foi finalizado o processo de privatização da empresa em setembro de 2014;
- A conclusão dos concursos para designação dos prestadores do serviço universal de comunicações eletrónicas e a celebração (em fevereiro de 2014) dos respetivos contratos com os novos prestadores dos serviços;
- Continuação da promoção do desenvolvimento e utilização das redes de nova geração no âmbito da Agenda Portugal Digital, potenciando o acesso e a utilização da banda larga de alta velocidade por todos os cidadãos;
- A revisão dos estatutos do ICP - Autoridade Nacional de Comunicações, em cumprimento do estabelecido na Lei-Quadro das Entidades Administrativas Independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo.

Ainda, no que toca, ao novo período de programação dos fundos europeus estruturais e de investimento, foi criado o Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado, com elementos de vários setores da sociedade, com o objetivo de apresentar recomendações relativamente ao investimento a realizar no período de 2014-2020. Com base nestas recomendações e nas conclusões do processo alargado de consulta pública que se lhe seguiu, o Governo aprovou o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+), no qual foi incluído:

- O estabelecimento de 59 projetos de investimento prioritários para o setor de transportes e infraestruturas a executar no horizonte 2014-2020/22;
- A continuidade do programa Portugal Porta-a-Porta, que visa alargar a cobertura de sistemas públicos de transporte de passageiros a todo o país;
- O alargamento das regras do Passe Social+ a todo o país;
- A fusão das empresas de gestão de infraestruturas EP, S.A., e REFER, E.P.E.

3. Indicadores

Seguidamente, num primeiro ponto, apresenta-se um conjunto de indicadores que permitem perspectivar o Sector dos Transportes em Portugal, na UE28 e também com um conjunto selecionado de países

(Grécia, Itália, Espanha, França, Itália e Alemanha). O período temporal não é coincidente para todos os indicadores apresentados mas, fundamentalmente, incide entre os anos de 2005 a 2012/2014, de acordo com a informação estatística disponibilizada à presente data.

Num segundo ponto, analisam-se alguns indicadores, especificamente para Portugal, do Setor de Transportes quer de Passageiros, quer de Mercadorias, cujo período de análise incide entre 2005-2014 (para alguns indicadores entre 2011-2014).

3.1 O Setor dos Transportes em Portugal: análise comparativa com a EU28 e alguns países membros

O fenómeno da concentração da população em centros urbanos é uma característica dos países em geral, desenvolvidos e/ou em vias de desenvolvimento, não obstante, ainda ser actualmente mais acentuado nos primeiros. O indicador que permite quantificar este fenómeno é a Taxa de Urbanização.

De acordo com os dados mais recentes, em 2014, a taxa de urbanização mundial era de 53,6%, na UE28 de 74,5% e em Portugal de 62,9%, situando-se, o nosso país, num patamar ainda inferior à média europeia (-11,6 p.p.), todavia mais elevado do que a taxa de urbanização mundial (+9.3 p.p.). De 2005 a 2014 a taxa de urbanização em Portugal passou de 57,5% para 62,9% em 2014 (+5.4 p.p.), a taxa da UE28 de 72,5% para 74,5% (+2,0 p.p.) e a taxa mundial de 49,1% para 53,6%, (+4,5 p.p.), evidenciando nos últimos anos a tendência de uma intensificação da urbanização na generalidade das economias.

Comparativamente aos cinco países de UE28 considerados como referência nesta análise (Grécia, Itália, França, Espanha e Alemanha), Portugal apresenta uma taxa de urbanização menos elevada relativamente a todos eles, quer em 2005 quer em 2014, mas neste último ano com menor amplitude de desvio.

Esta forma de organização das economias atuais é potenciadora e geradora de fluxos de transporte, quer de passageiros quer de mercadorias.

Relativamente ao transporte de mercadorias regista-se que Portugal movimentou 45,5 biliões de tkm em 2005 contra para 39,3 biliões em 2013 (-2,1%).

Também a UE28 acompanhou esta evolução, registando, todavia, um decréscimo menos acentuado (-0,8%), passando de 3 688 biliões de tkm em 2005 para 3 482 biliões. Quer em Portugal quer na UE28 todos os modos de transporte evoluíram da

mesma forma, isto é, sofrendo decréscimos, com excepção das “Vias Navegáveis Interiores” que, para o total da UE28, registaram um acréscimo de 1,4%, ou seja, mais 14 biliões de tkm.

A leitura destes dados permite-nos aferir que, em ambos os anos (2005 e 2013), é o modo rodoviário que é predominante, com uma importância relativa muito superior em Portugal quer em 2013 (93,1% contra 49,4% na UE28) quer em 2005 (93,6% contra 48,7% na UE28). Esta discrepância tem implícito que só é contemplado o movimento de mercadorias doméstico (interno) e intra UE28, o que no caso de Portugal traduz-se numa “distorção”, uma vez que o movimento de mercadorias por via marítima é na totalidade extra- UE28.

Assim, em Portugal o movimento global de mercadorias (tkm) em 2013 foi de 39,3 biliões de tkm contra 45,5 biliões em 2005, repartido pelos modos rodoviário (93,1%), ferroviário (5,9%) e Pipelines (1%). Relativamente a 2005, não se registaram alterações significativas ao nível da estrutura.

No caso da UE28, o movimento de mercadorias (tkm) foi em 2013 de 3 482 biliões de tkm contra 3 688 biliões em 2005 (-0,8%). Em 2013, o modo rodoviário representava 49,4%, seguindo-se o marítimo com 31,3%, o ferroviário com 11,7% e o restante repartido pelas Vias Navegáveis Interiores e os Pipelines (4,4% e 3,2%, respectivamente). Relativamente a 2005 a UE28 não apresenta, tal como Portugal, alterações significativas nesta estrutura.

No que diz respeito ao Transporte de Passageiros (Pkm) por via terrestre em 2013 na UE28 foram transportados 5 718,4 biliões de Pkm contra 5 593,3 em 2005 (+0,3%). Em Portugal foram transportados, no mesmo período, 92,7 milhões de Pkm contra 96,0 milhões (-0,5%), ou seja, -3,3 milhões.

Em 2013, em termos de estrutura relativa, regista-se que o “transporte privado” (automóvel) na UE28 representava 81,7%, os “autocarros” 9,2%, os “comboios” 7,4% e os “elétricos e metropolitano” 1,7%, não se observando alterações significativas, face a 2005.

Em Portugal o “transporte privado (automóvel)”, representava cerca de 88,3%, os “autocarros” 6,8%, os “comboios” 3,9% e por fim os “elétricos e metropolitano” 1%. Relativamente a 2005, também não se registaram, à semelhança da UE28, alterações significativas na estrutura relativa aos diferentes modos de transporte. Será de salientar que o “transporte privado (automóvel)” é o modo de transporte predominante na UE28 e nos diferentes países considerados como referência, tanto em 2005

como em 2013 (representando mais do que 75,0% do movimento de passageiros).

Portugal face à média europeia e dos restantes países de referência apresenta uma importância relativa superior no “transporte privado (automóvel)”, e em contrapartida, uma importância relativa bastante inferior nos “comboios” (3,9% contra 7,4% em 2013), só sendo ultrapassado pela Grécia.

De salientar ainda que, os “Autocarros” detêm na Grécia e Itália uma maior importância relativa, quer face à UE28 quer a Portugal, tanto em 2005 como em 2012.

No que se refere às emissões de CO₂, em termos globais, na UE28 estas atingiram 3 712 milhões de toneladas em 2012 contra 4 262 milhões em 2005, ou seja, -550 milhões de toneladas.

As Emissões CO₂ do Setor dos Transportes foi de 1160 milhões de toneladas na UE28 em 2012 contra 1 255 milhões em, ou seja, menos 95 milhões de toneladas. Portugal e os restantes países de referência acompanharam esta evolução, isto é, verificando-se decréscimos em todos os países.

As emissões do Setor dos Transportes face ao total de emissões de CO₂ passaram de 29,5% em 2005 para 31,3% em 2012 na UE28 e em Portugal de 33,8% para 42,9%, valores superiores não só à média comunitária como aos restantes países de referência.

Por modo de transporte, observa-se que quer na UE28, em Portugal e nos restantes países de referência o modo rodoviário representava em 2012, mais de 70% do total de emissões, com excepção, apenas para a Grécia cujo valor era significativamente inferior (53,1%). O modo ferroviário tem uma importância relativa em todas as situações inferior a 1%. Relativamente à UE28 o modo marítimo representa cerca de 14% e o aéreo cerca de 13%. No caso de Portugal a participação relativa é de 10,6% e 14,4%, respectivamente. Na Grécia o modo marítimo detém 34,8%, valor muito superior aos restantes países.

3.2. O Setor dos Transportes em Portugal: principais indicadores

Relativamente a Portugal seleccionaram-se alguns indicadores referentes ao transporte de passageiros e de mercadorias, em termos globais, e ainda alguns indicadores específicos do transporte urbano de passageiros nas duas principais áreas metropolitanas, Lisboa e Porto.

Relativamente ao transporte de passageiros, em 2011, foram transportados 1 147,3 milhões de passageiros contra 866 milhões em 2014, ou seja,

menos 261,3 milhões. O modo rodoviário representava 61,1% do total em 2011 e 55,0% em 2014 (-6,1 p.p.), seguindo-se o modo ferroviário com 33,6% e 38,7%, respectivamente, no mesmo período. O modo aéreo representava 2,7% contra 4,1% e o modo fluvial 2,7% e 2,1%, em 2011 e 2014, respetivamente.

Considerando o indicador Pkm transportados, o volume de passageiros km passou de 39,7 biliões de pkm para 42,8 biliões em 2014 (+3,1 biliões de pkm), correspondendo a um acréscimo de 2,6%. O modo aéreo cresceu 4,3%, o modo ferroviário decresceu 3% e o modo rodoviário 1,3%.

Em termos de estrutura relativa, o modo aéreo representava 71,9% em 2011 contra 75,6% em 2014 (+3,7 p.p.), o modo ferroviário 13,4% contra 11,3% (-2,1 p.p.) e, por último o modo rodoviário 14,7% contra 13,1% (-1,6 p.p.).

Quanto ao transporte de mercadorias, em 2005, foram transportadas 410 milhões de toneladas contra 237,2 milhões em 2014 (-172,8 milhões de toneladas).

Quanto ao transporte de mercadorias, em 2014, registou-se um movimento de 237,2 milhões de toneladas contra 410,0 milhões em 2005, isto é, menos 172,8 milhões de toneladas.

Em termos de estrutura relativa, entre 2005 e 2014 a importância relativa do modo aéreo manteve-se praticamente nula, o modo ferroviário oscilou entre os 2,7% e os 4,3%, o modo marítimo entre os 15,9% e os 34,0% e, por fim, o modo rodoviário entre 81,3% e 61,6%.

Relativamente ao tráfego de transporte de passageiros em Lisboa e Porto verifica-se que, em Lisboa, o movimento de passageiros passou de 426,2 milhões em 2005 para 302,3 em 2014, isto é, cerca de 123 milhões. Tanto a Carris (Autocarros e Elétricos) como o Metropolitano de Lisboa contribuíram para esta situação. Assim, na Carris o movimento de passageiros passou de 240,8 milhões em 2005 para 167,3 milhões em 2014 (-4.4%) e no Metropolitano de Lisboa de 185,4 milhões para 135 milhões (-0,5%). Em termos de estrutura relativa, a Carris representava 56,5% do movimento de tráfego contra 43,5% do Metropolitano em 2005. Em 2014, os valores passaram a 55,3% e 44,7%.

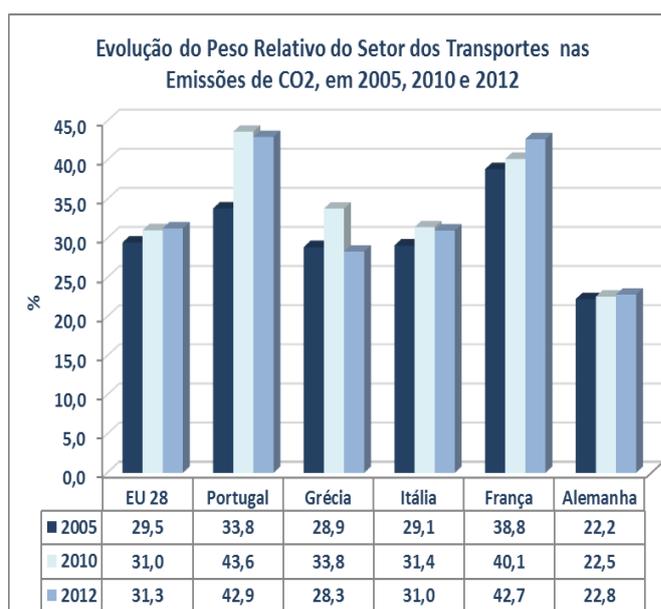
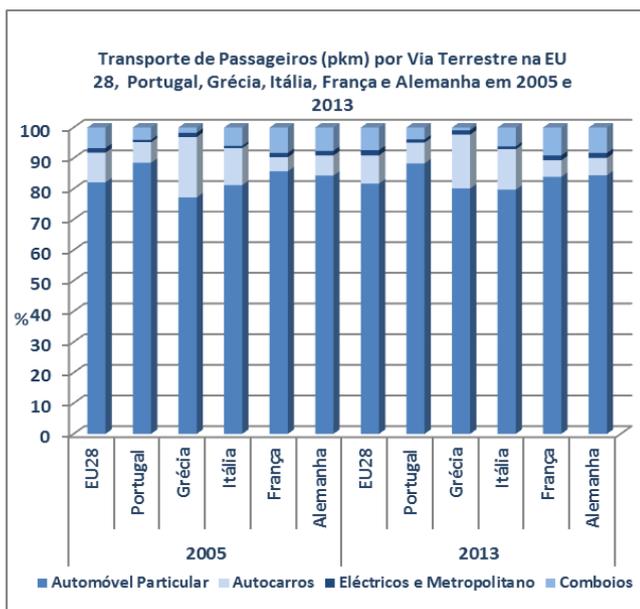
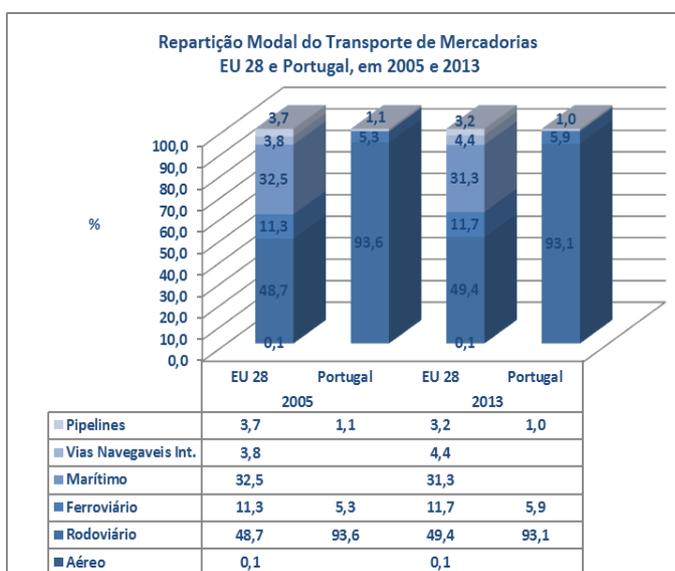
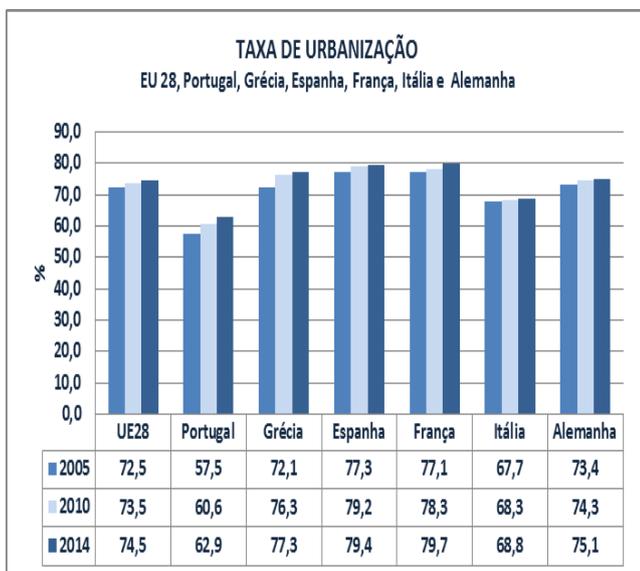
No Porto o movimento de passageiros passou de 227,5 milhões em 2005 para 131,4 em 2014, isto é, cerca de -96,1 milhões. Na STCP o decréscimo foi da ordem dos 7,4%, mas em contrapartida o Metro do Porto registou um acréscimo de 1,0%. Em termos de estrutura relativa, a STCP representava, em 2005,

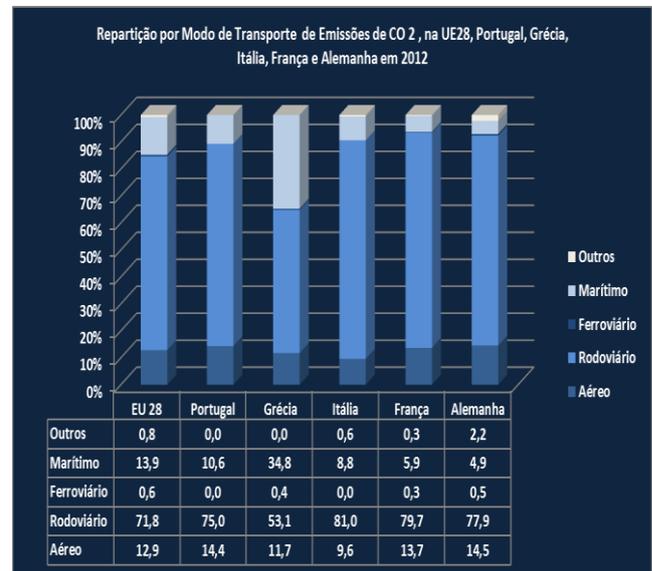
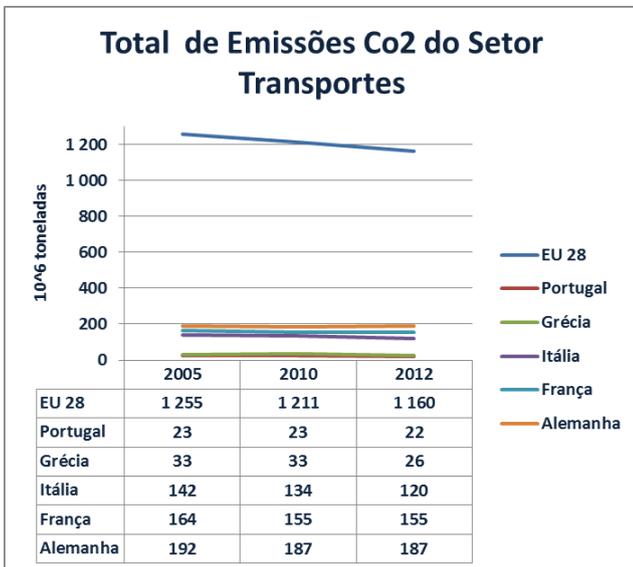
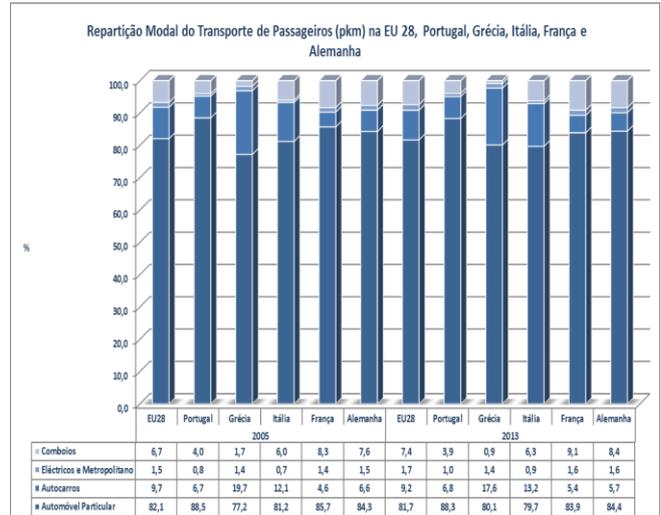
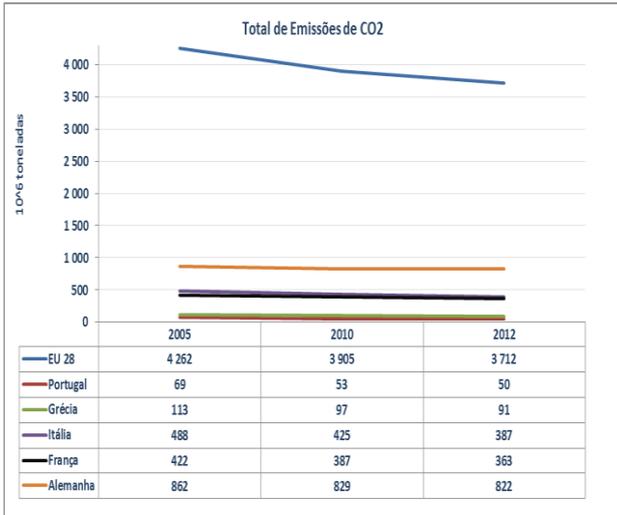
cerca de 92,0% do movimento total de passageiros, passando em 2014 para cerca de 57%. Em contrapartida, o Metro do Porto representava 8,1% passou para 43,3% no mesmo período, evidenciando um desvio de tráfego significativo da STCP para o Metro do Porto.

TRANSPORTES

2015

Indicadores



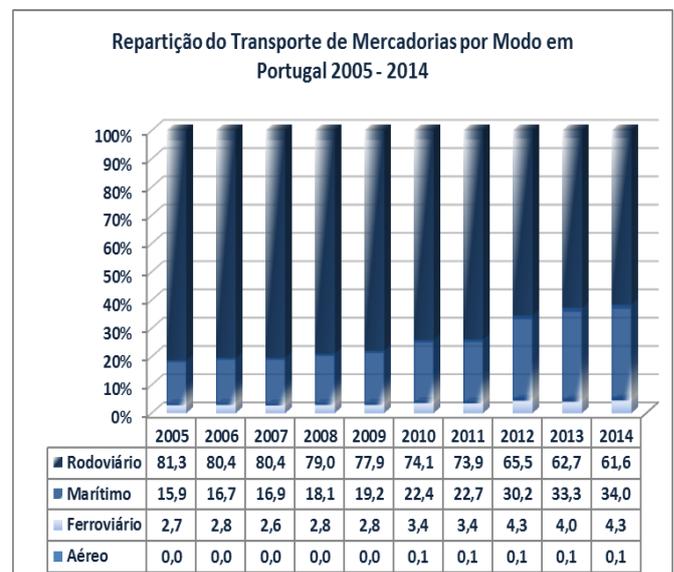


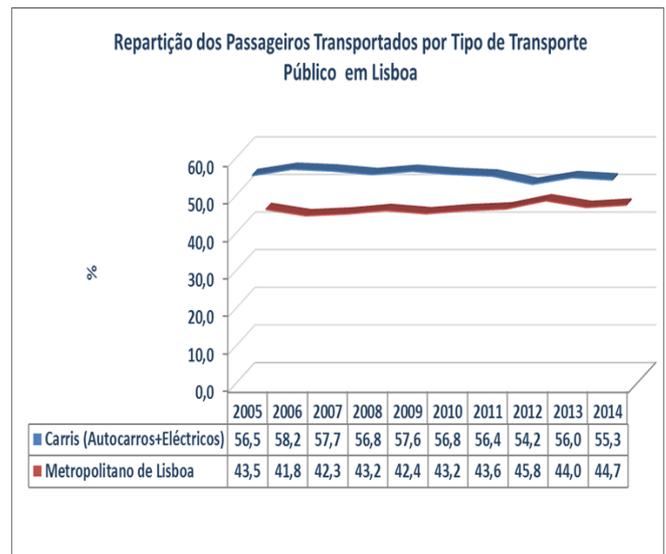
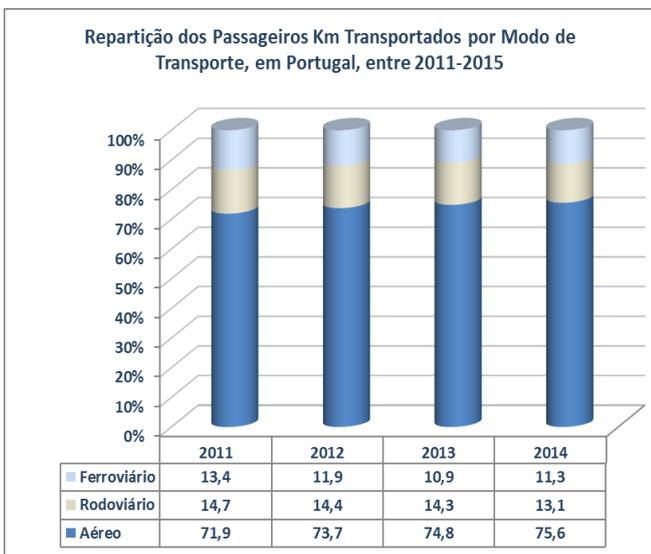
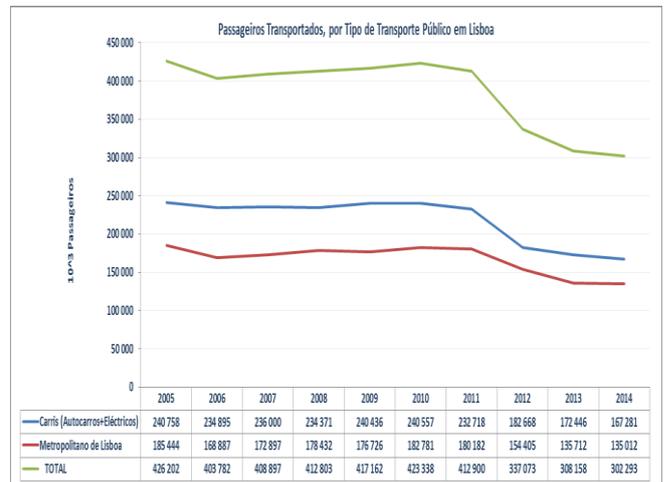
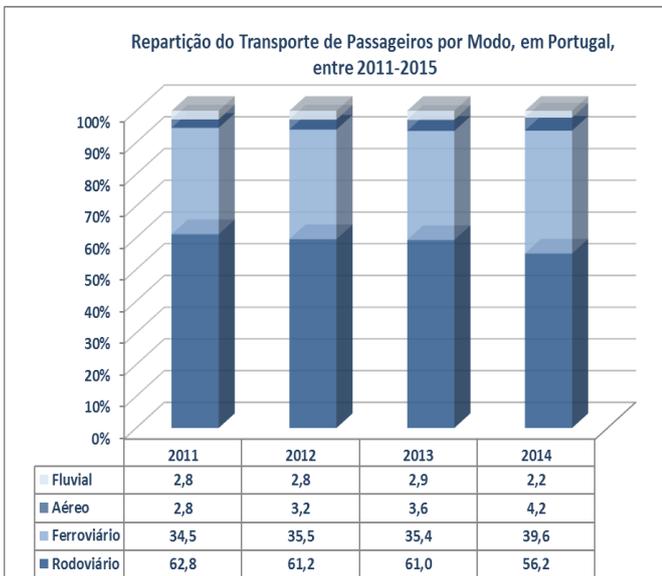
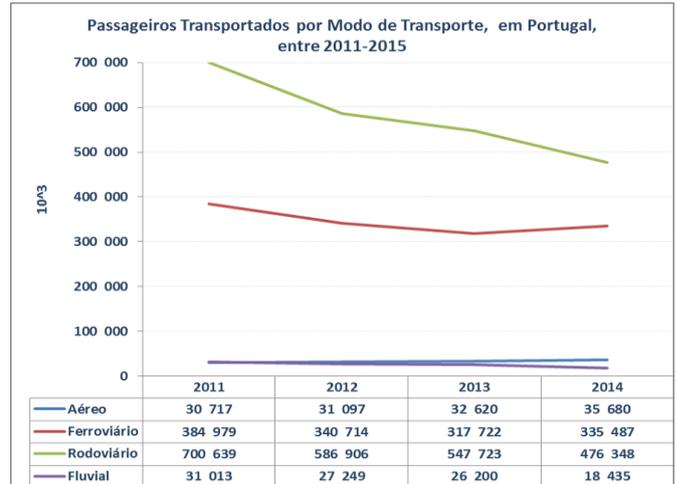
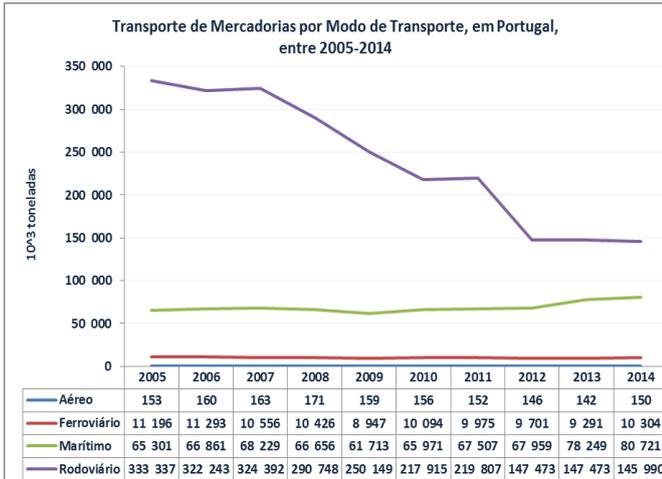
Emissões de CO₂ por Modo de Transporte em 2012, na UE28, Portugal, Grécia, Itália, França e Alemanha em 2012

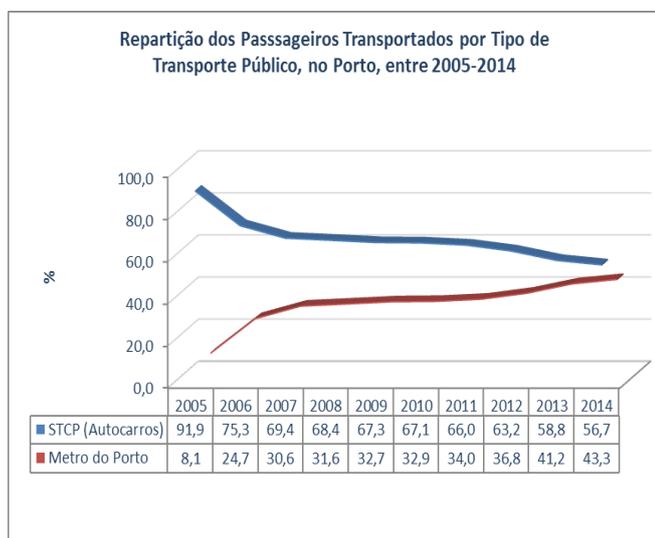
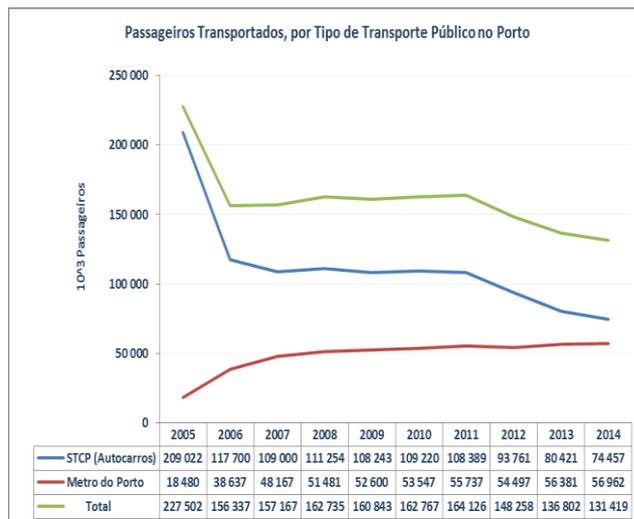
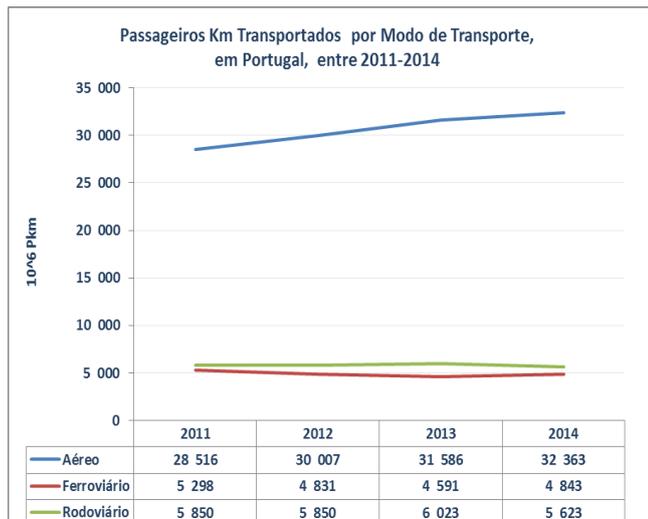
unidade: milhões de toneladas

	Aéreo	Rodoviário	Ferrovário	Marítimo	Outros	Total de Emissões do Setor de Transportes	Total de Emissões
EU 28	149	833	7	162	9	1 160	3 995
Portugal	3	16	0	2	0	22	55
Grécia	3	14	0	9	0	26	100
Itália	12	97	0	11	1	120	402
França	21	124	1	9	1	155	387
Alemanha	27	146	1	9	4	187	855

Fonte: EU -Transport in Figures, Statistical Pocket Book 2015







TRANSPORTES

2015

Medidas Legislativas

Descrição Medida	Documento Legal
Plano Estratégico de Transportes 2014-2020	
Aprova a versão final revista do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas - PETI3+, para o horizonte 2014-2020	Resolução do Conselho de de Ministros n.º 61-A/2015, de 20 de Agosto
Contratos de Concessão	
Constituição, relativamente a cada um dos portos de Leixões, Aveiro, Lisboa e Setúbal, de uma comissão para a renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários para a prestação do serviço público de movimentação de cargas cujo termo ocorra após 31 de dezembro de 2020	Despacho n.º 4550-A/2014, de 27 de Março Ministério das Finanças
Constituição, relativamente a cada um dos portos de Leixões, Aveiro, Lisboa e Setúbal, de uma comissão para a renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários para a prestação do serviço público de movimentação de cargas cujo termo ocorra após 31 de dezembro de 2020	Despacho n.º 4550-A/2014, de 27 de Março Ministério das Finanças
Julga inconstitucionais as normas constantes da Lei n.º 14/2010, de 23 de julho (a qual revoga o Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, que introduziu alterações nas bases do contrato de concessão do direito de exploração, em regime de serviço público, do terminal portuário de Alcântara)	Acórdão 202/2014, de 7 de Abril
Lançamento do Programa Portugal Porta-a-Porta	
Constituição de um Grupo de Trabalho para a definição do serviço público de transporte de passageiros flexível, a nível nacional, designado «Portugal Porta-a-Porta», que assegure a mobilidade dos cidadãos em zonas de baixa densidade populacional que não disponham atualmente de redes de transporte regular	Despacho n.º 6855-A/2014, de 23 de Maio
Abertura à Iniciativa Privada da Exploração de Serviços Públicos de Transporte – AMP e AML	
Determina o início do processo de abertura à iniciativa privada dos serviços públicos de transporte de passageiros prestados pelas empresas Sociedade Transportes Coletivos do Porto, S.A., e Metro do Porto, S.A., através da subconcessão dos serviços	Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2014, de 22 de Julho
Estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte público coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa, sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída à Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A.	Decreto-Lei n.º 174/2014, de 5 de Dezembro
Estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte por metropolitano de passageiros na cidade de Lisboa e nos concelhos limítrofes da Grande Lisboa, sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída ao Metropolitano de Lisboa, E.P.E.	Decreto-Lei n.º 175/2014, de 5 de Dezembro
Determina o início do processo de abertura ao mercado da exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros prestados pelas empresas Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., e Metropolitano de Lisboa, E.P.E., através da subconcessão destes serviços	Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2015, de 6 de Março
Aprova as peças do "Procedimento Pré-contratual para as Subconcessões dos Sistemas de Transporte da Metro do Porto, S. A. e da STCP, S. A."	Despacho n.º 9660-A/2015, Série II, de 24 de Agosto
Titularidade das concessões de serviço público outorgadas à Carris e ao Metropolitano de Lisboa, E. P. E.	Parecer n.º 12/2013, Série II de 10 de Abril de 2015
Indemnizações Compensatórias	
Aprova, para o corrente ano, a distribuição das indemnizações compensatórias pelas diferentes empresas prestadoras de serviço público	Resolução do Conselho de Ministros n.º 31/2015, de 13 de Maio
Definição do Novo Estatuto das Estradas Nacionais	
Aprova o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional	Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril
Fixa o valor das taxas a cobrar pela administração rodoviária pelos usos privativos do domínio público rodoviário do Estado, bem como pelas autorizações previstas no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional e fixa igualmente as taxas a cobrar pela administração rodoviária pela instrução dos processos, emissão de pareceres, realização de vistorias extraordinárias e revalidações previstos no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional	Portaria n.º 357/2015 - Diário da República n.º 201/2015, Série I de 2015-10-14

Descrição Medida	Documento Legal
Definição do Modelo Regulatório do Sector Rodoviário	
Aprova os Estatutos do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.	Portaria n.º 209/2015, de 16 de Julho
Programa de Privatizações e Reprivatizações	
Aprova o processo de reprivatização indireta do capital social da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S. A.	Decreto-Lei n.º 181-A/2014 D.R. Série I de 2014-12-2
Aprova o processo de reprivatização da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A.	Decreto-lei n.º 69/2015, de 6 de Maio
Aprova o caderno de encargos do processo de reprivatização da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A.	Resolução do Conselho de Ministros n.º 30-B/2015, de 8 de Maio
Processo de reprivatização da empresa CP Carga. Estabelece a data de início do período para a realização das diligências informativas previstas no artigo 6.º do caderno de encargos, bem como a data-limite para a apresentação das propostas vinculativas de aquisição de ações	Despacho n.º 5119-F/2015, Série II de 15 de Maio
Aprova o processo de reprivatização da EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A.	Decreto-lei n.º 70/2015, de 6 de Maio
Aprova o caderno de encargos do processo de reprivatização da EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A.	Resolução do Conselho de Ministros n.º 30-A/2015, de 8 de Maio
Procede à seleção do proponente que irá adquirir as ações representativas de até 100 % do capital social da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S. A., as quais constituem objeto da venda direta de referência no âmbito do processo de reprivatização em curso	Resolução do Conselho de Ministros n.º 52-B/2015, de 24 de Julho
Determina a conclusão do processo de reprivatização do capital social da EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S. A., com a rejeição da proposta vinculativa apresentada	Resolução do Conselho de Ministros n.º 52-C/2015, de 24 de Julho
Processo de Fusão da REFER, E.P.E., e a EP, SA	
Procede à fusão, por incorporação, da EP - Estradas de Portugal, S. A., na REFER - Rede Ferroviária Nacional, E. P. E., transforma a REFER em sociedade anónima, redominando-a para Infraestruturas de Portugal, S. A., e aprova os respetivos Estatutos	Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de Maio
Novo regime jurídico de serviço público de transporte de passageiros	
Aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e revoga a Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro, e o Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948)	Lei n.º 52/2015, de 9 de Junho
Renegociação dos Contratos de PPP	
Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, que aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados designada por Costa de Prata	Decreto-Lei n.º 105/2015, de 16 de Junho
Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Costa de Prata	Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-B/2015, de 7 de Julho
Procede à sétima alteração ao Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de julho, que atribui ao consórcio AENOR - Autoestradas do Norte, S. A., a concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal - Concessão Norte	Decreto-Lei n.º 109/2015, de 18 de Junho
Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal	Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-E/2015, de 7 de Julho
Procede à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 189/2002, de 28 de agosto, que aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por concessão SCUT do Grande Porto	Decreto-Lei n.º 110/2015, de 18 de Junho
Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Grande Porto	Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-C/2015, de 7 de Julho

Descrição Medida	Documento Legal
<p>Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 142-A/2001, de 24 de abril, que atribui à sociedade LUSOSCUT - Autoestradas das Beiras Litoral e Alta, S. A., a concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestradas e conjuntos viários associados, designados por Beira Litoral/Beira Alta</p>	<p>Decreto-Lei n.º 111/2015, de 18 de Junho</p>
<p>Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados designada por Beira Litoral/Beira Alta</p>	<p>Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-D/2015, de 7 de Julho</p>
<p>Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Grande Lisboa</p>	<p>Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-A/2015, de 7 de Julho</p>
<p>Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Interior Norte</p>	<p>Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-F/2015, de 7 de Julho</p>
<p>Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados que integram a Subconcessão do Litoral Oeste</p>	<p>Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-A/2015, de 28 de Agosto</p>
<p>Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados que integram a Subconcessão do Pinhal Interior, celebrado com a Ascendi Pinhal Interior</p>	<p>Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-B/2015, de 28 de Agosto</p>
<p>Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação, dos lanços de autoestrada, itinerários e conjuntos viários associados que integram a Subconcessão do Douro Interior, celebrado com a ora designada Ascendi Douro Interior, Estradas do Douro Interior, S. A</p>	<p>Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-C/2015, de 28 de Agosto</p>
<p>Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, demais trabalhos de requalificação, financiamento, exploração e conservação dos itinerários que integram a Subconcessão do Algarve Litoral</p>	<p>Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-D/2015, de 28 de Agosto</p>
<p>Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, construção, requalificação, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, do lanço de autoestrada e vias que integram a Subconcessão da Autoestrada do Baixo Alentejo, celebrado com a SPER - Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S. A.</p>	<p>Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-E/2015, de 28 de Agosto</p>
<p>Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação de diversos lanços de autoestrada, estrada regional e conjuntos viários associados, no distrito de Setúbal, que integram a Subconcessão do Baixo Tejo</p>	<p>Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-F/2015, de 28 de Agosto</p>
<p>Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 335-A/99, de 20 de agosto, que aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Beira Interior</p>	<p>Decreto-Lei n.º 214-A/2015, de 30 de Setembro</p>
<p>Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Beira Interior</p>	<p>Resolução do Conselho de Ministros n.º 83-B/2015, de 1 de Outubro</p>
<p>Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 234/2001, de 28 de agosto, que aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Norte Litoral</p>	<p>Decreto-Lei n.º 214-B/2015, de 30 de Setembro</p>
<p>Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Norte Litoral</p>	<p>Resolução do Conselho de Ministros n.º 83-A/2015, de 1 de Outubro</p>
<p>Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 55-A/2000, de 14 de abril, que aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Algarve</p>	<p>Decreto-Lei n.º 214-C/2015, de 30 de Setembro</p>
<p>Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Algarve</p>	<p>Resolução do Conselho de Ministros n.º 83-C/2015, de 1 de Outubro</p>