

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2024

Sumário: Mandata a Infraestruturas de Portugal, S. A., para concluir os estudos da terceira travessia do Tejo e da ligação de alta velocidade entre Lisboa e Madrid.

O Governo Português assume o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica até 2050, traçando uma visão clara relativamente à descarbonização da economia nacional e contribuindo para os objetivos mais ambiciosos no quadro do Acordo de Paris. Neste sentido, a descarbonização dos transportes é um objetivo político primordial de Portugal e da União Europeia. Para apoiar este compromisso, é fundamental criar condições para uma transferência modal do tráfego de passageiros e de mercadorias de longa distância para modos de transporte energeticamente eficientes. Na Estratégia de Mobilidade Inteligente e Sustentável, a Comissão Europeia estabelece, concretamente, o objetivo de duplicar o tráfego ferroviário de passageiros de alta velocidade, até 2030, e de mercadorias, até 2050.

Em Portugal, a rede ferroviária de alta velocidade constitui um empreendimento público de excepcional interesse nacional, com dimensão ibérica e europeia, que representa um compromisso de desenvolvimento económico, de coesão territorial, social e de sustentabilidade ambiental do país. Visa-se, com a construção da rede ferroviária de alta velocidade, em total complementaridade com a rede ferroviária convencional, impulsionar de forma decisiva o setor ferroviário, reconhecendo-o como o meio essencial de satisfação das necessidades de mobilidade das populações e de aumento da produtividade e competitividade do tecido empresarial instalado em Portugal.

No âmbito do Programa Nacional de Investimentos 2030, decorre o concurso para a atribuição da concessão para a conceção, construção, financiamento e manutenção do primeiro troço da linha de alta velocidade (LAV) Porto-Lisboa, entre Porto e Oiã, encontrando-se em preparação o lançamento do segundo concurso relativo ao troço entre Oiã e Soure. Estão igualmente em elaboração os estudos necessários ao lançamento dos concursos relativos à segunda fase da LAV Porto-Lisboa, entre Soure e Carregado, e à primeira fase da LAV Porto-Vigo, que se prevê que ocorra durante o ano de 2026.

Neste contexto, o Governo, reconhecendo a importância estratégica do eixo Lisboa-Madrid, avalia antecipar a conclusão da concretização da ligação ferroviária de alta velocidade entre as duas capitais ibéricas, a qual integra o corredor atlântico da Rede Transeuropeia. O Plano de Trabalho do Corredor Atlântico salienta a importância de acelerar a finalização desta ligação ferroviária transfronteiriça de alta velocidade, a fim de proporcionar uma alternativa aos mais de 40 voos diários, em ambos os sentidos, entre as duas capitais ibéricas. Pretende-se, assim, disponibilizar uma alternativa de transporte competitiva entre Lisboa e Madrid, estabelecendo como objetivo um tempo de percurso na ordem das três horas para serviços diretos.

Em Portugal, o projeto da LAV Lisboa-Madrid é desenvolvido em três fases. A primeira fase compreende a ligação entre Évora e Elvas, já em construção, devendo iniciar o serviço em 2025. A segunda fase abrange o troço Lisboa-Poçoirão, incluindo a terceira travessia do Tejo no eixo Chelas-Barreiro. E, por fim, a concretização da terceira fase correspondente à ligação em alta velocidade entre o Poçoirão e Évora. A concretização destas três fases permitirá alcançar o tempo de percurso de cerca de uma hora entre Lisboa e a fronteira de Elvas/Badajoz, viabilizando o objetivo de tempo de percurso na ordem das três horas entre as duas capitais ibéricas, em 2034.

Uma nova travessia sobre o rio Tejo é uma parte essencial do projeto LAV Lisboa-Madrid. A retoma dos estudos para a terceira travessia do Tejo estava já prevista no Programa Nacional de Investimentos 2030, instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional. Mas a relevância da construção de uma terceira travessia sobre o rio Tejo está longe de se esgotar no plano internacional, com a viabilização de um serviço ferroviário de alta velocidade competitivo entre Lisboa e Madrid. Será, igualmente, fundamental a nível nacional, já que viabiliza um aumento significativo da competitividade dos serviços ferroviários de longo curso entre Lisboa e a região sul, com uma redução na ordem dos 30 minutos face ao atual tempo de percurso, para qualquer destino do Alentejo e do Algarve, sendo possível reforçar o transporte de mercadorias. A nível regional, esta infraestrutura permite melhorar o serviço ferroviário no eixo Lisboa-Setúbal, colocando as duas

idades a uma distância de cerca de 30 minutos, metade do atual tempo de percurso. À escala da área metropolitana de Lisboa, uma nova travessia permite fechar a malha ferroviária, libertar capacidade na linha de cintura e no eixo ferroviário norte/sul, e criar condições para que possa ser reforçada a oferta ferroviária suburbana e de mercadorias.

A terceira travessia do Tejo deve ser tendencialmente desenvolvida num modelo rodoferroviário, não obstante a necessidade de avaliar a inclusão da componente rodoviária na nova travessia, pesando as suas vantagens e desvantagens em termos ambientais, financeiros e de acessibilidade, equidade territorial e coerência, e procedendo-se para tal à atualização dos estudos já realizados pela Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S. A. A terceira travessia do Tejo, numa versão rodoferroviária, é também concebida como um instrumento de melhoria da coesão territorial na área metropolitana de Lisboa, contribuindo para a regeneração de zonas mais degradadas, permitindo inverter a tendência de estagnação populacional no concelho do Barreiro, e contribuindo para aliviar a pressão habitacional no concelho de Lisboa. Uma terceira travessia do rio Tejo revela-se também como essencial no âmbito das acessibilidades rodoferroviárias ao novo aeroporto de Lisboa, que virá a localizar-se no Campo de Tiro de Alcochete.

Quanto ao modelo de financiamento, e tendo em conta a multimodalidade desta infraestrutura, bem como a existência de um modelo de concessão autónomo para as várias travessias do Tejo, deve ser avaliada uma solução de gestão que inclua a construção de uma nova travessia do Tejo e a operação e manutenção das três travessias, uma vez terminado o prazo da atual concessão.

As possíveis soluções futuras devem ser avaliadas quanto ao modelo de gestão a adotar, abrangência, comportabilidade orçamental, na lógica da defesa do interesse público.

Para concretizar a ligação na calendarização pretendida, a presente resolução promove o desenvolvimento de um conjunto de ações necessárias para a antecipação da concretização da segunda e terceira fases desta ligação ferroviária de alta velocidade entre Lisboa e Évora, a qual inclui uma terceira travessia do Tejo, numa versão tendencialmente rodoferroviária.

Assim:

Nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 17.º e da alínea a) do n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, na sua redação atual, da alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, na sua redação atual, do n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 127/2012, de 21 de junho, na sua redação atual, e das alíneas d) e g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 – Determinar que a Infraestruturas de Portugal, S. A., antecipe a conclusão dos estudos necessários à tomada de decisão pelo Governo, relativamente às valências e às principais características topológicas da terceira travessia do Tejo, no eixo Chelas-Barreiro, até ao final de 2024.

2 – Determinar que a Infraestruturas de Portugal, S. A., promova, até ao final do primeiro trimestre de 2026, os estudos de procura, os estudos sobre a resiliência às alterações climáticas, as análises de custo-benefício, os estudos prévios e os estudos de impacto ambiental (a serem submetidos a processo de avaliação de impacto ambiental, durante o segundo trimestre de 2026) dos seguintes projetos, potencialmente integrados:

- a) A terceira travessia do Tejo;
- b) A linha de alta velocidade Lisboa-Poceirão-Évora.

3 – Determinar que a Infraestruturas de Portugal, S. A., e o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., analisem, em conjunto, as alternativas equiparáveis para um novo modelo de gestão das travessias do Tejo em Lisboa, que inclua a construção de uma terceira travessia do Tejo, a submeter à aprovação do Governo, até ao final de 2026.

4 – Determinar que a Infraestruturas de Portugal, S. A., apresente ao Governo, até final do segundo trimestre de 2026, uma proposta fundamentada que permita uma tomada de decisão relativamente ao modelo de contratação e de gestão a adotar, que assegure um desenvolvimento eficaz e eficiente do

projeto, com elevado nível de qualidade e, simultaneamente, comportável num quadro de boa gestão de finanças públicas, para os seguintes projetos, potencialmente integrados:

- a) A terceira travessia do Tejo;
- b) A linha de alta velocidade Lisboa-Poceirão-Évora.

5 – Determinar a constituição de um grupo de trabalho conjunto com a Infraestruturas de Portugal, S. A., o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., e a ANA – Aeroportos de Portugal, S. A., para a análise das acessibilidades rodoviárias e ferroviárias ao novo aeroporto de Lisboa, envolvendo os municípios abrangidos no troço Lisboa-Poceirão-Évora.

6 – Autorizar a realização da despesa necessária à execução dos estudos, para o triénio 2025-2028, até ao montante máximo global de 4 000 000,00 EUR, a que acresce o imposto sobre o valor acrescentado (IVA) à taxa legal em vigor.

7 – Determinar que os encargos orçamentais resultantes do número anterior não podem exceder, em cada ano económico, os seguintes montantes, aos quais acresce IVA à taxa legal em vigor:

- a) 2025 – 2 200 000,00 EUR;
- b) 2026 – 1 100 000,00 EUR;
- c) 2027 – 350 000,00 EUR;
- d) 2028 – 350 000,00 EUR.

8 – Estabelecer que o montante fixado para cada ano económico é acrescido do saldo apurado no ano que lhe antecede.

9 – Determinar que os encargos emergentes da presente resolução devem merecer financiamento europeu, através do Programa Portugal 2030, no valor de 1 980 000,00 EUR, sendo a contrapartida nacional suportada por verbas a inscrever no Plano de Atividades e Orçamento da Infraestruturas de Portugal, S. A., em cada um dos anos económicos referidos no n.º 7.

10 – Decidir que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 14 de maio de 2024. – O Primeiro-Ministro, Luís Filipe Montenegro Cardoso de Moraes Esteves.

117739117