



AGENDA REGIONAL DA MOBILIDADE

Plano de Acção 2008-2013 para a  
Promoção da Mobilidade, Transportes e  
Logística no Norte de Portugal

Pacto Regional para a Competitividade da Região do Norte de Portugal



**CCDRn**   
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E  
DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO NORTE

**NORTE2015**  
Pacto Regional para  
a Competitividade  
Agendas Temáticas

# NORTE2015

Pacto Regional para  
a Competitividade  
**Agendas Temáticas**

Consensualizada a estratégia de desenvolvimento regional NORTE 2015, a CCDR-N e o seu Conselho Regional têm vindo a promover o "Pacto Regional para a Competitividade do Norte de Portugal", através da dinamização de um conjunto de "Agendas Temáticas" consideradas prioritárias.

Desta segunda fase da iniciativa NORTE 2015 resultarão "Planos de Acção" plurianuais, que pretendem constituir um referencial central para o investimento público e privado ao nível regional, designadamente, do que será candidatado ao financiamento do Programa Operacional Regional do Norte (ON.2 – O Novo Norte), dos Programas Operacionais Temáticos do Quadro de Referência Estratégico Nacional e de outros instrumentos financeiros nacionais ou comunitários.

O desenvolvimento das Agendas Prioritárias do NORTE 2015 segue uma abordagem organizada e amplamente participada pelos principais actores institucionais da Região do Norte e do país, criando-se, por esta via, as condições de base para se proceder à sua adequada implementação, seguimento e avaliação.

Nesta edição, apresenta-se o Plano de Acção 2008-2013 para a Promoção da Mobilidade, Transportes e Logística no Norte de Portugal (Agenda Regional da Mobilidade).

Saiba mais em [www.norte2015.com.pt](http://www.norte2015.com.pt)



AGENDA REGIONAL DA MOBILIDADE

# Plano de Acção 2008-2013 para a Promoção da Mobilidade, Transportes e Logística no Norte de Portugal

Pacto Regional para a Competitividade  
da Região do Norte de Portugal

## Ficha técnica

### TÍTULO

Plano de Acção 2008-2013 para a promoção da Mobilidade, Transportes e Logística no Norte de Portugal

### EDIÇÃO

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N)

Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional

### COORDENAÇÃO GERAL

Pacto Regional para a Competitividade da Região do Norte de Portugal

Paulo Gomes (Vice-Presidente da CCDR-N)

Júlio Pereira (Director de Serviços de Desenvolvimento Regional/CCDR-N)

### APOIO À COORDENAÇÃO GERAL

Mário Neves (CCDR-N)

Ricardo Sousa (CCDR-N)

### EQUIPA TÉCNICA

António Pérez Babo (Perito Coordenador responsável pela Agenda da Mobilidade, Transportes e Logística)

Marta Campos Oliveira (gng.apb-arquitectura e planeamento, lda)

### ACOMPANHAMENTO

Participação Comissão de Acompanhamento: CCDR-N – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte; Conselho Regional; Secretaria de Estado das Obras Públicas; Secretaria de Estado de Transportes (a aguardar confirmação); ADETURN – Associação para o Desenvolvimento do Turismo na Região do Norte; AFSC – Aeroportos de Portugal, SA, Aeroporto Francisco Sá Carneiro; ANTRAM – Associação Nacional de Transportadores Públicos de Mercadorias; ANTROP – Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros; APAT – Associação dos Transitários de Portugal; APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA; Arriva Portugal – Transportes, Lda.; CEIIA – Centro para a Excelência e Inovação na Indústria Automóvel; CP – Caminhos de Ferro Portugueses, EP; Dirección Xeral de Transportes, Xunta da Galicia; DRE-NORTE – Direcção Regional da Economia do Norte; EP – Estradas de Portugal, SA; GABLOGIS – Gabinete para o Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional; Escola Superior de Biotecnologia da Universidade Católica; IMTT – Instituto Mobilidade e Transportes Terrestres, IP, Direcção Regional do Norte; INAC – Instituto Nacional da Aviação Civil, IP; INIR – Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP; IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP, Delegação dos Portos do Douro e Norte; Laboratório de Sistemas Autónomos do Instituto Superior de Engenharia do Porto do Instituto Politécnico do Porto; Luís Simões, SGPS; MP – Metro do Porto, SA; RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA; REFER – Rede Ferroviária Nacional, EPE; Representante NUT III Douro na CA do PO Norte; Representante NUT III Entre Douro e Vouga na CA do PO Norte; Representante NUT III Grande Porto na CA do PO Norte; Representante NUT III Minho/Lima na CA do PO Norte; Representante NUT III Trás-os-Montes na CA do PO Norte; Representante NUT III Vale do Ave na CA do PO Norte; Representante NUT III Vale do Cávado na CA do PO Norte; Representante NUT III Vale do Tâmega na CA do PO Norte; STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA; Takargo Rail; Transdev – Transportes, Lda; TUB - Transportes Urbanos de Braga, EM; UP – Universidade do Porto; UM – Universidade do Minho; UTAD – Universidade Trás os Montes e Alto Douro  
Participação Comité de Pilotagem: CCDR-N – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte; Conselho Regional; Secretaria de Estado das Obras Públicas; Secretaria de Estado de Transportes (a aguardar confirmação); IMTT – Instituto Mobilidade e Transportes Terrestres, IP, Direcção Regional do Norte; INAC – Instituto Nacional da Aviação Civil, IP; INIR – Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP; IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP, Delegação dos Portos do Douro e Norte;

### COORDENAÇÃO EDITORIAL

Gabinete de Marketing e Comunicação da CCDR-N

### DESIGN E PAGINAÇÃO

Furtacores Design e Comunicação

### PRODUÇÃO

Litografia Coimbra

ISBN

978-972-734-274-7

DEPÓSITO LEGAL

290224/09

DATA

Março.2009

## Nota de Abertura

Nas últimas décadas a Região do Norte tem vindo a perder importância económica no contexto nacional e o poder de compra da sua população tem diminuído comparativamente com outros espaços nacionais, e também no quadro da Euroregião Norte de Portugal-Galiza. O perfil exportador da região tem assentado em indústrias diversificadas mas de mão-de-obra intensiva e de menor base tecnológica, sendo por isso a sua economia menos resistente aos processos de globalização, principalmente quando se acentuam fenómenos de deslocalização de actividades em parte responsáveis por taxas de desemprego superiores à média nacional.

Sendo a apetência dos cidadãos e das organizações económicas pela utilização das infra-estruturas e serviços de transportes de passageiros e de mercadorias um importante factor da competitividade económica, a verdade é que um sistema baseado em grande parte num modo de transporte dominante e numa infra-estruturas que concentrou uma boa fatia do investimento público das últimas décadas, reduz drasticamente a flexibilidade e a capacidade de recurso a alternativas mais consentâneas com a situação económica da região. Os cidadãos e as empresas são assim duplamente penalizados: tendo menor poder de compra e de investimento, têm de afectar percentagens mais elevadas do seu orçamento à mobilidade das pessoas e das mercadorias, dada a elevada dependência do “carro próprio” e o *deficit* de alternativas quer em infra-estrutura diversificada, como em serviços de transporte público e privado mais económico.

Do ponto de vista colectivo um sistema altamente rodoviarizado tem ainda reflexos negativos nas diversas componentes da qualidade ambiental, principalmente no interior das cidades, e é penalizador do ponto de vista da equação energética nacional. Ou seja, o sistema de transportes regionais tal como está estruturado não serve da melhor forma as pessoas, as empresas e as instituições, e não é favorável à melhoria da qualidade de vida e

à correcta organização territorial. O crescimento das cidades por extensos territórios periurbanos, muito embora assente numa matriz minifundiária, foi condicionada pela debilidade da política de solos e por uma disfunção do mercado de arrendamento urbano, mas também pelo crescimento das redes rodoviárias e, conseqüentemente, das taxas de motorização.

Nos últimos anos tiveram lugar, é certo, o arranque de alguns projectos estruturantes que, a prazo, constituirão a chave da mudança do paradigma da mobilidade na Região do Norte: é o caso do incremento da rede ferroviária convencional que permitiu estruturar serviços “urbanos” de comboio entre as cidades e os territórios mais populosos do arco metropolitano; e é também o caso do projecto do metro ligeiro de superfície da área metropolitana, só por si responsável pelo abaixamento da pressão automóvel sobre as principais cidades do núcleo central da metrópole, principalmente nos casos do Porto, Gaia e Matosinhos, contribuindo para um quadro ambiental bastante mais razoável. De referir ainda o esforço que tem sido aplicado na viabilização de alguns sistemas de transportes públicos rodoviários de passageiros, com especial relevância para o processo de adaptação da rede levado a cabo pela STCP em complementaridade com o metro, para os sistemas urbanos subvencionados directa ou indirectamente pelos orçamentos municipais (Braga, Guimarães, Viana do Castelo, Bragança, Vila Real, etc.), e ainda por muitos operadores privados que trabalham com margens apertadas, sofrendo ainda da concorrência de muitas soluções informais e trabalhando num quadro legal nacional que carece de se modernizar.

Esse desactualizado enquadramento legal é também responsável pelo panorama da mobilidade na Região do Norte e no país em geral, sendo grave o processo ocorrido nos últimos anos de encerramento de muitos dos serviços interurbanos fora dos principais eixos de transporte, deixando extensas áreas rurais dependentes da sazonalidade do transporte escolar ou mesmo sem alternativa de serviço público de transporte colectivo. Esta é uma debilidade que exigirá um esforço organizativo local nos territórios de baixa densidade de procura de transportes, mas

que dificilmente poderá evoluir enquanto não se proceder a uma alteração do seu enquadramento legal.

Acresce ainda a reduzida atenção dos governos locais para a importância dos modos suaves de transporte privado ou público, tardando a programação e concretização de infra-estrutura adequada ao seu desenvolvimento, quando é notória, principalmente em meio urbano, a apetência dos cidadãos para essas alternativas ao automóvel, demonstrada por exemplo pelo impressionante parque de bicicletas já existente, ainda que por razões exclusivamente lúdicas ou de manutenção, perspectivas que têm sido privilegiadas pela gestão municipal.

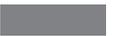
É por isso possível afirmar que existe uma enorme margem de progressão no sistema de infra-estruturas e serviços de transportes públicos e privados, capaz de gerar um quadro muito melhorado da mobilidade da população tanto na escala intra como interurbana, aspectos essenciais para o desenvolvimento mais equilibrado das cidades e da rede urbana regional.

No capítulo das mercadorias, tema decisivo para uma economia que possui importantes trocas comerciais com espaços territoriais externos próximos (Galiza) e afastados (EU e não só), são claros os ganhos possíveis num quadro de maior desenvolvimento das infra-estruturas ferroviárias, portuárias, aeroportuárias e logísticas de apoio à produção e ao consumo, apesar dos bons desempenhos conseguidos nos últimos anos pelo Porto de Leixões ou pelo Aeroporto Francisco Sá Carneiro (FSC). É necessário ultrapassar rapidamente o atraso na criação das plataformas logísticas nacionais e regionais necessárias à racionalização territorial da actividade já implantada por inúmeros operadores particularmente os instalados nas proximidades daquelas infra-estruturas, sendo que essa racionalidade é também essencial para a qualificação do território. Veja-se a forma como funcionam as nossas cidades do ponto de vista do seu abastecimento, com reflexos negativos na qualidade ambiental ao nível da poluição e intrusão de espaços que deveriam estar destinados a outro tipo de circulações.

Mobilizando o sector dos transportes importantes quantitativos financeiros dado o volume de investimento associado às infraestruturas públicas e privadas de suporte, não pode a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte deixar de colocar todo o seu empenho na gestão de uma Agenda que terá de saber lançar importantes desafios aos diferentes actores e agentes da área da mobilidade, dos transportes e da logística. É a promoção de uma mobilidade mais sustentável que está em causa, tendo como macro objectivos da política de transportes regional: a melhoria das condições de organização dos serviços disponibilizados aos cidadãos e às empresas; uma repartição modal mais equilibrada; a diminuição da factura energética e dos custos com a mobilidade; a melhoria da qualidade ambiental das cidades e do território em geral; e, por último, o desenvolvimento de um policentrismo regional assente na multimodalidade como condição para o fortalecimento das nossas cidades.

A Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte não poderá ser indiferente à oportunidade que constitui o presente ciclo de investimentos públicos para a concretização de uma alteração de paradigma no sector dos transportes e logística na Região do Norte, visando a evolução para uma mobilidade regional e local mais sustentável. Esta Agenda pretende assim contribuir, na sequência de outros processos anteriormente desenvolvidos no âmbito do NORTE 2015, da preparação do Programa Operacional Regional e da elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território para o Norte de Portugal para uma alteração de comportamentos por parte de decisores locais, agentes económicos, empregadores e dos próprios utentes.

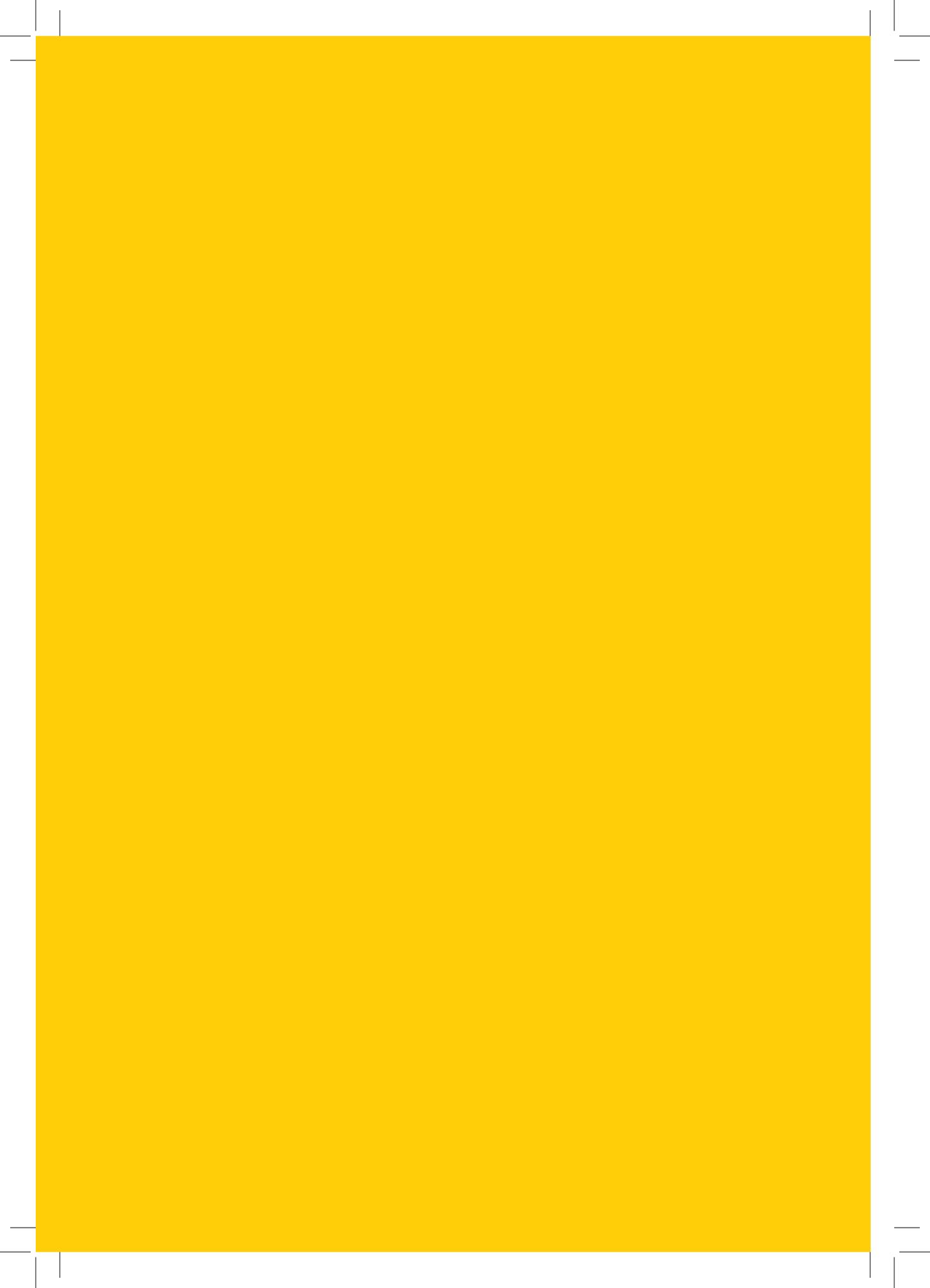
CARLOS LAGE  
Presidente da CCDR-N





# Índice Geral

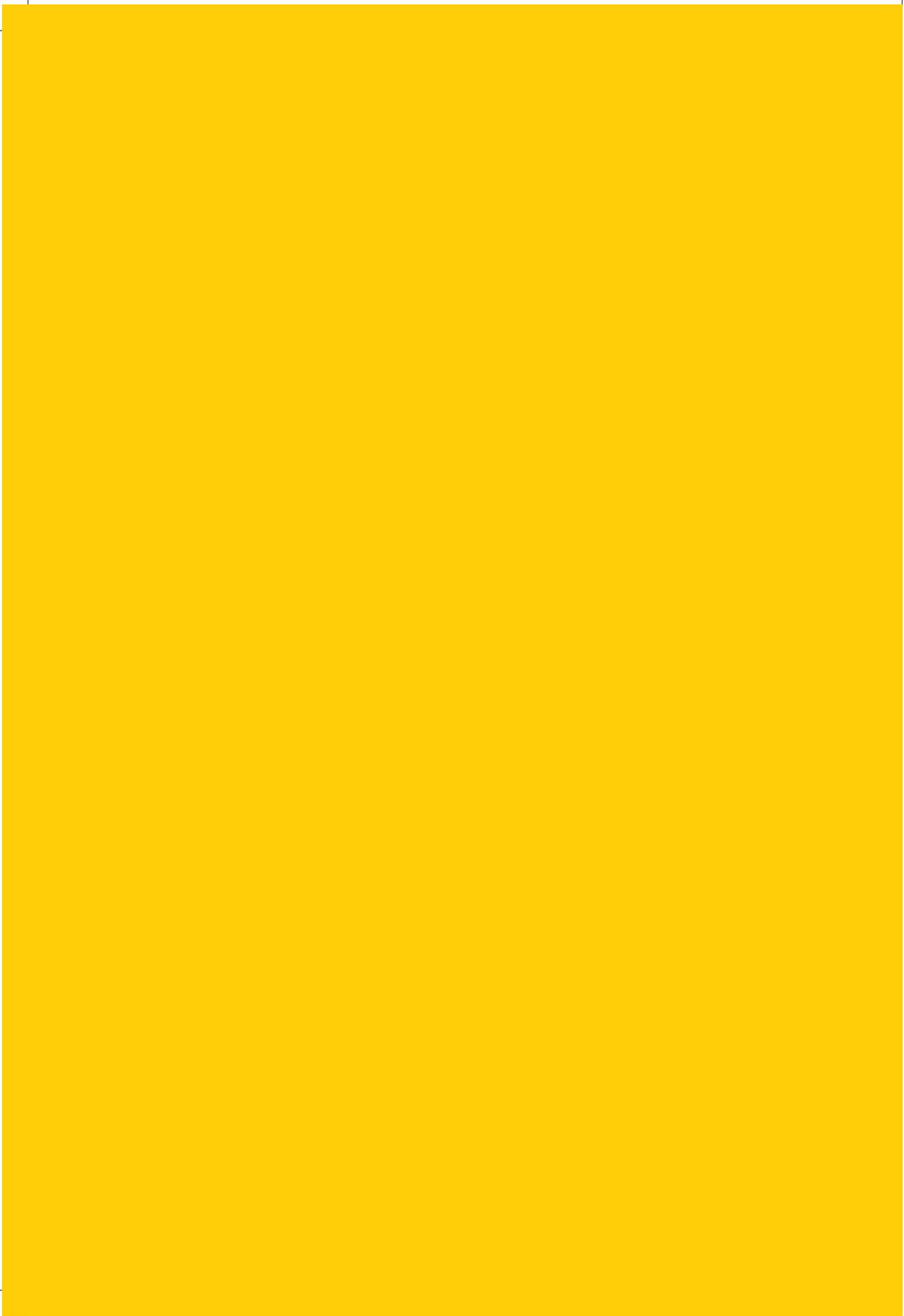
1 ENQUADRAMENTO	15
<hr/>	
2 DIAGNÓSTICO PROSPECTIVO	19
A – Um padrão de mobilidade pouco evoluído	20
B – Uma rede viária de hierarquia distorcida	26
C – Um conjunto de redes ferroviárias com grande margem de progressão	27
D – Uma logística carente de espaços infraestruturados (plataformas) de reorganização e crescimento	32
E – Insuficiência das políticas de transportes urbanos e das infraestruturas de correspondência e sua influência na desqualificação urbana	36
F – Falta de organização à escala regional de apoio à decisão	38
<hr/>	
3 DEZ QUESTÕES ESSENCIAIS PARA A REGIÃO DO NORTE NA ÁREA DOS TRANSPORTES	44
<hr/>	
4 TEMÁTICAS E OBJECTIVOS (GERAIS E ESPECÍFICOS)	50
<hr/>	
5 PROJECTOS PRIORITÁRIOS PARA A REGIÃO DO NORTE	71
<hr/>	
6 O QUE PODE SER VALORIZADO E O QUE DEVE SER EVITADO	81
<hr/>	
7 REFERÊNCIAS PARA “BOAS PRÁTICAS”, INTEGRAÇÃO DE REDES E REGIÕES	95
<hr/>	
8 INDICADORES DE REALIZAÇÃO E DE RESULTADO – OS DESAFIOS REGIONAIS PARA 2010	101
<hr/>	
9 INSTRUMENTOS FINANCEIROS	111
<hr/>	
10 MODELO DE GOVERNAÇÃO	125
<hr/>	
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	132
<hr/>	



## Índice de Figuras

FIGURA 1	Repartição Modal das Deslocações	23
FIGURA 2	Grau de “metropolitanização” dos 33 Concelhos da Região do Norte objecto do Inquérito à Mobilidade	24
FIGURA 3	Correcção da hierarquia rodoviária na Região do Norte	27

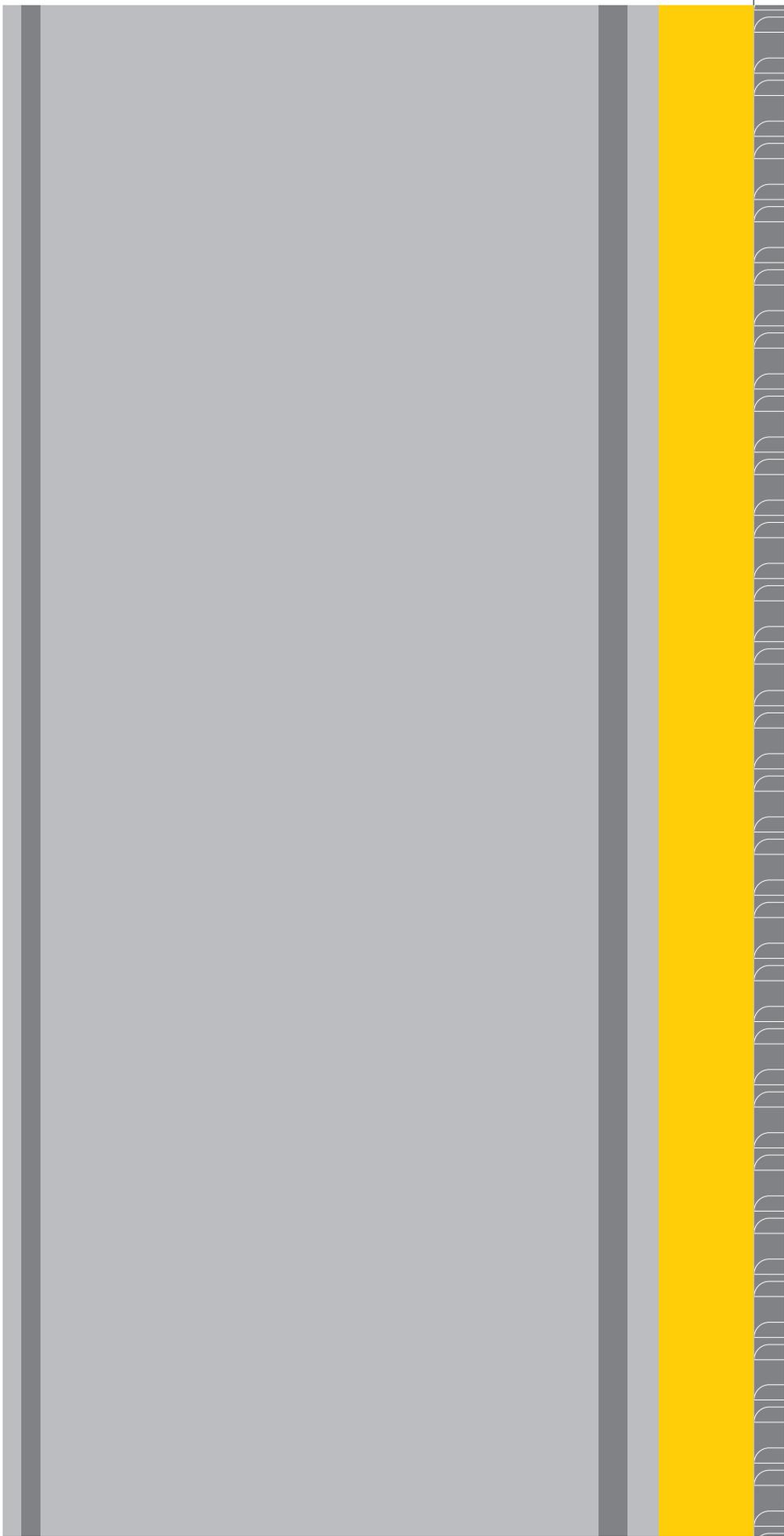
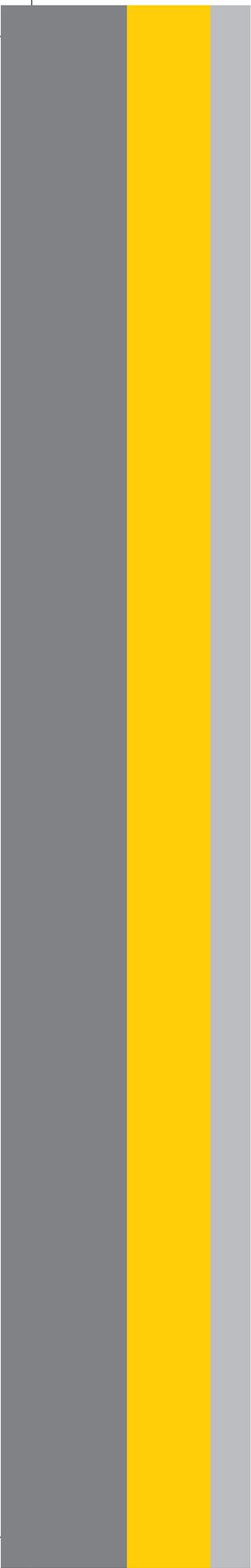
---



## Índice de Quadros

QUADRO 1	Dados Gerais de Mobilidade da População Residente	22
QUADRO 2	Tempo Médio das Viagens Casa-trabalho-casa (dias úteis)	23
QUADRO 3	Enquadramento da Rede Ferroviária “pesada” da Região do Norte	28
QUADRO 4	Extensão quilométrica dos diferentes tipos de ferrovia em operação Região do Norte	31
QUADRO 5	Dados gerais do Metro Ligeiro de Superfície do Porto	31
QUADRO 6	Áreas de concentração de actividades Logísticas na AMP e Infra-estruturas âncora	33
QUADRO 7	Tráfego de Contentores em Leixões (2005)	35
QUADRO 8	Matriz SWOT do Diagnóstico Prospectivo NORTE 2015	39
QUADRO 9	Projectos âncora enquadráveis no OG1	72
QUADRO 10	Projectos âncora enquadráveis no OG2	73
QUADRO 11	Projectos-âncora enquadráveis no OG3	74
QUADRO 12	Projectos âncora enquadráveis no OG4	76
QUADRO 13	Projectos âncora enquadráveis no OG5	77
QUADRO 14	Projectos âncora enquadráveis no OG6	78
QUADRO 15	Projectos âncora enquadráveis no OG7	79
QUADRO 16	Aspectos mais e menos significativos associados a cada Objectivo Geral	82
QUADRO 17	Relevância dos Objectivos Específicos face a TENDÊNCIAS desejáveis	90
QUADRO 18	Referência úteis para a formatação de projectos, acções e redes colaborativas	96
QUADRO 19	Objectivos específicos e respectivos INDICADORES	103
QUADRO 20	Instrumentos financeiros disponíveis para o período 2007-2013	114
QUADRO 21	Potenciais fontes de financiamento por Objectivo Específico	119
QUADRO 22	Entidades e temáticas de governação	126

---





---

Enquadramento

## 1. Enquadramento

O presente Programa de Acção insere-se no âmbito do trabalho em curso na CCDR-N e iniciado com a elaboração do Programa “NORTE 2015: Competitividade e Desenvolvimento – uma visão estratégica” que definiu a *qualificação dos serviços colectivos regionais de transportes de passageiros e mercadorias* como uma das medidas estruturantes da sua actuação regional no próximo período de programação do investimento público que, como se sabe, será fortemente apoiado pelo QREN – Programas Operacionais Temáticos e Programa Operacional Regional do Norte – entretanto aprovados.

A concretização de um conjunto de iniciativas/projectos estruturantes no âmbito dos transportes e da logística carece pois de um programa de acção que estabeleça os OBJECTIVOS, as METAS e os RESULTADOS esperados com essa actuação, única forma de justificar perante a região e o país as prioridades de acção e as escolhas a fazer em face da multiplicidade de candidaturas que serão colocadas a apreciação.

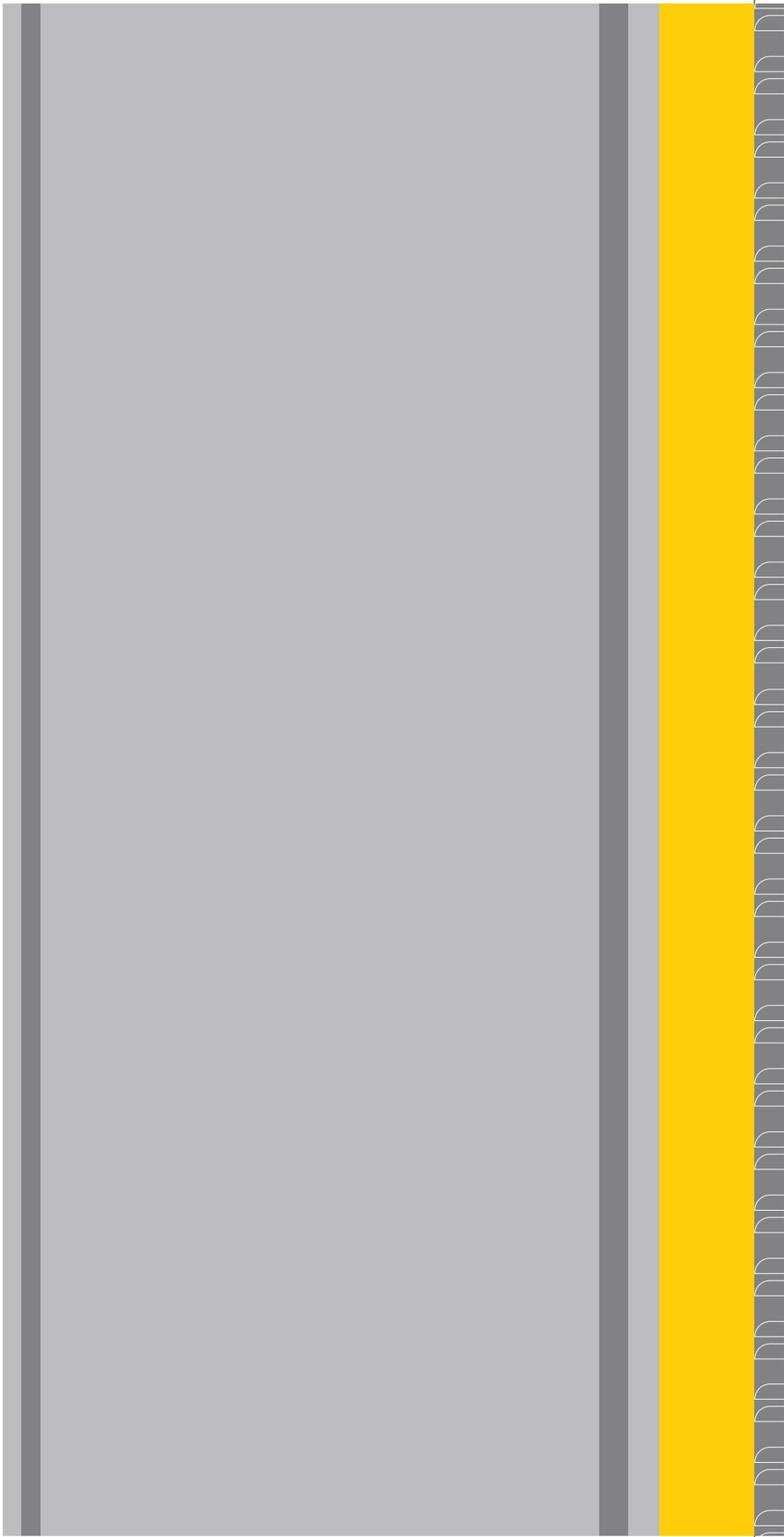
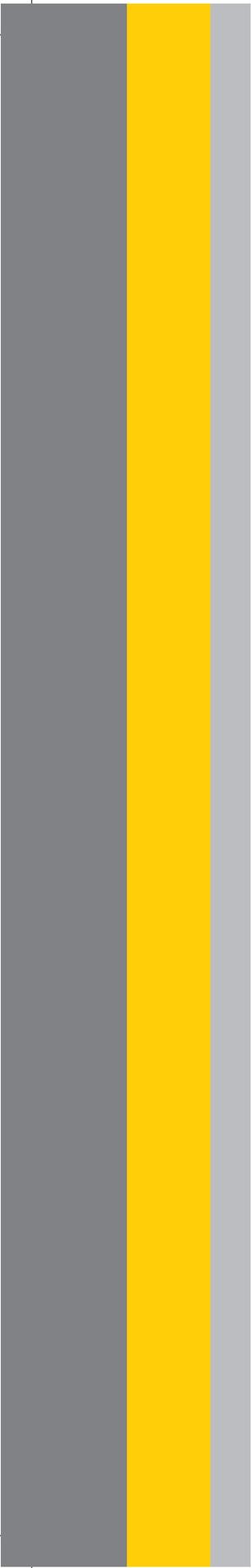
É por esta razão que a CCDR-N desencadeou uma segunda fase de trabalho/programação inserida no “NORTE 2015” e que corresponde precisamente à definição de um quadro amplo de actuação designado por “Pacto Regional para a Competitividade do Norte de Portugal”, no qual se inserem 7 Agendas Prioritárias, e que visa o desenvolvimento de programas de acção plurianuais em domínios prioritários para a competitividade da Região do Norte, concertados estrategicamente entre território e sectores.

É nesta arquitectura de actuação que se insere o presente Programa e Acção 2008-2013 na área da MOBILIDADE, TRANSPORTES E LOGÍSTICA, fazendo parte integrante da *Agenda Prioritária V – Redes Regionais de Serviços de Suporte à Competitividade*. Acresce dizer que este programa é elaborado quando estão estabilizados os principais contornos do Modelo Territorial para a Região do Norte constante do Plano Regional de Ordenamento do Território em fase de finalização.

Contudo, este Plano de Acção não pode ser considerado como um documento acabado na medida em que a evolução da aplicação do QREN justificará uma dinâmica de melhoramento contínuo que garanta uma integração entre os objectivos estratégicos e o quadro de actuação dos diferentes intervenientes nacionais, regionais e locais, tendo em vista garantir uma eficaz e eficiente aplicação dos apoios financeiros externos de que

a região irá beneficiar até 2013. Como se verá no modelo de governação apresentado para esta Agenda, a existência de um Comité de Pilotagem e de uma Comissão de Acompanhamento garantem uma orientação estratégica para os necessários ajustamentos a este Plano, designadamente na definição de novos projectos/acções prioritárias e também na definição das prioridades.





# 2

Diagnóstico  
Prospectivo

## 2. Diagnóstico Prospectivo

Face ao trabalho de análise e diagnóstico realizado no âmbito do “NORTE 2015”, PO Regional e primeira fase do PROT Norte, é possível resumir de for-

ma conclusiva o diagnóstico que serve de partida para a formatação deste Plano de Acção.

### A – Um padrão de mobilidade pouco evoluído

A população na Região do Norte apresenta médios e baixos níveis de mobilidade efectiva, sendo que o transporte individual em carro próprio e o transporte a pé representam a percentagem maioritária das soluções utilizadas pelas pessoas para resolver as suas necessidades de deslocação. Do ponto de vista dos motivos das deslocações, as últimas décadas mostram um crescimento acentuado das realizadas por “outros motivos”, sendo que as deslocações casa-trabalho e casa-escola, sendo ainda maioritárias, estão a perder peso relativo.

Têm-se assistido a uma perda ou estagnação de passageiros no transporte público, mesmo nas conurbações mais densas da região, sendo que nas cidades médias e pequenas e no interurbano “de curta e média distâncias”, o perfil dos utentes do transporte público assenta basicamente na população escolar, na componente feminina dos agregados de baixos recursos e nos idosos. Nos espaços de baixa e muito baixa densidade – freguesias rurais tanto do interior como do litoral, ou até mesmo em algumas sedes de concelho mais periféricas – assiste-se ao desaparecimento generalizado da oferta de transporte público rodoviário fora dos principais eixos interurbanos ou nos locais em que o transporte escolar está a decrescer.

Face a este panorama, tanto em meio urbano como rural, não é difícil antever as dificuldades das empresas de transportes públicos em melhorar a qualidade e a fiabilidade do serviço, o que acentua a perda de passageiros. Mesmo perante este cenário,

não tem sido possível eliminar a inércia na definição do enquadramento legal que permita, só para dar um exemplo, o incremento de soluções de transporte público em zonas de baixa densidade de procura em sinergia com os elevados gastos em transporte escolar, enquanto se disseminam inúmeras soluções avulso de transporte informal ou especial, em concorrência aos operadores licenciados.

Acresce ainda o processo em que a maioria das cidades se encontra e que espelha o conhecido “ciclo vicioso do congestionamento” – mais automóveis, mais oferta de estacionamento central e infra-estrutura viária, mais congestionamento, menor desempenho do autocarro, menos passageiros, mais recurso ao carro próprio... Note-se ainda que os altos níveis de deslocação a pé na região indiciam não uma política de promoção deste modo de transporte por via da qualificação urbana e periurbana da infra-estrutura associada - passeios, bermas de estrada, etc. –, mas antes a conjugação de vários factores negativos tais como a falta de fiabilidade do autocarro (preso no congestionamento), baixas frequências da oferta de serviços e diminuição do poder de compra na região. Não fosse este último factor, conjugado com a elevada taxaço associada ao automóvel, e a Região do Norte estaria com gravíssimos problemas no sistema de mobilidade com fortes implicações ambientais e energéticas decorrentes de uma ainda maior dependência do automóvel.

A sua generalização nas últimas décadas permitiu contudo que a mobilidade das pessoas tivesse subido no espaço europeu, em média de 17 para 35 km por pessoa dia entre 1970 e 2000, o que em parte explica a explosão das cidades-região. Esse fenómeno, ainda que mais tardio, também está a ocorrer no Arco Metropolitano do Porto e assenta no forte incremento que teve a rede de auto-estradas nas últimas décadas numa faixa territorial relativamente pequena (100 x 60 km) entre Aveiro e Viana do Castelo, com uma profundidade que vai até Vale de Cambra/Amarante/Fafe/Póvoa de Lanhoso/Ponte da Barca-Arcos.

Sendo a repartição modal favorável ao automóvel (mais de 55% das deslocações para a média de 33 concelhos da Região do Norte), diminuto o número médio de viagens por pessoa e por dia (2,5), elevados os tempos médios de viagem casa-trabalho-casa (40 minutos), grande a percentagem de população não móvel (25%) e altas quer a taxa de motorização como a taxa de utilização automóvel (mais de 75% dos detentores de carro próprio usam-no diariamente)<sup>1</sup>, é clara a excessiva dependência do sistema de

---

<sup>1</sup> Todos os dados apresentados dizem respeito aos 33 concelhos do arco metropolitano abrangidos pelo Inquérito à Mobilidade realizado pelo INE/DGTTF em 2001.

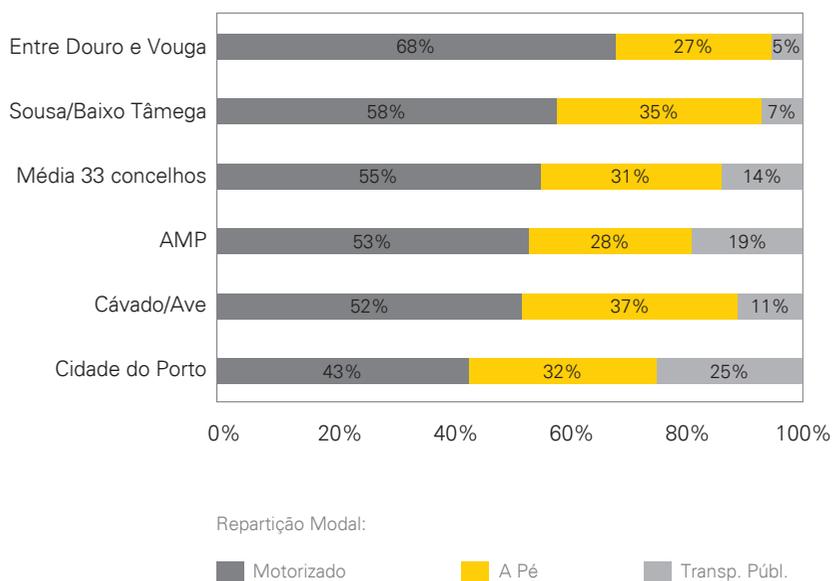
mobilidade de pessoas e mercadorias do transporte individual, com efeitos nefastos para o ambiente, o balanço energético nacional, a qualidade das cidades e o próprio poder de compra dos cidadãos.

A excessiva presença automóvel no espaço urbano central e periférico é o principal motivo do atrofimento da mobilidade intraurbana e da desqualificação das cidades, sendo preocupante a sistemática falta de soluções de estacionamento para residentes fora dos espaços-canal, aspecto que determina uma excessiva taxa de utilização automóvel. A habituação entretanto criada de levar o carro a cada porta dos nossos destinos, constitui hoje uma pesada inércia ao abaixamento dessa taxa, o que exigirá um esforço acrescido na informação, divulgação e promoção da multimodalidade, apesar da ajuda da alta de preços nos combustíveis e energia em geral.

QUADRO 1 Dados Gerais de Mobilidade da População Residente

Dia Útil	Cávado /Ave	AMPorto (Cidade do Porto)	Sousa/Bx Tâmega	E. Douro e Vouga	Média (33 concelhos)
N.º Viagens/Pessoa/Dia (Valor Absoluto)	2,6	2,5 (3,2)	2,2	2,1	2,5
Pop. Móvel/ Pop. Residente	78%	76%	71%	67%	75%
Pop. Móvel Motorizada/ Pop Móvel	76%	81%	80%	81%	79%
N.º Viagens/ Pop. Móvel/dia	3,4	3,3	3,3	3,2	3,3

FIGURA 1 Repartição Modal das Deslocações



QUADRO 2 Tempo Médio das Viagens Casa-Trabalho-Casa (Dias Úteis)

Tempo Médio	33 Concelhos Inquiridos
25 a 30 Minutos	Esposende (26)
31 a 40 Minutos	Feira, Paços de Ferreira, Santo Tirso, S. J. Madeira (31), Felgueiras (34), Paredes, Vale Cambra (36), Póvoa Varzim, Trofa (37), Barcelos, Oliveira Azeméis (40)
41 a 50 Minutos	Famalicão, Vila Verde (41), Fafe, Guimarães (42), Braga (44), Vila Conde (45), Espinho (46), Amares, Lousada (48), Vizela (49)
51 a 60 Minutos	Arouca, Matosinhos (52), Maia (53), Amarante, Marco (57), Porto, Gaia (59)
61 e + Minutos	Valongo (62), Baião (64), Penafiel (66), Gondomar (67)

Tempos Viagens Casa-Trabalho-Casa (M)

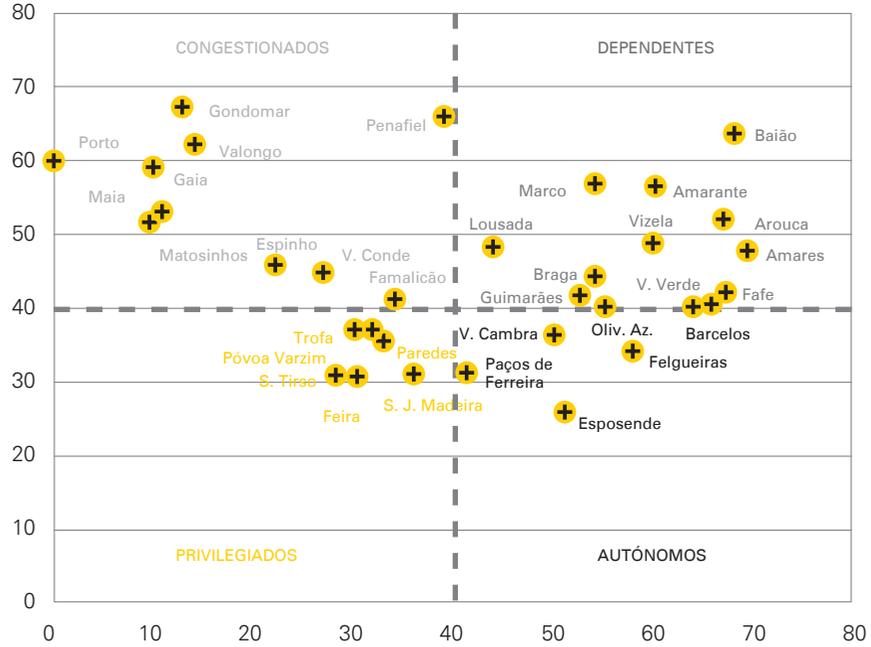
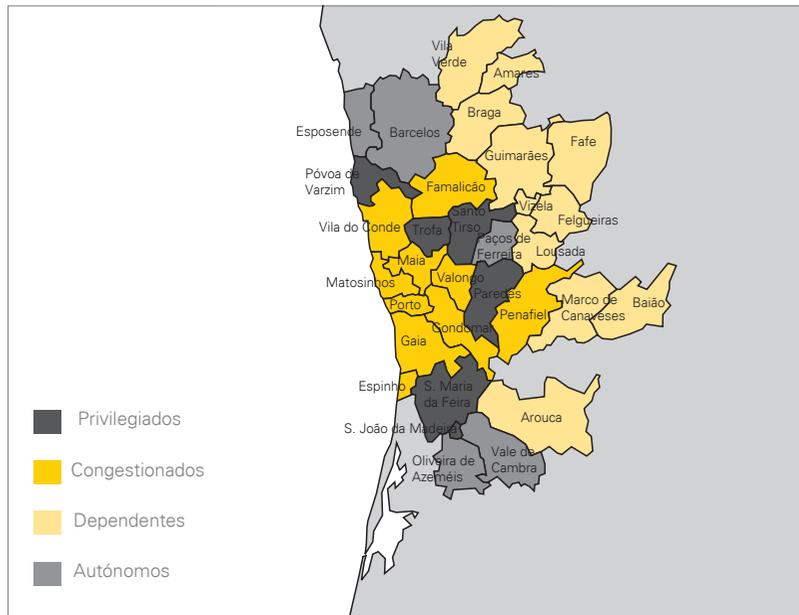


FIGURA 2 Grau de “metropolitanização” dos 33 concelhos da Região do Norte objecto do Inquérito à Mobilidade



O quadro é negativo também na medida em que tardam sinais de inflexão de políticas cujos efeitos nefastos estão mais do que comprovados, nomeadamente por inalteração dos critérios tradicionais de planeamento e projecto que perpetuam a solução automóvel como transporte intraurbano dominante. É pois evidente que a região apresenta atraso na compreensação da multimodalidade como aspecto essencial para o futuro das cidades (desenvolvimento de uma cultura do cidadão multimodal), questão que não pode ficar remetida para a gestão ambiental e da saúde pública, antes necessitando de ser encarada como um desafio aos sectores do urbanismo e dos transportes, caso se pretenda contribuir para a competitividade dos cidadãos, das organizações e, portanto, das cidades.

Acresce ainda que o congestionamento verificado nas cidades – as da área metropolitana, mas também noutras como Braga ou Guimarães<sup>2</sup> –, já não se resolve (salvo casos pontuais) com mais obra massiça em infraestrutura do tipo variantes, túneis ou viadutos, mas antes com políticas locais e estratégias bem definidas de promoção de outros modos de transporte. E sabendo-se quanto demoram os processos de alteração da oferta de infraestrutura – reforma de espaços-canal –, dos comportamentos da gestão e dos hábitos enraizados nos utentes, percebe-se como se parte com atraso para o desafio da “cultura do cidadão multimodal” num quadro de competitividade das cidades, mais que não seja no contexto ibérico.

O impulso dado pelo projecto do metro ligeiro de superfície no sentido da apreensão e visão das questões associadas à (multi) mobilidade urbana, por parte de diferentes actores e decisores, constitui um capital que terá de ser prosseguido, até para se perceber como esse não é o único instrumento disponível e capaz de resolver todas as insuficiências.

A existência de políticas comunitárias bem definidas em matéria de transportes e ambiente, e a extensa lista de casos e experiências externas que podem servir de referencial à actuação regional e local tem de ser atentamente aproveitada pelos actores regionais na próxima década.

---

<sup>2</sup> O que nestes dois casos justifica os elevados tempos de viagem casa-trabalho-casa apresentados na Figura 2, colocando-os como falsos “dependentes”.

## B – Uma rede viária de hierarquia distorcida

Apesar do forte incremento que teve a rodovia nos últimos 30 anos, ainda se verificam desequilíbrios na construção de uma hierarquia para a rede viária, principalmente porque falta clarificar a malha intermédia que sirva de interface entre as “auto-estradas” (itinerários principais e grande parte dos complementares terminados) e a rede municipal cuja elevada extensão tem sido agravada por uma política de desclassificação de estradas que teriam melhor cabimento numa *rede regional* gerida ao nível supramunicipal.

A esse panorama que urge corrigir, acresce um problema de coesão territorial na medida em que, sendo consensual que está (ou deveria estar) terminada a fase do “asfalto”, estão ainda por realizar muitas soluções para o desencravamento de algumas partes de território principalmente em zonas de transição litoral-interior (IC28, IC35, etc.) e nas margens do Vale do Douro para Nascente do eixo Lamego/Régua, até Sernancelhe e Miranda do Douro (IP2, IC5<sup>3</sup>, IC26, etc.); questão agravada pelo facto de existirem eixos do Plano Rodoviário Nacional (PRN) que ainda não estão realizados na sua solução definitiva, como por exemplo parte do IP4. Por outro lado, podem ainda existir situações muito específicas que justifiquem intervenções rodoviárias em centros urbanos, ou por atraso na resolução de problemas antigos e graves (caso da Variante da Trofa à N14<sup>4</sup>) ou por novos projectos urbanos cujo impacte ainda o venham a justificar.

A recente evolução verificada no sistema rodoviário e que passou a ser evidente com a abertura dos grandes eixos que já não são exclusivamente “portocêntricos”<sup>5</sup>, está a originar uma reformatação geo-estratégica da rede e sistema de relações interurbanas que justificam a própria reavaliação do PRN, tendo em vista a redefinição de itinerários (pontos a ligar) e, principalmente, do tipo de estrada a integrar em cada troço desses itinerários. Ora, a racionalização do investimento futuro na(s) rede(s) viária(s) e essa revisão “em baixa” do PRN, só é possível de sustentar se for solidamente fundamentada numa hierarquização e num novo mapa de itinerários baseado em quatro escalões: o Principal (IP), o Complementar (IC), o Regional (IR) e o Municipal **principal** (IMp).

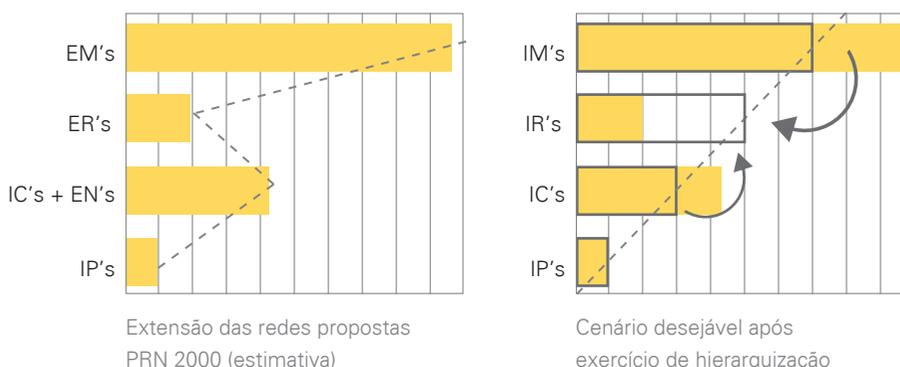
---

<sup>3</sup> Estes dois integrados na subconcessão Douro Interior já contratada.

<sup>4</sup> Em fase de Estudo Prévio.

<sup>5</sup> Casos do IP9/IC28 entre Viana e Ponte da Barca, do IC14 entre Braga e Barcelos, do IP9 entre Braga e Amarante, do IC5 entre Póvoa de Varzim e Vila Pouca de Aguiar, do IP3 entre Lamego e Vila Real, etc.

FIGURA 3 Correção da hierarquia rodoviária na Região do Norte



É para este último grupo da hierarquia, dada a elevada pressão de tráfego a que está sujeito, que se preconiza uma boa parte da atenção do próximo Programa Operacional Regional nas vertentes do aumento da segurança rodoviária e da sinalização indicativa, enquanto para as vias que poderão vir a integrar itinerários regionais se preconiza o investimento estritamente necessário à contenção da sua degradação quanto estejam em causa níveis de tráfego que o justifiquem, posição que se prende sobretudo com a falta de soluções para o enquadramento institucional da *rede regional*.

### C – Um conjunto de redes ferroviárias com grande margem de progressão

Apesar dos baixos rácios de cobertura da rede ferroviária pesada existente na Região do Norte comparativamente com o resto do país ou com a Galiza – 24 km por habitante contra uma média de 30 quer em Portugal como na Galiza –, existe um potencial que deverá ser explorado e que assenta em quatro vertentes essenciais:

- > Uma infraestrutura existente e muito melhorada nos últimos anos nos eixos estratégicos de ligação da AMP a Aveiro, Braga, Guimarães e Paredes/Penafiel (e via de Cintura de Leixões), intervenções que ainda não estão terminadas e que contam com importantes melhoramentos próximos, designadamente a quadruplicação do Contumil-Ermesinde, a Variante da Trofa e nova estação multimodal, a renovação

do Caíde-Marco e melhoramentos na Linha do Norte entre Ovar e Gaia<sup>6</sup>, para além do plano de supressão de passagens de nível.

- > Operação de forma claramente melhorada dos designados “serviços urbanos” da CP, com material circulante novo, concepção de horários mais adequada e sistema tarifário mais integrado (Andante).
- > Uma ampla cobertura territorial (rede de linhas principais, secundárias e complementares) que pode servir, de forma directa e indirecta, uma grande percentagem (75%) da população residente na Região do Norte, caso haja o engenho de articular, em convergência, os diferentes modos e sistemas de transporte (público e privado).
- > Potencial aumento da procura turística em determinados segmentos muito específicos (Linha do Douro entre Régua e Barca D’Alva, por exemplo) quando combinada com outras componentes da atracção para além da paisagem, como seja o aumento da capacidade de alojamento, os passeios de barco, o produto “quintas”, etc.

QUADRO 3 Enquadramento da Rede Ferroviária “pesada” da Região do Norte

	Região Norte (RN)	Portugal	RN/P	Galiza	Espanha	RN (*)
Km de via “1668”	393			891		421
Km de via “1000”	127					466
Total de Km de via	<b>519</b>	2.791	18%	891	12.808	866
N.º de estação passag.	<b>157</b>	650	24%	136	1.736	–
Habitantes Km <sup>2</sup>	<b>3.687.293</b> <b>21.354</b>	10.356.117 92.117	36% 23%	2.767.524 29.575	44.708.964 505.986	3.687.293 21.354
Km/1.000 Hab.	<b>0,14</b>	0,27		0,32	0,29	0,24
Km de via “1668”	<b>24</b>	30		30	25	42

(\*) Incluindo a rede ferroviária entretanto encerrada

<sup>6</sup> Abriu muito recentemente a nova Estação de Espinho com o tramo de linha enterrada.

Na verdade, a expansão da rede ferroviária (pesada) à escala regional ainda não é encarada como alternativa séria ao congestionamento automóvel e à mudança de paradigma ambiental e energético, mas as altas taxas de utilização que se começam a verificar nos serviços “urbanos” e “intercidades” confirmam a justeza dessa aposta; e as fragilidades do serviço regional e interregional não podem servir de argumento ao encerramento de mais extensão de linhas em resultado de um desinvestimento que, justificado pela transferência modal para o sistema rodoviário, acaba em definitivo por afastar a procura que ainda lhe resta.

As potencialidades que a componente turística começa a evidenciar deverão manter a esperança na futura maior utilidade da infraestrutura, também como suporte da sustentabilidade dos territórios de baixa densidade de procura. A tendência para o encerramento de mais linhas da rede complementar deverá assim ser energicamente contrariada, dada a sua inserção maioritária num espaço sub-regional (o Douro) que é estratégico para a Região do Norte quer do ponto de vista turístico como patrimonial e económico. Terão assim de ser desenvolvidos todos os esforços no sentido da viabilização de parcerias público/privado para a promoção da componente turística e lúdica na Linha do Douro.

Sendo certo que falta maior abertura da região e afirmação da cidade do Porto no espaço exterior mais próximo (Galiza, Região Centro e Castela e Leão), em complemento ou rede com outras cidades da Euroregião, é claramente estratégico para os próximos anos a realização do corredor de “altas prestações” entre Porto e Vigo, e que constitui um fecho de malha de muito pouca extensão no conjunto do triângulo Lisboa-Madrid-Santiago-Lisboa.

Tal projecto, pela dimensão que trará à sustentabilidade da rede urbana das principais cidades de Portugal e em especial da Região do Norte, cujo modelo do arco metropolitano tem de assentar num policentrismo efectivo, acompanhado do estancamento da urbanização indiscriminada nos frágeis espaços de intermediação, implica e justifica a não previsão de novos investimentos de vulto na rede ferroviária convencional (para além dos já previstos e anteriormente referenciados). Mas, a retoma do investimento na rede ferroviária convencional no ciclo seguinte (pós 2015), será decisiva para a própria viabilização da nova rede ibérica de bitola europeia que terá de ser maioritariamente alimentada pelo mesmo modo de transporte, constituindo essa a chave da sua sustentabilidade tanto para Sul como para Norte do Porto (cidade e Aeroporto).

Constata-se ainda alguma indefinição quanto à articulação (interfaces de passageiros e de mercadorias) entre a ferrovia de bitola ibérica e a nova rede de bitola europeia, principalmente no caso das futuras hipóteses de ligação para o centro da península e resto da Europa através da Galiza, questão que se pode revelar importante para a consolidação do Porto de Leixões e do sector logístico regional em articulação com o projecto das auto-estradas do mar.

A decisão atempada quanto à ampliação do Aeroporto FSC e sua futura articulação com a ferrovia de “altas prestações” para a Galiza constitui uma mais-valia que terá de ser agora complementada com outras decisões a tomar designadamente em termos da localização das estações ferroviárias de Braga e Valença/Tui da nova rede.

É também necessária uma clara atitude de potenciação das vantagens na articulação do modo ferroviário com os transportes públicos urbanos e interurbanos, por melhoria do nível das meso e micro decisões associadas à criação de boas interfaces multimodais, com cautelas relativamente aos efeitos perversos da excessiva vinculação a critérios de poupança no investimento estruturante, o que só ajudará a perpetuar a utilização automóvel.

Falta ainda uma estratégia regional para os diferentes tipos de redes ferroviárias (pesada, ligeira e ultraligeira) que articulem as prioridades de investimento tendo em vista o seu rápido impacte nos indicadores de mobilidade inter e intraurbana. No que respeita à rede pesada deverá ser equacionada a sua expansão tendo em vista por um lado a potenciação da nova rede de “altas prestações” a construir e, por outro lado, integrar mais cidades no serviço dos comboios “urbanos”, principalmente as que possuem níveis de ensino superior, assim como os territórios com piores indicadores de mobilidade e maior dependência do carro próprio, como será o caso do sistema urbano do Entre Douro e Vouga (em todos os casos para situações de alguma forma já servidas por caminho-de-ferro). Por outro lado, deverá ser desenvolvida uma rede de ligações que não se prenda exclusivamente com a lógica de ligação ao centro da área metropolitana.

Relativamente ao sistema de metro ligeiro do Porto são evidentes as dificuldades de sustentabilidade com uma rede que se expanda em “antenas” pelo território envolvente do núcleo central da área metropolitana, sendo certa a necessidade de densificação da oferta nesse núcleo, designadamente com a concepção de novas ligações do tipo “circular”, contribuindo de forma decisiva para a sua consolidação, estratégia amplamente preconizada no Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte (PROT-N).

A associação à rede de metro de um programa estratégico de interfaces do tipo P+R será essencial para a diminuição da pressão automóvel sobre o núcleo central da AMP e para a sustentabilidade do próprio metro, como o podem demonstrar os casos já existentes no Dragão e na Maia, existindo outras possibilidades de interesse aparentemente indiscutível, tais como Laborim, Hospital de S. João, Devesas, etc.

QUADRO 4 Extensão quilométrica dos diferentes tipos de ferrovia em operação (Região do Norte)

Ferrovia Pesada 1668 mm (REFER)	393 km	67%
Ferrovia Pesada 1668 mm (REFER)	127 km	22%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>519 km</b>	<b>89%</b>
Ferrovia Ligeira (MP)	60 km	10%
Ferrovia Ultraligeira (STCP)	7 km	1%
<b>TOTAL</b>	<b>586 km</b>	<b>100%</b>
Troços desactivados a partir de 1980	367 km	(-41)%
<b>Extensão máxima atingida pela rede ferroviária (1980)</b>	<b>886 km (só REFER)</b>	

QUADRO 5 Dados Gerais do Metro Ligeiro de Superfície do Porto

Percursos	km (*)	Troços a partir da Trindade	Extensão (km)	DMP (m)	Serviços em Operação	Extensão (km)
Em Túnel	6,3	1. T – HS João	4,5	643	A. HSJ – Gaia	7,3
Em Canal Próprio à Superfície	53,0	2. T – Dragão	3,6	720	B. Dragão – Matosinhos	16,0
		3. T – Gaia	2,8	466		
Em Partilha de Canal	(**)	4. T – Matosinhos	12,4	729	C. Dragão – Aeroporto	18,1
		5. T – Aeroporto	14,5	966	D. Dragão – Maia (ISMAI)	19,8
TOTAL	59,3	6. T – Póvoa Varzim	30,3	1.045		
		7. T – Maia	16,2	852		
		Média dos 6 Troços (s/ Trindade – Póvoa)	9,0	730	Média dos 6 Serviços (s/ Dragão – Póvoa)	19,02

(\*) – Apenas os que têm exploração comercial.

(\*\*) – Valor residual correspondente a pequenos troços em Matosinhos (Rua Brito Capelo) e no centro da Maia.

DMP – Distância Média entre Paragens.

Por último, uma referência à recente finalização da linha de “eléctricos” na Baixa da cidade do Porto, potencial que terá de ser encarado como solução ambientalmente muito promissora do ponto de vista da expansão de um serviço intraurbano do tipo “porta-a-porta” a par com a redução do espaço automóvel. A expansão da rede de eléctricos no Porto em complementaridade com o metro, naturalmente com material circulante novo e adaptado às características do seu traçado, ou mesmo a sua criação na cidade de Braga, são temas que deverão ser amplamente discutidos em sede de governação desta Agenda, principalmente do ponto de vista da adequação entre o modo de transporte em causa (dimensão da oferta), a procura expectável e os custos de infraestrutura associados. A sua consideração só poderá contudo estar associada a uma política clara de alteração, a prazo, do padrão da distribuição modal das viagens e de qualificação do espaço público.

#### D – Uma logística carente de espaços infraestruturados (plataformas) de reorganização e crescimento

O desenvolvimento das infraestruturas de apoio à estruturação do sector logístico no arco metropolitano não pode esperar mais tempo, sob risco de definitiva perda de competitividade com a consequente redução da área de influência natural e potencial da Região do Norte no Noroeste Peninsular, dada a matriz dispersa e desinfraestruturada em que estão a trabalhar inúmeros operadores logísticos, designadamente nos espaços envolventes das grandes infraestruturas de transportes tais como o Porto de Leixões, o Aeroporto FSC, Terminal Multimodal de Valongo, etc., ou de unidades produtivas mais ou menos concentradas em zonas industriais consolidadas.

Por outro lado, a pressão automóvel sobre o espaço central da metrópole e o centro das cidades de maior dimensão em geral, resultante da forma avulsa e desorganizada como é feito o abastecimento urbano, geram a desqualificação do espaço público e impossibilitam projectos de organização dos espaços-canal das cidades em favor da sua afectação a outros modos de transporte complementares.

QUADRO 6 Áreas de concentração de actividades logísticas na AMP e Infra-estruturas âncora

I – ÁREA LOGÍSTICA DE LEIXÕES			
<b>Centro Logístico do Porto de Leixões:</b>		<b>Outras infra-estruturas/serviços âncora:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; TER/ TIR</li> <li>&gt; Refinaria PETROGAL</li> <li>&gt; Sedes de Transitários</li> <li>&gt; Sedes Empresas Transportes</li> <li>&gt; Instalações de Operadores logísticos</li> <li>&gt; Parques de armazenagem ao ar livre</li> </ul>	<b>Vocações:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Logística de apoio à produção e à distribuição metropolitana (produtos da “via marítima”!)</li> </ul> <b>Tipologia de Interfaces:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rodo-marítima</li> <li>&gt; Rodo-rodo</li> <li>&gt; Rodo-ferroviária</li> <li>&gt; Marítimo-ferroviário</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Porto de Leixões</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Plataforma Logística Leixões – Pólo de Gonçalves (*)</li> <li>&gt; Plataforma Logística Leixões – Pólo de Gatões/ Guifões (*)</li> </ul>		
II – ÁREA LOGÍSTICA DO AEROPORTO FSC			
<b>Centro Logístico do Aeroporto:</b>		<b>Outras infra-estruturas/serviços âncora:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Sedes de Transitários</li> <li>&gt; Instalações de Operadores logísticos (designadamente correio rápido)</li> <li>&gt; Parques de armazenagem ao ar livre (contentores)</li> </ul>	<b>Vocações:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Logística de apoio à produção e à distribuição metropolitana (produtos da “via aérea”!)</li> </ul> <b>Tipologia de Interfaces:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rodo-aérea</li> <li>&gt; Rodo-rodo</li> <li>&gt; Rodo-ferroviária</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Aeroporto FSC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Centro de Carga Aérea do Porto (*)</li> </ul>		
III – ÁREA LOGÍSTICA MAIA/TROFA			
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Plataforma Logística Maia/Trofa (*)</li> </ul>	<b>Outras infra-estruturas/serviços âncora:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Siderurgia</li> <li>&gt; Cimentos</li> <li>&gt; Fábrica de Oxigénio</li> <li>&gt; Aeródromo Vilar da Luz</li> <li>&gt; Armazéns de flores e outros</li> </ul>	<b>Vocações:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Logística de apoio à produção e à distribuição metropolitana (produtos frescos e alimentar!)</li> </ul> <b>Tipologia de Interfaces:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rodo-rodo</li> <li>&gt; Rodo-ferroviária</li> </ul>	
IV – ÁREA LOGÍSTICA DE VALONGO			
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Terminal Multi-modal</li> </ul>	<b>Outras infra-estruturas/serviços e “especializações”:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Parque empresarial em construção</li> <li>&gt; Proximidade do Vale do Sousa (móvel e pedra)</li> </ul>	<b>Vocações:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Logística de apoio à produção e à distribuição metropolitana. Armazenamento extensivo.</li> </ul> <b>Tipologia de Interfaces:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rodo-rodo</li> <li>&gt; Rodo-ferroviária (em funcionamento)</li> </ul>	

## V – ÁREA LOGÍSTICA DE GAIA-RECHOUZA/BOAVISTA

<p>&gt; Plataforma âncora inexistente</p>	<p><b>Outras infra-estruturas/serviços âncora:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Sedes Empresas Transportes</li> <li>&gt; Centro de Operações Logísticas (COL de Gaia), Grupo Luís Simões</li> <li>&gt; Centro da TracarLogística</li> <li>&gt; Áreas municipais de localização empresarial</li> </ul>	<p><b>Vocações:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Logística de apoio à produção e à distribuição metropolitana – fileira materiais de construção</li> </ul> <p><b>Tipologia de Interfaces:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rodo-rodo</li> </ul>
---	--	---

## VI – ÁREA LOGÍSTICA DE GAIA-CAVES

<p><b>Outras infra-estruturas/serviços âncora:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Cais fluvial</li> <li>&gt; Armazéns de (engarrafamento) e envelhecimento de Vinho do Porto</li> <li>&gt; Oferta turística associada</li> </ul>	<p><b>Vocações:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Logística vinícola</li> <li>&gt; Turismo</li> </ul> <p><b>Tipologia de Interfaces:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rodo-rodo</li> <li>&gt; Rodo-ferroviária</li> <li>&gt; Rodo-fluvial</li> </ul>
---	---

O impacto do tráfego comercial (cargas/descargas e não só) na qualidade do ambiente urbano, seja em termos da poluição atmosférica, do ruído, da trepidação ou da degradação/deterioração do espaço público, só poderá ser diminuído de forma consistente com recurso a uma organização logística baseada nas macro e micro infra-estruturas de apoio e que são totalmente inexistentes.

O desenvolvimento de uma economia assente em importações/exportações e numa forma global de relacionamento é extremamente exigente em termos da organização das cadeias de abastecimento e escoamento tanto da produção como da distribuição/consumo<sup>7</sup>; deste ponto de vista, a falta de infra-estruturas que viabilizem o incremento dos agentes e operadores e a baixa maturidade da oferta de serviços logísticos na Região do Norte, constitui uma das principais senão a principal debilidade estrutural da região. De que resulta a grande necessidade de organização de mais formação para os agentes envolvidos na cadeia logística – empresas, transportadores, transitários, etc.

<sup>7</sup> A propósito consultar estudo sobre as necessidades do mercado na área logística promovido pela CCDDR-N (ver capítulo final Referências bibliográficas).

QUADRO 7 Tráfego de Contentores em leixões (2005)

Origem/Destino	TEU's	Perc.	Origem/Destino	TEU's	Perc.
Portugal	75.029	21%	ÁFRICA	43.893	12%
Holanda	67.141	19%	ÁSIA	5.730	2%
Espanha	50.984	14%	AMÉRICA	2.336	1%
Reino Unido	30.065	8%	AUSTRÁLIA/OCE	923	0%
Bélgica	20.810	6%	<b>TOTAL RESTO DO MUNDO</b>	<b>52.882</b>	<b>15%</b>
Outros Países	58.782	17%			
<b>TOTAL EUROPA</b>	<b>302.811</b>	<b>85%</b>	<b>TOTAL GERAL</b>	<b>355.693</b>	<b>100%</b>

Fonte: Boletim Estatístico Anual – 2005, APDL ([www.apdl.pt](http://www.apdl.pt))

A localização da Região do Norte num espaço territorial vasto (NW Peninsular) com margem de definição estratégica em termos da sua polarização, dotada de “fronteiras” numerosas que lhe permitem uma consolidação ao nível principalmente da Galiza mas também com Castela e Leão e com a Região Centro, possibilita uma boa margem de progressão do sector logístico principalmente no arco metropolitano, se forem criadas as condições para a consolidação de 5 ou 6 áreas logísticas bem infraestruturadas, incluindo a construção das Plataformas previstas no “Portugal Logístico”. Realidade que pode ser expressa, a título exemplificativo, pela capacidade instalada no Porto de Leixões (cerca de 550.000 TEU's/ano) e pelo movimento anual já tingido ao nível do tráfego de contentores.

A inserção na Euroregião determina também a necessidade de uma estratégia concertada de gestão das infraestruturas logísticas de desempenho transfronteiriço a par de uma nova visão sobre o seu papel na cooperação, o que coloca a necessidade de aprofundamento da sua definição estratégica, locacional e dimensional. Processo em curso no caso de Valença, onde se pretende associar à Plataforma Logística, ao interface ferro/ferro e demais projectos de implantação empresarial, as dinâmicas de crescimento das zonas do Porriño e Salvaterra (PLISAN).

## E – Insuficiência das políticas de transportes urbanos e das infra-estruturas de correspondência e sua influência na desqualificação urbana

A presença massificada e abusiva do automóvel nas cidades produziu uma forte erosão do espaço público e tem contribuído para a desertificação dos centros na medida em que muitas das actividades altamente dependentes do automóvel (incluindo a função residencial), acabam por procurar novas localizações nas periferias em desenvolvimento e menos dependentes (numa fase inicial) do congestionamento automóvel.

Assistimos por isso a uma matriz dominante nas nossas cidades que corresponde a espaços-canal com excessiva presença automóvel em prejuízo do sistema pedonal cuja infraestrutura não é consentânea com a importância das deslocações neste modo de transporte. Não é só a falta de largura nos passeios e a falta de arborização, mas também a incoerência dos trajectos a pé que são sempre sinuosos e condicionados pela lógica de projecto que se preocupa sobretudo com a eficiência do sistema rodoviário; para não mencionar a falta de infraestrutura dedicada a outros modos ditos “suaves” cuja importância é decisiva para melhorar a repartição modal.

Por outro lado, tem-se assistido ao desenvolvimento de políticas de estacionamento baseadas unicamente na construção de parques centrais e na introdução de pagamento parcial de superfície, mas que acabam por esquecer a existência de outras vertentes essenciais do estacionamento, tais como o “de emprego”, “de residentes”, “temporário” e de “cargas/descargas”, e cuja resolução é imprescindível com recurso a medidas distintas e nem sempre convergentes ou compatíveis entre si. Particularmente no que respeita ao estacionamento de residentes, é geral a falta de programas concretos para a sua resolução fora dos arruamentos, e essa insuficiência está a tornar-se muito grave porque impeditiva da promoção da multimodalidade e da diminuição da taxa de utilização automóvel.

Neste quadro é normalmente inglório o esforço que muitos municípios estão a realizar no sentido da criação de sistemas de transportes urbanos, por gestão própria ou por concessão, e que ao não progredirem na captação de mais utentes, se transformam em “peso-morto” dos respectivos orçamentos, com a agravante de terem pouca influência na evolução da mobilidade das pessoas. Ora, só uma política de gestão do espaço público motivada pelo incremento da multimodalidade pode alterar este panorama, e na medida em que o transporte público possa passar a movimentar-se em meios muito menos congestionados.

Acresce ainda a deficiente forma como são articulados entre si os diferentes modos de transporte, sendo que muitas das decisões ao nível do projecto e da gestão urbana não consideram à cabeça das preocupações a correcta estruturação das interfaces de transportes, desde a mais simples (paragem de autocarros) à mais complexa. No núcleo central da área metropolitana e ao longo dos corredores ferroviários dos “urbanos”, existem já experiências de articulação rodo-metro e rodo-ferro (P+R ou estacionamento dissuasor), mas a sua programação de forma mais abrangente e sistémica está por fazer.

Mas a degradação provocada pela excessiva afectação de espaço público à presença do automóvel não se restringe aos centros das cidades. Muitas das novas urbanizações periféricas, fruto de uma cultura recente de exigência (em muitos casos exagerada) de dotação de estacionamento público de superfície e de confinamento das áreas “verdes e de utilização colectiva” ao somatório de recantos sobrantes, em mero cumprimento de índices legais estabelecidos, conduziram à desqualificação generalizada dos novos espaços residenciais. Nada é pensado em termos de acessibilidade a outros modos de transporte, designadamente aos colectivos, assim como não são criadas as interfaces locais com o modo a pé, nem tão pouco são cuidados os circuitos de peões. O aumento da mobilidade em particular e da qualidade de vida em geral, torna premente a qualificação desses espaços.

A melhoria de alguns indicadores de mobilidade só poderá ser atingida com estratégias multi e intermodais que assentem na articulação em REDE de diferentes modos de transporte em diferentes escalas. No âmbito dos espaços urbanos e periurbanos, o desafio que se coloca em termos dos critérios de financiamento futuro, reside nas medidas que possibilitem a conciliação do serviço público de transportes com a racionalização do uso do automóvel, em paralelo com a qualificação dos espaços públicos centrais e periféricos, incluindo o das novas urbanizações.

A capacidade de, em paralelo, se conjugarem medidas de diferentes escalas – da auto-estrada aos passeios da cidade – é essencial à obtenção de resultados na qualificação do território e, conseqüente, na melhoria da qualidade de vida das populações, principalmente numa região que corre o risco de vir a ser uma das mais críticas do país se não houver capacidade para inverter as tendências do passado recente.

## F – Falta de organização à escala regional de apoio à decisão

Os próximos anos necessitam de estratégias integradas de “limitação de danos” no que respeita aos resultados do processo de decisão a que estamos habituados e que produz uma infraestrutura a partir do planeamento de uma entidade pública sectorial, dirigida para um concessionário ou um operador. Na verdade, não é possível continuar a não planear intersectorialmente articulando por exemplo prioridades entre ferrovia e rodovia; raciocínio que é válido tanto para o espaço interurbano como para o intrametroropolitano. E são inúmeros os exemplos dessa falta de articulação multiplicando-se o investimento público em infraestruturas de diferentes modos que concorrem entre si na captação de viagens (caso do alargamento de auto-estradas no mesmo corredor de serviço em que se vai investir em nova ferrovia).

A estratégia de transportes ou da organização da logística para a Região do Norte não pode continuar a ser o somatório das decisões parciais tomadas por cada empresa/operador – visão unimodal –, por cada conjunto intermunicipal, ou por cada entidade ou associação de interesses em particular (ainda que legítimos); carece antes da definição conjunta de objectivos estratégicos concretos que podem e devem reflectir opções programáticas e determinadas ideias de projecto indutoras de novos comportamentos colectivos.

A falta de afirmação de uma estratégia regional que oriente um conjunto estruturante de decisões em matéria de transportes será, no futuro próximo, um claro impedimento ao eficiente aproveitamento reprodutivo dos recursos financeiros que serão disponibilizados, se daí resultarem investimentos indiscriminados com muito pouca repercussão na qualificação das pessoas e organizações. Parece pois possível que a débil capacidade de decisão/gestão no nível regional, aplicada a diferentes tipos de infraestrutura, esteja a impedir o desenvolvimento equilibrado das hierarquias funcionais, donde poderá resultar um sobredimensionamento de infraestruturas e equipamentos, o empolamento de custos de gestão (questão especialmente explícita no tema rodoviário), e fracos resultados em termos de articulação intermodal no caso das infraestruturas de transportes.

Há contudo oportunidades que não podem ser desperdiçadas, designadamente a:

- > Possibilidade de se dar início (ou continuidade) a uma fase de concentração de investimento público nas infraestruturas de transportes colectivos e pro-individuais públicos;

- > Possibilidade de convergência de meios de actuação no sentido da afirmação e concretização de uma estratégia e programa regional no âmbito dos transportes e logística;
- > Existência de estudos e projectos logísticos suficientemente amadurecidos que permitem sustentar estratégias em termos de ordenamento metropolitano e transfronteiriço;
- > Crescente apetência e percepção dos cidadãos para soluções alternativas mais compatíveis com o equilíbrio orçamental familiar, e mais vantajosas em termos do seu equilíbrio emocional (*stress automóvel*) e de saúde.

QUADRO 8 Matriz SWOT do Diagnóstico Prospectivo NORTE 2015

### Pontos Fortes (*Strengthes*)

1. Novas acessibilidades rodoviárias para além das que consolidam um modelo “Portocêntrico”, induzindo uma reformatação geo-estratégica do território.
2. Redes ferroviárias de ampla cobertura territorial em termos da população potencialmente servida (75% da população da Região do Norte).
3. Decisão atempada quanto à ampliação do Aeroporto FSC e sua articulação com a Velocidade Alta em bitola europeia para a Galiza, ainda que prevista para uma 2ª fase.
4. Localização da Região do Norte num espaço territorial vasto (NW Peninsular) com margem de definição estratégica em termos da sua polarização; “fronteiras” numerosas para a consolidação ao nível principalmente da Euroregião NP/Galiza.

### Pontos Fracos (*Weaknesses*)

1. Falta de definição da hierarquia rodoviária, principalmente a regional e a municipal, o que origina desequilíbrios entre os diferentes níveis de redes.
2. A expansão da rede ferroviária (pesada) à escala regional ainda não é encarada como séria alternativa ao congestionamento automóvel e à mudança de paradigma ambiental e energético.
3. Indefinição quanto à articulação (interfaces de passageiros e de mercadorias) entre a ferrovia convencional e a nova rede de bitola europeia, principalmente no caso da ligação para a Galiza.
4. Falta de abertura da região e de afirmação da cidade do Porto no espaço exterior mais próximo (Galiza, Região Centro e Castela e Leão) em complemento/rede com outras cidades da Euroregião.

QUADRO 8 Matriz SWOT do Diagnóstico Prospectivo NORTE 2015 (cont.)

### Pontos Fortes (*Strengthes*)

5. Boa margem de progressão do sector logístico no Arco Metropolitano do Porto, se forem criadas as condições para a estruturação de uma ZAL-multicentros assente em 5 ou 6 Área Logísticas bem infraestruturadas e na construção das Plataformas do “Portugal Logístico”.
6. Existência de políticas comunitárias bem definidas em matéria de transportes e ambiente, e extensa lista de casos e experiências externas que podem servir de referencial à actuação regional e local (nas cidades).

### Pontos Fracos (*Weaknesses*)

5. Excessiva dependência do sistema de mobilidade de pessoas e mercadorias do transporte individual (excessiva taxa de monitorização e de utilização automóvel), com efeitos muito nefastos para o ambiente, o equilíbrio energético, a qualidade das cidades e o poder de compra dos cidadãos.

Definição de projectos logísticos de grande dimensão na fronteira Norte da região, podendo dividir o mercado do eixo Norte/Sul, entre o Norte da AM de Lisboa e o Sul da Galiza.

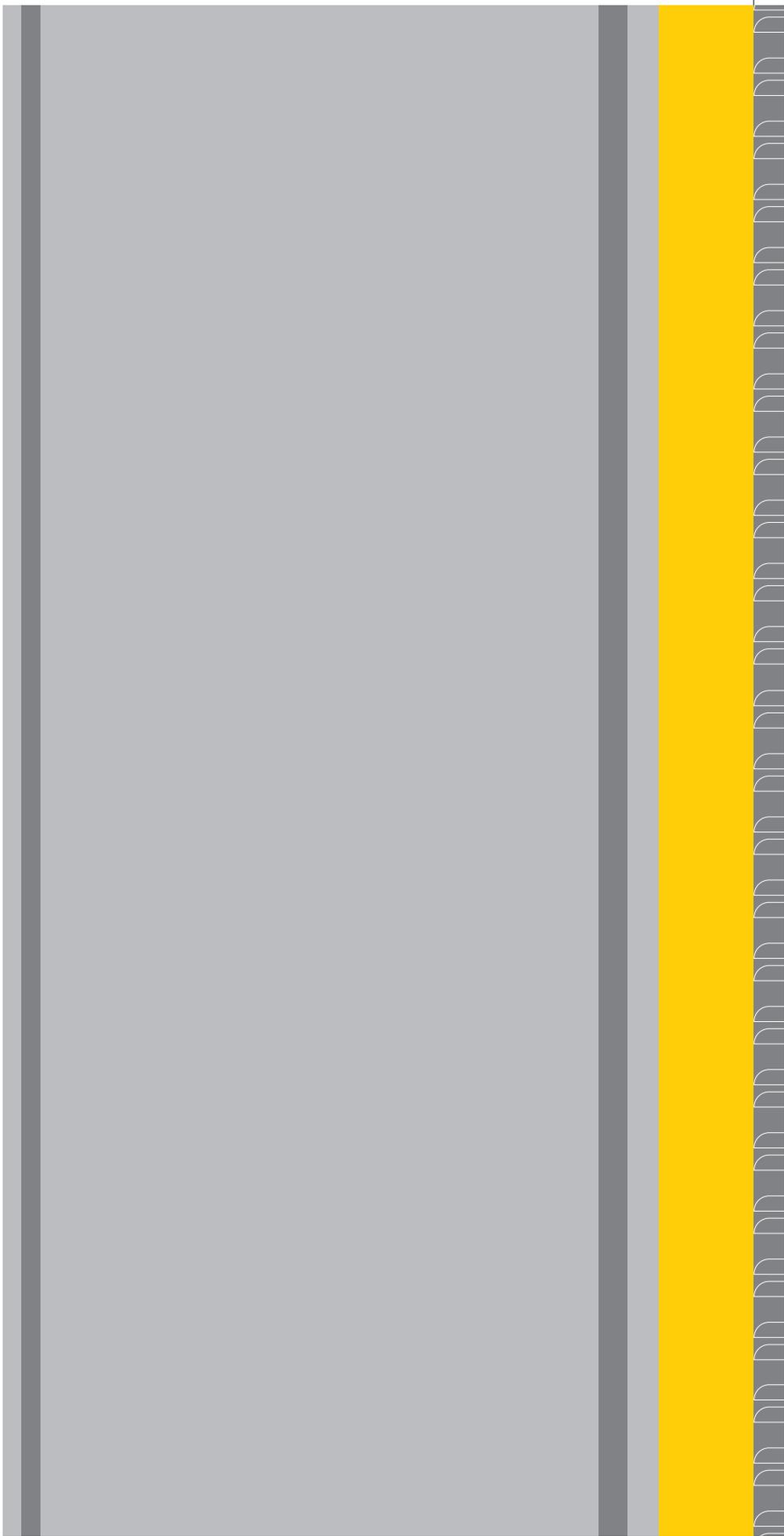
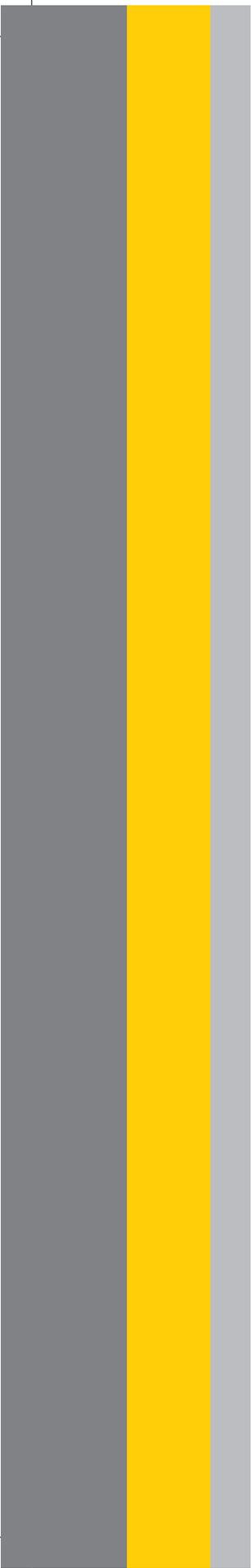
6. Atraso na compreensão da multimodalidade como aspecto essencial para o futuro das cidades, questão que tem de ser encarada como um desafio ao planeamento, ao urbanismo e aos transportes.

### Forças (*Strengthes*)

1. Consensualização de critérios para a redefinição de itinerários regionais e intermunicipais e de anteriores prioridades de investimento ainda não realizado.
2. Articulação, em convergência, dos diferentes modos e sistemas de transporte (público e privado) com a(s) rede(s) ferroviária(s) existentes.
3. Possibilidade de se dar início (ou continuidade) a uma fase de concentração de investimento público nas infraestruturas de transportes colectivos e pro-individuais públicos.
4. Possibilidade de convergência de meios de actuação no sentido da afirmação e concretização de uma estratégia e programa regional no âmbito dos transportes e logística.
5. Existência de estudos e projectos logísticos suficientemente amadurecidos que permitem sustentar estratégias em termos de ordenamento metropolitano e transfronteiriço.
6. Crescente apetência e percepção dos cidadãos para soluções alternativas mais compatíveis com o equilíbrio orçamental familiar, e mais vantajosas em termos do seu equilíbrio emocional (*stress automóvel*) e de saúde.

### Fraquezas (*Weaknesses*)

1. Risco de esgotamento de recursos financeiros limitados com uma rede rodoviária “obsessiva”, quer ao nível interurbano como urbano.
2. Falta de uma estratégia regional para os diferentes tipos de redes ferroviárias (pesada, ligeira e ultraligeira) – que articulem as prioridades de investimento tendo em vista o seu rápido impacte nos indicadores de mobilidade.
3. Incapacidade de gerar vantagens na articulação do modo ferroviário com os transportes públicos urbanos por insuficiências ao nível das meso e microdecisões.
4. Eventual esgotamento de espaço próprio de polarização quer na Região do Norte como na cidade do Porto, em benefício de Lisboa e Madrid.
5. Inércia na definição do enquadramento legal que permita o incremento de soluções de transporte público “alternativo” em zonas de baixa densidade de procura, em sinergia com os gastos em transporte escolar.
6. Prosseguimento de políticas cujos efeitos negativos estão mais do que comprovados, por inalteração dos critérios tradicionais de planeamento e projecto, que perpetuam a solução automóvel como transporte intraurbano excessivamente dominante.



# 3

Dez Questões  
Essenciais para a  
Região do Norte na  
Área dos Transportes

### 3. Dez Questões Essenciais para a Região do Norte na Área dos Transportes

Os trabalhos de diagnóstico e de definição do modelo territorial para a Região do Norte que constam do PROT permitem identificar as 10 QUESTÕES essenciais em matéria de transportes que devem marcar a estratégia de actuação – planeamento e gestão – para os próximos anos. O seu enunciado constitui por isso matéria de referência para a elaboração do presente Plano de Acção, apesar de o horizonte temporal deste ser mais limitado (2008-

2013); entende-se contudo que este Plano também deve exercer uma espécie de ‘magistratura de influência’ no tratamento de questões cujo horizonte é maior, mas que necessitam de atempada preparação, como sejam os casos, por exemplo, da programação da expansão da rede ferroviária convencional, ou do estudo de uma verdadeira alternativa ao sistema rodoviário do Freixo – sector Nascente da Via de Cintura Interna do Porto.

#### PRIMEIRA

Qual o papel da Região do Norte na estruturação do sistema ferroviário principal à escala ibérica no quadro da rede de “altas prestações” em desenvolvimento, em termos do cumprimento do seu calendário, faseamento, percepção e divulgação do seu impacte regional e da sua oportunidade, assim como na definição de um conceito ferroviário regional. E qual a importância temporal das ligações previstas na potenciação das principais cidades e infra-estruturas de transporte da região, designadamente o Aeroporto FSC, o Porto de Leixões e as Plataformas Logísticas.

#### SEGUNDA

Considerando que o próximo ciclo de investimento público em infra-estruturas ferroviárias deverá concentrar o esforço financeiro na rede principal de escala ibérica para “al-

tas prestações”, significando tal opção um interregno na expansão da rede ferroviária de suporte ao serviço “urbanos” entre as cidades do arco metropolitano, como poderá evoluir a rede convencional (bitola ibérica) no período 2013-2020 na perspectiva da consolidação de um duplo objectivo: viabilizar um policentrismo baseado em soluções de transporte sem automóvel e, simultaneamente, contribuir para a alimentação da rede de “altas prestações” entretanto construída, a partir das principais cidades da região.

### TERCEIRA

Qual a natureza da próxima fase de expansão da rede do Metro do Porto no contexto da Área Metropolitana do Porto e da região metropolitana: deverá ou não ser preterida a definição de novas “antenas” de prolongamento territorial segundo uma lógica de ligação interurbana entre sedes concelhias e em concorrência com o comboio suburbano, ou deverá apostar-se na consolidação de uma rede de maior densidade no núcleo central da AMP, dando-lhe elevado grau de coesão interna designadamente em termos da “cidade” das duas margens do Douro e, conseqüentemente, grande atractividade no contexto ibérico e europeu.

### QUARTA

Face ao perfil duplamente exportador/importador da Região do Norte, quais as infraestruturas logísticas e as articulações intermodais que deverão ser garantidas para a afirmação da economia regional no mercado globalizado? Dada a importância do projecto das “auto-estradas do mar” no contexto da EU, quais as infraestruturas e os serviços que deverão ficar apontados como prioritários de forma a colocarem o Porto de Leixões na primeira linha da frente atlântica peninsular face à concorrência de portos nacionais e galegos?

### QUINTA

Face ao desequilíbrio existente na hierarquia viária da Região do Norte com excesso de extensão da rede de Itinerários Complementares mais Estradas Nacionais e, sobretudo, da rede municipal, quais os critérios e a metodologia a seguir na futura elaboração de um Plano Rodoviário Regional (PRN) que estabeleça uma rede de Itinerários Regionais e ajude à clarificação de uma rede de Itinerários Municipais principais

com ela articulada? E como poderá ser estabelecida a cooperação entre a região e as diferentes associações de municípios para a definição dessas redes, desejavelmente em articulação com a revisão do PRN.

#### SEXTA

Tendo o crescimento das últimas décadas da cidade-região e das cidades médias e pequenas, como contrapartida, o esvaziamento da população nos pequenos aglomerados tanto do litoral como do interior, principalmente dos jovens e dos activos, que condições objectivas existem em termos de capacidade de intervenção, conhecimentos e enquadramento legal, para o desenvolvimento de soluções de transportes públicos nas zonas de baixa densidade de procura onde a população perde a acessibilidade a serviços básicos?

#### SÉTIMA

Face à excessiva motorização e taxa de utilização automóvel existente em Portugal e na Região do Norte, à qual não correspondem indicadores de mobilidade que sustentem uma capacidade competitiva das pessoas, das empresas, das instituições e, em geral, das próprias cidades, quais as medidas que devem ser tomadas para a promoção de cidadãos multimodais e para o desenvolvimento da intermodalidade e da articulação entre diferentes sistemas de transporte à escala intraurbana e suburbana? E quais são as cidades (concelhos) motoras da Região do Norte cuja compactação urbana existente e desejável justificam uma política pública partilhada (local, regional e central) de decisão incremento de serviços de transportes públicos de diferentes modos.

#### OITAVA

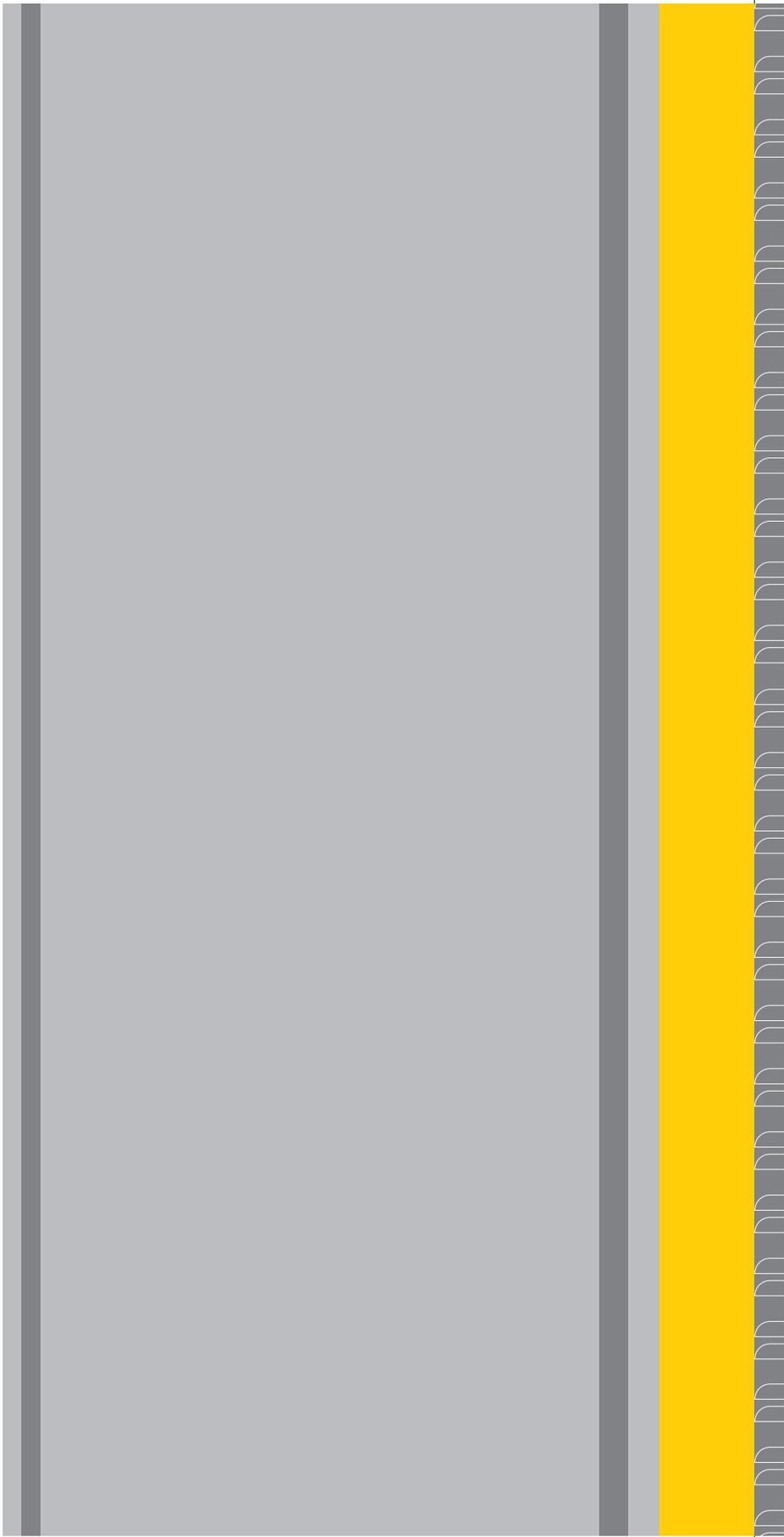
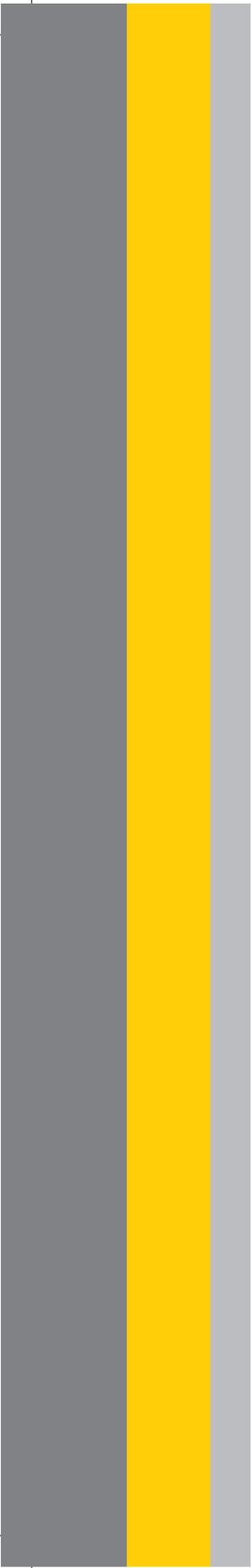
Como pode o sector dos transportes e a logística contribuir para uma Região do Norte com bons indicadores de desempenho ao nível ambiental (poluição do ar, ruído, intrusão visual, degradação do espaço público, etc.) e energético (diversificação de fontes), questões essenciais ao cumprimento de objectivos e compromissos nacionais no plano comunitário e internacional?

## NONA

Face ao sistema mais ou menos caótico de funcionamento das circulações, do estacionamento e do abastecimento (cargas/descargas) no interior das cidades, quais as medidas que podem ser tomadas quer ao nível da libertação de espaço-canal em favor da multimodalidade, como da organização/infra-estruturação do sector logístico de suporte ao abastecimento urbano? E quais as condições a criar no sentido da resolução do estacionamento de residentes quer no centro como nas urbanizações periféricas com deficiências de circulação e inacessibilidade aos transportes públicos?

## DÉCIMA

Face à excentricidade da solução concessionada para a “Circular Regional Exterior do Porto” (IC24) e face ao previsível crescimento da pressão da procura sobre o eixo rodoviário N/S do Freixo (IP1-A1/A3 com rebatimento para o IP4 e IC24 Poente/IC25), qual deverá ser a solução em concreto para o fecho do anel de uma Circular Interna a Nascente do Freixo e de articulação directa entre a A4 e a A29? A temática de fundo associada a esta questão prende-se com a forma como as infraestruturas podem ou devem potenciar uma correcta “amarração” territorial, em vez de perpetuarem o alargamento urbano-industrial em “mancha-de-óleo”; ou seja, saber se a inevitabilidade da obra (IC24) justifica, por outro lado, a imposição de medidas restritivas de ocupação do solo nas áreas de influência indirecta dos respectivos nós. Por outro lado, esta questão prende-se com o planeamento de medidas efectivas que, a prazo, venham a permitir uma redução drástica da pressão automóvel sobre o sistema rodoviário da Arrábida/VCI.



# 4

Temáticas e  
Objetivos  
(Gerais e  
Específicos)

## 4. Temáticas e Objectivos (Gerais e Específicos)

Os objectivos específicos a definir deverão poder posicionar-se face a diferentes temáticas estratégicas que, por sua vez, correspondem a objectivos gerais considerados de maior acuidade face ao patamar de desenvolvimento do nosso sistema de transportes e logística e aos problemas detectados no diagnóstico prospectivo. Cada objectivo específico deverá, por sua vez, desdobrar-se em diferentes acções/projectos conforme a natureza das actuações preconizadas.

Convém frisar que à definição de muitos dos objectivos específicos não corresponde necessariamente a definição de um quadro de financiamento das acções ou projectos que possam vir a desenvolver-se dentro dessa temática. Como já foi referido, este Plano de Acção visa também uma 'magistratura de influência' ao escolher as temáticas consideradas estratégicas para a Região do Norte, influenciando assim muitas das opções de inúmeros agentes de variadas áreas de actuação.

Face ao diagnóstico realizado considera-se que o incremento da 'mobilidade sus-

tentável' na região e, principalmente, nas suas cidades, resultará em primeiro lugar da melhoria do processo de decisão à escala regional. Ou seja, só uma visão regional permitirá, por exemplo, aumentar a capacidade de influenciar a articulação intermodal em projectos desenvolvidos no interior de uma empresa gestora de um determinado modo de transporte, ou definir prioridades de investimento reduzindo a concorrência entre investimento público nos mesmos eixos de procura. Por outro lado, a evolução que será necessário encetar tendo em vista a redefinição de 'autoridades de transportes' em função dos problemas específicos a resolver, deverá beneficiar de uma actuação regional mais interventiva.

Sendo certo que os principais projectos públicos em infraestruturas a realizar no âmbito do QREN não são decididos em função deste Plano de Acção (a maioria correspondem a projectos anteriormente delineados por decisões políticas sustentadas noutros exercícios de planeamento), **considerou-se dever encontrar uma metodologia de definição de ob-**

jectivos ajustada a esses projectos, a maioria dos quais irão contribuir de forma mais ou menos intensa (relação mais ou menos directa) para a **afirmação da Região do Norte no contexto da globalização económica e para a estruturação da rede urbana e do seu policentrismo**. De forma pragmática assume-se por isso algum distanciamento relativamente à discussão do papel das infraestruturas (e do tipo de infraestruturas) no desenvolvimento, sendo no entanto certo que a defesa da revisão “em baixa” do Plano Rodoviário Nacional corresponde à ideia de que a rodovia necessita mais de uma nova visão de gestão do que de expansão física continuada. Existe uma forte inércia na mudança de paradigmas e, mesmo quando estas ocorrem, há uma enorme dificuldade em alterar o objecto para que trabalham ou já trabalharam intensamente diferentes estruturas organizativas.

Sendo este um plano de curto prazo, não se espera uma alteração profunda da tipologia de projectos influenciada por um posicionamento de planeamento formal prolongado. Mas, servindo este instrumento como critério de escolha de projectos a apoiar, opta-se por um posicionamento instrumental **em que se procura tornar o mais explícito possível a relação entre os objectivos específicos que possam contribuir para a promoção da mobilidade e coesão interna das estruturas urbanas e o tipo de actuações que se considera poderem gerar resultados num tem-**

**po relativamente rápido**. Por exemplo, projectos que procurem libertar os espaços-canal de estacionamento, afectando esse espaço a outros modos de transporte que não o automóvel, deverão ser amplamente apoiados dada a sua grande influência na futura repartição modal em simultâneo com o abaixamento da taxa de utilização automóvel. Mas, aumentar a oferta de estacionamento central por outras razões que não a da dotação a residentes, constitui já uma actuação altamente gravosa para a prossecução desse objectivo genérico.

Passando novamente à escala regional, considera-se altamente estratégica uma actuação que vise a preparação desde já de um próximo ciclo de investimento na rede ferroviária convencional posterior à conclusão do eixo litoral de “altas prestações” entre Lisboa e Vigo. Por outro lado, é urgente e estratégica a revitalização da Linha do Douro entre Régua e Barca D’Alva por razões de afirmação do potencial turístico do Douro a médio prazo. Há mesmo alguns casos em que uma correcta articulação entre a Velocidade Alta (VA) e a rede convencional podem justificar antecipação de investimentos, como por exemplo a expansão da linha ferroviária de Braga até ao pólo urbano de Gualtar onde se concentram a universidade e os próximos centro ibérico das nanotecnologias e hospital regional.

Tendo a questão rodoviária um peso muito forte quer em termos da organiza-

ção individual do sistema de transportes como da afectação de muitos (demasiados) recursos financeiros, **considera-se como objectivo principal deste plano a definição tão breve quanto possível de uma hierarquia rodoviária**

**baseada na construção de itinerários nacionais, regionais e municipais de primeira ordem.** Quanto mais cedo estiver concluído esta tarefa, mais cedo é possível valorizar a gestão das redes em detrimento da sua expansão.

É a seguinte a lista de OBJECTIVOS GERAIS e de OBJECTIVOS ESPECÍFICOS que lhes estão associados.

### OBJECTIVO GERAL 1

MELHORAR AS CONDIÇÕES DE ORGANIZAÇÃO E DECISÃO SOBRE O SISTEMA DE MOBILIDADE, TRANSPORTES E LOGÍSTICA À ESCALA REGIONAL

A concretização deste objectivo traduzir-se-á na criação das bases para uma articulação territorial de natureza sectorial e intersectorial que informe as decisões de actuação de iniciativa pública e privada sobre o sistema de mobilidade, transportes e logística à escala regional. O conjunto de objectivos específicos e acções propostos serão os pilares e o suporte da actividade do Comité de Pilotagem e da Comissão de Acompanhamento da agenda temática da *mobilidade, transportes e logística*.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 1.1

**Aumento da capacidade de decisão regional** no que respeita à organização e gestão dos sistemas de transportes de escala supra municipal, ou seja, cujo âmbito de actuação já ultrapassa a escala urbana (âmbito municipal). Visa ainda permitir responder à organização de soluções alternativas de transporte em zonas intermunicipais de baixa utilização e contribuir para a consolidação do transporte interurbano, principalmente nos territórios fora dos grandes eixos de transporte.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 1.2

**Gestão estratégica (consultiva) e partilhada de 2 zonas de apoio logístico (ZAL)** na Região do Norte, uma relativa às áreas logísticas do arco metropolitano e outra às áreas logísticas do espaço transfronteiriço e interior. Visa estabelecer vocações

específicas e coordenar investimentos públicos e privados nas diferentes áreas e plataformas logísticas previstas à escala nacional, assim como nas infraestruturas logísticas locais vocacionadas para o apoio ao abastecimento urbano. Neste domínio e na presente fase de desenvolvimento do processo torna-se fundamental incrementar as acções de promoção externa da rede de plataformas logísticas nacionais e regionais junto dos potenciais operadores/investidores.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 1.3

Cooperação com os organismos, entidades e institutos da administração central tendo em vista a organização de uma visão integrada de escala regional dentro do quadro nacional de cada plano sectorial da área dos transportes, capaz de articular com as principais opções estratégicas definidas no PROT-N, o que deverá resultar na definição tendencial de um **programa sectorial regional** integrado no respectivo plano sectorial nacional.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 1.4

Desenvolvimento de programas de dinamização, comunicação/divulgação e seguimento da agenda temática da *mobilidade, transportes e logística*, aspecto essencial para o ganho de eficácia na concretização em geral de todos os objectivos específicos enunciados. Objectivo que deverá ser conseguido também no âmbito do plano de comunicação que venha a ser estabelecido para o conjunto das agendas temáticas.

## OBJECTIVO GERAL 2

CONSOLIDAR AS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA QUE SÃO ESSENCIAIS À AFIRMAÇÃO DA REGIÃO DO NORTE NO CONTEXTO DA GLOBALIZAÇÃO ECONÓMICA

Este objectivo visa uma actuação sobre as infraestruturas de transportes e logística que asseguram e reforçam a integração da Região do Norte, de forte vocação exportadora, no espaço ibérico e europeu, criando condições que possibilitem a afirmação da sua competitividade territorial.

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 2.1

**Construção da ligação ferroviária de “altas prestações” entre Porto, Braga e Vigo, e entre Porto (Aeroporto FSC) e Lisboa, com clarificação das vantagens para o desenvolvimento regional do eixo ferroviário Norte/Sul atlântico em bitola europeia, quer em termos económicos como de organização das redes e sistemas de transportes para passageiros e mercadorias no âmbito do triângulo ibérico Lisboa-Madrid-Santiago-Porto-Lisboa, e da integração deste território no espaço ferroviário europeu.**

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 2.2

**Expansão do AEROPORTO FSC em conformidade com o ritmo do crescimento dos tráfegos de passageiros e mercadorias, contemplando a finalização do Centro de Carga Aérea, a futura passagem da VA entre Porto, Braga e Vigo, e ainda equacionando uma gestão empresarial que potencie a infraestrutura num panorama de concorrência para o transporte aéreo na fachada atlântica da península ibérica. Estando este aeroporto vocacionado para tráfego internacional de negócios e turismo – origem/ destino para uma *catchment area* de 5,4 milhões de habitantes – terá de ser potenciada a conexão entre rotas intercontinentais e continentais através de uma elevada qualidade de serviço aos clientes, e no seguimento da recente abertura de novas rotas para o Brasil e EUA com conexão à Galiza; só assim será possível posicionar o Aeroporto FSC para concorrer com outros aeroportos *hub* europeus. Tendo atingido os 4 Milhões passageiros/ ano em 2007 (1 ano antes do previsto<sup>8</sup>), é de admitir<sup>9</sup> que o ritmo de crescimento de passageiros em curso possa**

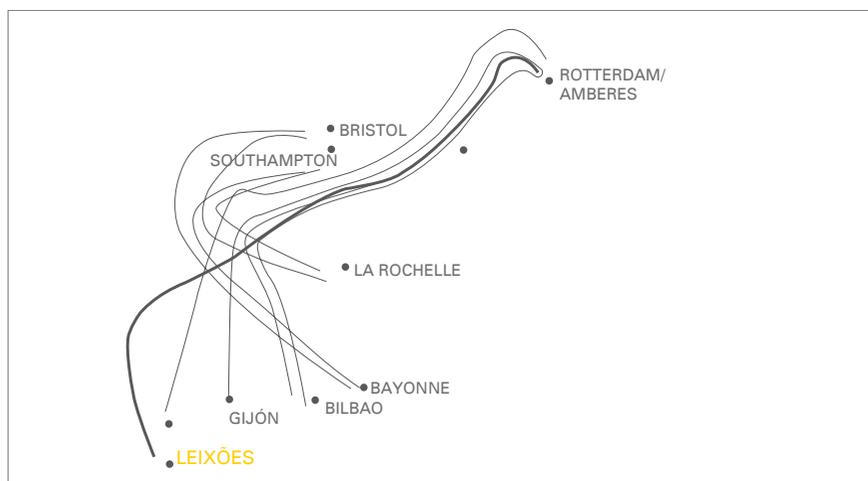
<sup>8</sup> Figura 3-15, pág. 18 do “Plano Director do AFSC” (www.ana.pt).

<sup>9</sup> Cenário que o choque petrolífero poderá alterar.

determinar a necessidade de antecipação em dois anos do cenário de desenvolvimento para 8-9 M, previsto para 2015<sup>10</sup>.

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 2.3

**Colocar o Porto de Leixões na linha da frente do projecto europeu das “autoestradas do mar”** incluídas nas Redes Transeuropeias de Transportes (RTE-T), quer através do apoio ao desenvolvimento das suas infraestruturas internas de carga e de passageiros, como ainda no apoio à definição da sua articulação com outros modos de transporte (rodo e ferroviário) a concretizar com a criação de infraestruturas complementares tais como a plataforma logística bipolar e as interfaces marítimo-rodo-ferro, seja para bitola ibérica como para bitola europeia. É assim essencial aumentar a dimensão dos terminais de contentores existentes uma vez que este é um dos aspectos essenciais da afirmação de Leixões na metade Norte da frente atlântica da Península Ibérica. A implementação dos processos de simplificação de procedimentos portuários (Janela Única Portuária) e do projecto de acompanhamento virtual da carga serão de extrema importância para o aumento da sua atractividade e ainda para ajudar a fixar os seus principais clientes na plataforma logística de proximidade.



<sup>10</sup> Figura 8, pág. 28 das “Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional”, MOPTC – Junho 2006.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 2.4

**Concretização das Plataformas Logísticas nacionais** previstas no programa sectorial “Portugal Logístico”, designadamente a Plataforma bipolar de Leixões, a da Maia/Trofa, a de Valença, a de Chaves e o Centro de Carga Aérea do Aeroporto FSC, a par com a implementação do projecto da Janela Única Logística. No que respeita à PL de Valença deverão ser procuradas fórmulas para uma gestão conjunta com a PLISAN em Salvaterra, o que poderá ser favorável à utilização do ‘capital de risco’ por parte de eventuais investidores na Plataforma e no desenvolvimento locacional de actividade empresarial associada. No contexto de uma lógica de construção da Eurocidade Chaves/Vérin, poderá ser significativo estabelecer uma parceria com uma infraestrutura “simétrica” a criar na Galiza. No contexto das diferentes infraestruturas citadas, é clara a necessidade de atracção de operadores logísticos internacionais, ou de gerar um processo de deslocalização dos operadores de referência que já possuam instalações próprias, pelo que deverá ser equacionada a promoção internacional das plataformas logísticas da Região do Norte. Estas infra-estruturas poderão vir a ser reformatadas quer na sua dimensão como localização no âmbito da elaboração do respectivo plano sectorial nacional, sendo que este poderá vir a contemplar outros casos, designadamente a expansão da plataforma de Valongo com vocação para parque de segunda linha de apoio às infraestruturas metropolitanas de transporte, ou ainda a criação de uma plataforma vocacionada para o sector da construção civil (materiais novos e reciclagem) na margem Sul do Douro.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 2.5

**Afirmação das potencialidades do eixo navegável do Rio Douro** entre a Foz e Barca D’Alva, na medida em que está finalizada a obra de regularização da barra do rio, o que significa completar as intervenções de aprofundamento de canal que permitam a navegação nas suas componentes turística, de mercadorias e lúdica sem qualquer tipo de limitação, assim como o pleno aproveitamento das infraestruturas logísticas e de recreio associadas. Paralelamente, deverá ser equacionado o tema dos transportes de risco no Rio Douro e o seu grau de compatibilização com as restantes valências.



### OBJECTIVO GERAL 3

CONSOLIDAR AS INFRAESTRUTURAS E SERVIÇOS DE TRANSPORTES QUE SÃO ESSENCIAIS À MELHORIA DA CONECTIVIDADE DA REDE URBANA REGIONAL, ASSIM COMO À SUSTENTABILIDADE DOS TERRITÓRIOS DE BAIXA OCUPAÇÃO

A concretização deste objectivo traduz-se no reforço das infraestruturas de suporte à estruturação do sistema urbano regional visando um crescimento sustentável da mobilidade de pessoas e mercadorias, através de uma aposta no reequilíbrio da repartição modal nos movimentos interurbanos, o que deverá contribuir para o reforço do policentrismo na Região do Norte, a par com a resolução dos problemas de mobilidade nos territórios de baixa densidade de ocupação.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 3.1

**Valorização e expansão da rede ferroviária convencional**, através da elaboração dos estudos específicos de fundamentação do alargamento da cobertura territorial da infraestrutura de suporte dos comboios “urbanos” melhorando, por via do incremento das alternativas não rodoviárias, as condições de funcionamento das

relações interurbanas, contributo decisivo para o aprofundamento das especificidades de cada cidade ou grupo de cidades no âmbito da construção de um efectivo policentrismo na região. O desenvolvimento de estudos sobre a aplicabilidade de modelos de Parceria Público-Privado a investimentos na rede ferroviária convencional é pois decisivo para o equacionamento da construção de linhas novas, designadamente as propostas no PROT-N, e cujo estudo de viabilidade deve ser iniciado.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 3.2

**Aprofundar o planeamento e o projecto das interfaces de passageiros (Estações Multimodais)** capazes de promoverem uma articulação muito eficaz entre a rede ferroviária convencional e o Metro, com a rede de “altas prestações” a criar, designadamente nos pontos estratégicos de Campanhã/Aeroporto, cidade de Braga e Valença/Tui. Relativamente ao Aeroporto FSC está previsto o canal de passagem da VA junto da actual aerogare, de forma compatível com todos os cenários para a sua expansão. No que respeita à Estação Multimodal de Braga está em causa: a articulação entre nova Linha de VA para Norte de Braga e a Linha convencional actual, perspectivando o seu futuro prolongamento para Guimarães; a viabilização da próxima fase da ligação da VA para Sul até ao Aeroporto FSC; a sua manutenção no interior da cidade favorecendo o menor recurso possível ao TI; e, eventualmente, associar a deslocalização para esse mesmo local da estação rodoviária de passageiros. A nova estação ferroviária de Valença/Tui prevista a Sudeste da actual, servindo a VA assim como a linha convencional que será objecto de uma variante a Valença.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 3.3

**Concretização das infraestruturas rodoviárias nacionais** consideradas estratégicas para a afirmação da região nos próximos anos, sem esquecer a necessidade de compatibilizar prioridades estratégicas com coesão territorial. Especial relevância para a construção do Túnel do Marão e auto-estrada Transmontana (IP4); a construção da Variante à EN14 entre Porto/Maia e Famalicão; a finalização do IP2 entre Macedo de Cavaleiros e Meda num contexto de alta sensibilidade paisagística e patrimonial, e sem volumes de tráfego que obriguem a soluções de grande impacte paisagístico; a construção do IC26 entre Amarante e Mesão Frio, prosseguindo uma solução amplamente integrada nos objectivos patrimoniais e turísticos da região, sem que tal prejudique os tempos e a fiabilidade das ligações entre o Aeroporto FSC ou o futuro Terminal de Cruzeiros de Leixões, e a principal “porta de

entrada” no Douro; e ainda a construção do IC5 entre o IP4 e o IP2. Existem ainda um conjunto de prioridades associadas à reabilitação de estradas nacionais de grande relevância para a estruturação de territórios, polarização das cidades regionais e promoção turística, designadamente as Nacionais 101, 103, 108 e 222.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 3.4

**Afirmação do Aeroporto de Bragança no quadro regional de acessibilidades aéreas à Região do Norte**, atendendo também à sua potencial influência para o interior da Galiza e para Castela e Leão, e ainda a maior abertura ao exterior que proporciona relativamente a Trás-os-Montes e ao Vale do Douro, designadamente na sua componente turística; acresce ainda o interesse quanto ao estabelecimento de rotas para as principais zonas europeias de emigração. No futuro próximo poderá vir a existir alguma “sinergia” locacional face à relativa proximidade da paragem, em Puebla de Sanábria, do comboio de Alta Velocidade entre Madrid e Santiago, o que reforça a sua importância na perspectiva de ordenamento do território. Sendo o aeródromo nacional com melhor relação qualidade do piso/comprimento de pista, o possível estabelecimento de uma companhia residente com gare de recolha, manutenção e reparação, deverá proporcionar-lhe o estatuto de 5º aeroporto comercial do Continente<sup>11</sup>; a sua principal desvantagem advém da altitude, que exige maior esforço de motorização às aeronaves.<sup>12</sup>

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 3.5

**Reforço da ligação do Porto de Viana do Castelo ao seu *hinterland* e à rede nacional**, através da concretização das suas novas acessibilidades rodo-ferroviárias, ponderada a real oportunidade para esse investimento tendo em linha de conta a importância dos estaleiros navais, as novas unidades de fabrico de componentes para eólicas e as dinâmicas das plataformas logísticas de maior proximidade, atento o novo quadro das exigências que vierem a ser colocadas no âmbito de uma estratégia de gestão integrada com o Porto de Leixões, clarificado que esteja o quadro de complementaridades e vantagens mútuas.

<sup>11</sup> A seguir ao futuro AILisboa, ao AFSC, ao AFaro e ao futuro aeroporto de Beja.

<sup>12</sup> Pág. 123 das “Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional”, MOPTC – Junho 2006.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 3.6

**Aprofundamento do trabalho de definição da rede de aeródromos e heliportos na Região do Norte**, tendo em vista a definição vocacional das infraestruturas existentes e a prever, pelo menos nas seguintes valências: protecção civil, emergência médica, trabalho aéreo, combate a incêndios florestais e aviação desportiva e educacional. Poderá ainda ser oportuna a realização de outras intervenções enquadradas num futuro esquema director das acessibilidades aéreas regionais, que visem nomeadamente melhorar as condições de operacionalidade e cobertura da rede de serviços colectivos territoriais de proximidade.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 3.7

**Desenvolvimento de soluções intermunicipais de transportes em zonas de baixa densidade de procura**, designadamente nas modalidades colectivas individualizadas sem custos perdidos para os operadores, ou nas modalidades individuais colectivas com redução de custos para os utentes, tendo em vista a integração de inúmeros serviços individuais de transporte assim como dos transportes escolares especiais, numa organização mais vasta e devidamente trabalhada pelos operadores interurbanos já existentes.

## OBJECTIVO GERAL 4

PROMOVER O AUMENTO DA MOBILIDADE DE PESSOAS E MERCADORIAS A PAR COM O REFORÇO DA COESÃO INTERNA DAS ESTRUTURAS URBANAS, ATRAVÉS DO REEQUILÍBRIO ENTRE MODOS DE TRANSPORTE

Este objectivo prossegue a qualificação e o reforço da coesão interna dos principais aglomerados urbanos, promovendo o aumento da mobilidade de pessoas e mercadorias por via de uma libertação de espaço canal que promova a multimodalidade, com o desenvolvimento de modos de transporte mais sustentáveis.

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 4.1

**Construção da próxima fase de expansão do sistema de metro ligeiro do Porto** tendo em vista a estruturação e consolidação do núcleo central da área metropolitana, numa perspectiva de competitividade com as principais aglomerações urbanas europeias periféricas, de afirmação das economias locais e da capacidade de atracção de investimento privado estrangeiro, ou ainda de desenvolvimento continuado do turismo urbano internacional que necessita de boa mobilidade local. A definição da forma de expansão da rede no interior do núcleo central da área metropolitana deverá basear-se numa identificação da procura actual sem acesso ao sistema, mas numa lógica de complementaridade com outros sistemas de transportes, designadamente o eléctrico e o autocarro. Independentemente do desenho da rede futura, existem investimentos programados de elevada importância para a evolução do sistema, designadamente o de adaptação do PMO de Guifões, melhorias na operacionalidade das linhas existentes (verde e vermelha) e aumento da capacidade de interface com outros modos de transporte.

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 4.2

**Concretização da expansão da rede de eléctricos modernos na cidade do Porto** tendo em vista o incremento da mobilidade intraurbana baseada num serviço de tipo “porta-a-porta” complementar do metro, assim como desencadear **estudos de viabilidade de linhas do mesmo tipo na cidade de Braga**. Em ambos os casos está em causa a diminuição da dependência dos cidadãos do carro próprio e o objectivo “cidades de menos carbono”, através de uma infraestrutura ultraligeira, claramente bastante mais económica do que a de metro ligeiro e portanto passível de maior densidade de cobertura. Admite-se num futuro próximo o prolongamento

da Linha da Marginal entre o Passeio Alegre e o Castelo do Queijo, e entre o Infante e S. Bento, num total de cerca de 4km.



#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 4.3

**Criação de interfaces de transportes de passageiros** e a sua gestão integrada por “bacias” de transportes, com especial enfoque num programa metropolitano de estacionamento dissuasor (P+R) para o seu núcleo central, em articulação com a expansão da rede de metro.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 4.4

**Melhoria da acessibilidade multimodal de e para as estações da rede de metro do Porto**, envolvendo um incentivo/suporte infraestrutural e de arquitectura urbana bastante mais favorável, dado o contributo decisivo que este sistema pode dar para o aumento da sustentabilidade num contexto de melhoria dos indicadores de mobilidade.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 4.5

**Reestruturação do espaço urbano como forma de promover a mobilidade dos cidadãos por via da diversificação das soluções de transporte**, através de intervenções que apostem numa reforma dos espaços-canal conducente ao desenvolvimento de infraestruturas para modos alternativos<sup>13</sup>, sejam colectivos ou individuais, promotores da multimodalidade urbana (mobilidade sustentável).

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 4.6

**Redução da taxa de utilização automóvel no interior dos centros urbanos** através de uma política coerente de financiamento de estacionamento de residentes, na condição da libertação de espaço-canal para outros modos de transporte.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 4.7

**Aumento da qualidade urbana das cidades nas zonas residenciais** (essencialmente bairros periféricos) onde a presença automóvel excessiva deformou a forma de utilização do espaço público, a par da melhoria da acessibilidade ao transporte público.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 4.8

**Promoção da logística do abastecimento urbano** através da criação de Centros de Consolidação Urbana e de infraestruturas locais de cargas/descargas e armazenamento de lojistas, em articulação com plataformas nacionais ou urbanas de concentração de actividades logísticas. Neste particular haverá que compatibilizar objectivos e linhas de acção com outros planos, designadamente no que respeita à Promoção do Acolhimento Empresarial na medida em que as plataformas logísticas constituem uma das suas tipologias mais particulares e de temática bem definida.

---

<sup>13</sup> Caso de ciclovias quando capazes de promoverem a bicicleta como modo de transporte intraurbano.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 4.9

**Organização da informação sobre o acesso a novas soluções de transporte, condicionar comportamentos indesejáveis e implicar a gestão dos grandes geradores de viagens** na promoção do transporte público, individual ou colectivo, tendo em vista uma mobilidade mais sustentável.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 4.10

**Participação dos actores nacionais em redes internacionais** (troca de experiências) em diversas temáticas associadas aos transportes e mobilidade, designadamente: políticas de redução da taxa de utilização automóvel nas cidades; montagem e gestão de projectos de *carsharing* e *bikesharing*; criação de uma rede de interfaces com especial ênfase para o estacionamento dissuasor; promoção da logística do abastecimento urbano e de infraestruturas locais de organização de cargas/descargas; criação de transportes alternativos em zonas de baixa densidade de procura; etc.

## OBJECTIVO GERAL 5

PROMOVER O REEQUILÍBRIO DA REDE RODOVIÁRIA NA REGIÃO MELHORANDO A HIERARQUIA ESTABELECIDA PELOS NÍVEIS NACIONAL, REGIONAL E MUNICIPAL, CRIANDO CONDIÇÕES PARA A FUTURA GESTÃO DE UMA REDE DE ITINERÁRIOS REGIONAIS

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 5.1

**Contribuir para a revisão do Plano Rodoviário Nacional (RN)** através da definição de um novo quadro de itinerários complementares de primeira, segunda e terceira ordem, para que possam passar a incluir diferentes tipos de estrada consoante as características físicas, ambientais e de tráfego desejáveis/previsíveis.

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 5.2

**Planear uma rede de itinerários regionais (Plano Rodoviário Regional)** capaz de servir de verdadeira interface entre a rede nacional (IP's e IC's) e a rede municipal, absorvendo as actuais ER's e algumas EN's, assim como vias municipais que desempenhem um papel supramunicipal, criando-se as bases técnicas para a constituição de uma autoridade regional de estradas.

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 5.3

**Definição da hierarquia das redes viárias municipais** (rede de itinerários municipais principais) por grupos de municípios (NUT's III ou subconjuntos a formar por acordo da respectiva NUT), processo a partir do qual se possa estabelecer um quadro de acção estratégica tendo em vista a melhoria geral do seu desempenho e segurança rodoviária (sinalização e resolução de pontos negros com base num banco de dados intermunicipal de caracterização física das redes e da sinistralidade rodoviária).

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 5.4

**Criação de um Centro Regional ("Laboratório Rodoviário") de levantamento e monitorização das características físicas das redes viárias regional e municipal principal**, incluindo informação e análise da funcionalidade das soluções (nós e traçados) que concretizam a articulação dos diferentes níveis hierárquicos da rede viária, garantindo a prazo o efectivo papel da rede regional de estradas como estrutura de articulação inter-níveis.

## OBJECTIVO GERAL 6

### PROMOVER A CONCRETIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS ESSENCIAIS AO DESENVOLVIMENTO DE PRODUTOS TURÍSTICOS DE EXCELÊNCIA

Este objectivo visa as infraestruturas essenciais à disponibilização de soluções de mobilidade e transportes de suporte ao desenvolvimento turístico regional e que, designadamente, assegurem a inserção da Região do Norte nas redes internacionais de promoção de produtos turísticos de excelência.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 6.1

**Conservação/manutenção da infraestrutura ferroviária no Vale do Douro**, tendo em consideração o seu valor patrimonial e o seu potencial turístico e tendo em vista uma solução do tipo Parceria Público Privado para exploração mista – turística e comercial não regular – entre Régua e Barca d’Alva. Não descurando uma hipótese de solução transfronteiriça que viabilize um projecto integrado com Castela-Leão, nem a parceria com outros agentes económicos de áreas complementares (turismo, excursões rodoviárias a partir das regiões envolventes, barcos do Douro, etc.). A Estação da Régua deverá gradualmente assumir um papel particularmente importante como interface multimodal do eixo Vila Real/Régua/Lamego, principalmente quando terminar a renovação da Linha do Douro entre Caíde e Régua, o que implicará não descurar a sua função também como terminal rodoviário de rebatimento. No caso de vir a ser construído o Aproveitamento Hidroeléctrico do Tua (AHPT), será necessário equacionar os investimentos rodo-ferroviários associados à solução que vier a ser encontrada para a substituição do serviço actualmente existente entre a Foz do Tua e Mirandela em caso de aprovação do AHFT.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 6.2

**Construção do Terminal de Cruzeiros de Leixões**, infraestrutura de grande relevância para a promoção turística e para o desenvolvimento económico da Região do Norte, na medida em que irá potenciar a atracção de mais visitas à escala intraurbana (Centros Históricos do Porto e Gaia, Caves do Vinho do Porto, Casa da Música, Serralves, etc.), à escala metropolitana e regional (Centros Históricos de Guimarães, Braga, Vila do Conde, Viana, Lamego, Santuários religiosos e Douro Património Mundial), e ainda de âmbito local (baixa de Matosinhos, marginal marítima e parque da cidade). A previsão de acessibilidade a partir do Terminal através de

diferentes modos de transporte (a pé, bicicleta, eléctrico, autocarro, barco para o Rio Douro, etc.), constitui estratégia essencial à potenciação das diferentes escalas de visita. Admite-se como possível a duplicação do número de navios de cruzeiros atracados por ano até 2017, ou seja 100 navios/ ano (50 em 2005) correspondendo a 50.000 passageiros/ano (três vezes mais). A inclusão no edifício do Terminal de instalações do Centro de Investigação do Mar da Universidade do Porto constitui uma mais-valia de grande interesse estratégico para a compactação de actividades urbanas e integração urbanística e de transportes do conjunto.

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 6.3

**Apoiar o projecto regional das Ecopistas** incluindo o aproveitamento dos corredores ferroviários desactivados com excepção do troço da Linha do Douro entre Pociño e Barca d'Alva, e que deverão ser alargados a outros corredores relevantes, prevendo ainda a sua integração quer com ciclovias para o transporte intraurbano de bicicleta como, noutros casos, articulando com programas de forte pendor turístico de que será exemplo o troço termal entre Vila Pouca de Aguiar, Pedras Salgadas, Vidago e Chaves.

## OBJECTIVO GERAL 7

MELHORAR A COMPETITIVIDADE DO SECTOR DOS TRANSPORTES E LOGÍSTICA PROMOVEDO A INVESTIGAÇÃO, A INOVAÇÃO E A INTERNACIONALIZAÇÃO, ASSIM COMO A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL E ENERGÉTICA

Em face do diagnóstico regional, será muito importante promover o reforço empresarial do sector de transportes, dando-lhe dimensão adequada ao conjunto dos subespaços regionais, mas também capacidade de actuação num espaço europeu alargado no quadro da próxima regulamentação europeia de concessão de serviços públicos de transportes. No actual contexto, a competitividade passa também por uma maior sustentabilidade ambiental e energética, pelo que será fundamental incentivar a adopção de boas práticas e a inserção regional em redes de investigação e promoção da inovação no sector dos transportes e logística, contribuindo dessa forma para a fixação e atracção de investimento directo estrangeiro e para a criação de mais emprego qualificado.

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 7.1

**Integração e fortalecimento das empresas de transportes públicos de passageiros** (públicas ou privadas) no mercado europeu do transporte (internacionalização), tendo em vista a sua preparação para a próxima aplicação do regulamento europeu de concessão de serviço público, dotando-as de capacidade para operarem fora dos limites regionais e nacionais. Em simultâneo, aumentar o número de soluções no terreno, o ritmo das intervenções, a qualificação do serviço oferecido e a articulação com as autoridades locais de transporte.

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 7.2

**Apoiar a criação da Autoridade Metropolitana de Transportes da AMP**, quer na óptica do planeamento, organização e coordenação intermodal do sistema, ou seja a sua operacionalização, como ainda do fortalecimento do sector empresarial dos transportes tendo em vista a preparação da contratualização do serviço público de transportes.

### OBJECTIVO ESPECÍFICO 7.3

**Desenvolvimento do projecto “Task-force para o sector automóvel”**, em parceria com a Galiza, de grande interesse para a afirmação de um *cluster* industrial de fabrico de veículos amigos do ambiente, gerando inovação, investigação e tec-

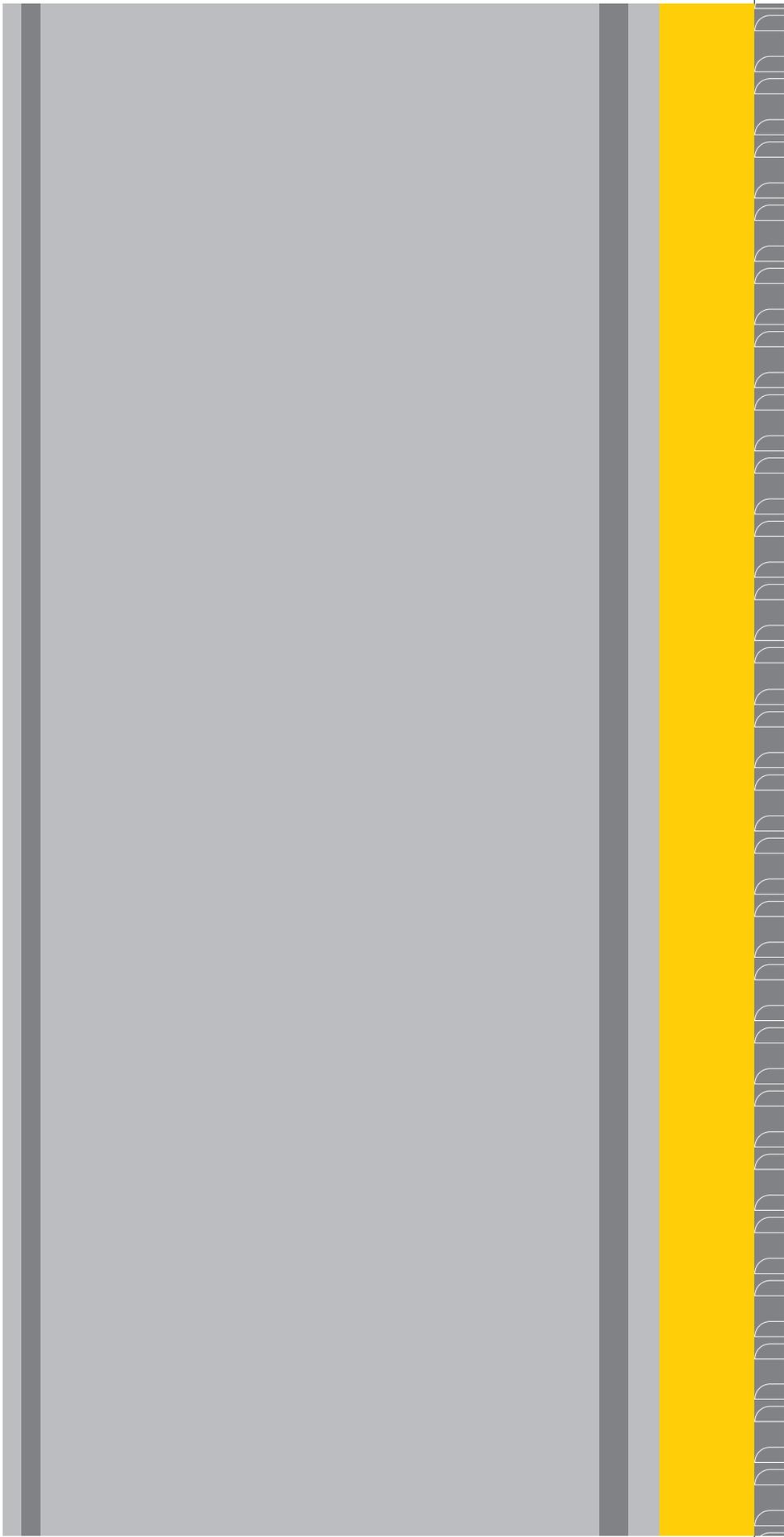
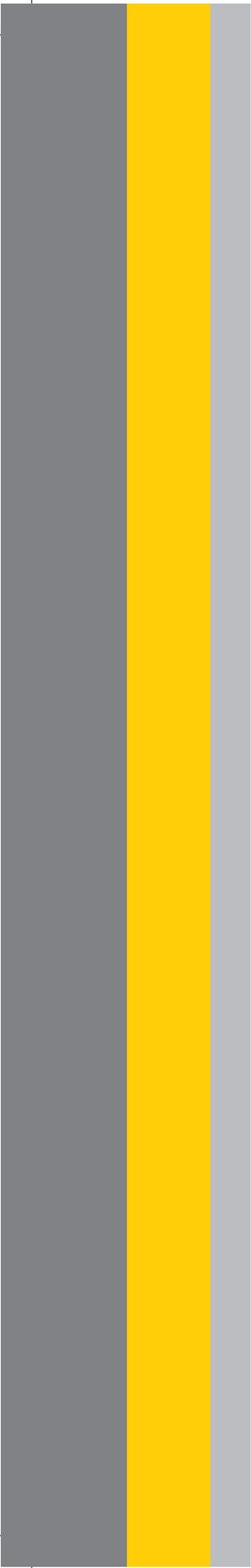
nologia, aspectos decisivos para a construção do novo perfil socioeconómico da região, contribuindo ainda para o aumento da consciência ambiental. Este projecto de cooperação insere-se no protocolo de cooperação já firmado entre o Centro de Excelência para a Inovação da Indústria Automóvel (CEIIA) localizado na Maia, e o Centro Tecnológico Automóvel da Galiza (CTAG), tendo em vista o desenvolvimento conjunto do chamado “carro verde”.

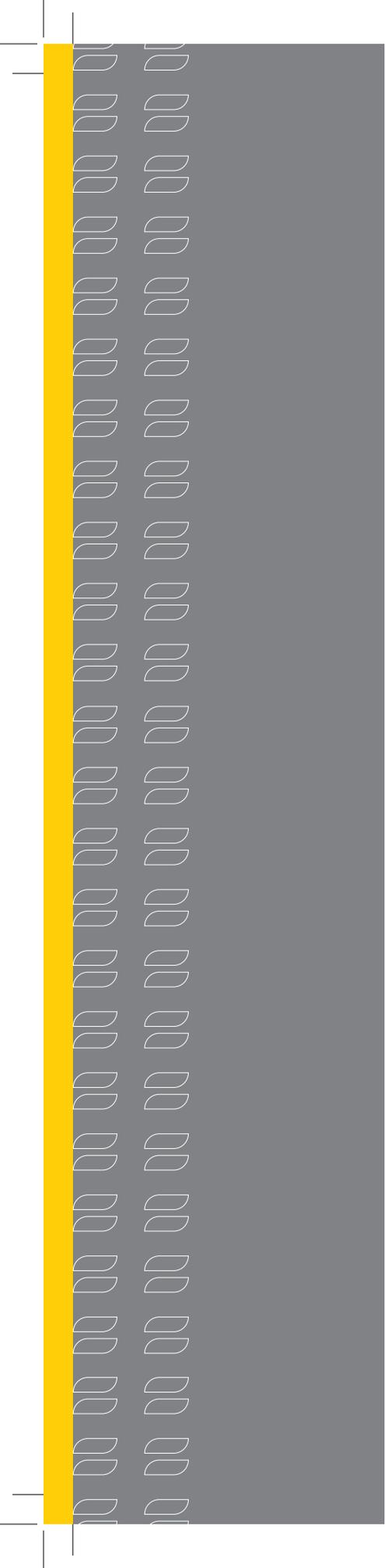
#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 7.4

**Incentivo à investigação e inovação nos domínios da mobilidade, transportes e logística em cooperação com parceiros europeus**, tendo em vista o desenvolvimento da investigação em tecnologias de bilhética, telemática, modelação, etc., e desenvolvimento de software para a logística, em articulação/parceria com outros centros europeus da especialidade com participação nos programas quadro de investigação.

#### OBJECTIVO ESPECÍFICO 7.5

**Promover a elaboração de trabalhos técnicos e científicos de âmbito internacional, de estudo e concretização de medidas de articulação entre políticas de uso do solo e políticas de transporte**, considerando-se as questões do urbanismo, do meio ambiente e da energia, com especial relevância para o confronto (concorrência) da realidade do Arco Metropolitano do Porto e da sua Área Metropolitana, no contexto ibérico e europeu.





# 5

---

Projectos  
Prioritários para a  
Região do Norte



## 5. Projectos Prioritários para a Região do Norte

Segue-se a enumeração de um conjunto de projectos/acções âncora considerados decisivos para a Região do Norte nos próximos anos, arrumados de acordo com os Objectivos Específicos (OE) enunciados, independentemente de terem ou não cabimento integral no próximo ciclo de investimentos públicos enquadrados pelo QREN. Novos projectos

e acções deverão surgir no âmbito do prosseguimento dos trabalhos da Agenda, correspondendo a objectivos específicos não mencionados nesta listagem. Apresenta-se ainda uma ordem de prioridade para cada projecto baseada em três níveis distintos que não corresponderão à calendarização da sua execução.

QUADRO 9 Projectos âncora enquadráveis no OBJECTIVO GERAL 1

Designação	Fundamentos e Principais Razões de Prioridade	1/2/3	
OE 1.1 – AUMENTO DA CAPACIDADE DE DECISÃO REGIONAL			
1	> <b>Equipe técnica</b> de acompanhamento de novas soluções para os sistemas de transportes de âmbito intermunicipal	Estabelecer interface entre as autoridades locais e a autoridade central em matéria de definição de serviço público de transportes e sua contratualização.	2
OE 1.2 – GESTÃO ESTRATÉGICA DE DUAS ZONAS DE APOIO LOGÍSTICO			
2	> Criação de uma <b>Entidade consultiva</b> da ZAL do Arco Metropolitano e da ZAL Transfronteiriça	Programação das infraestruturas e outros investimentos públicos nas Áreas Logísticas da Região do Norte, e aprofundamento do seu perfil vocacional.	3
OE 1.3 – PROGRAMAÇÃO REGIONAL DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES			
3	> <b>Equipe técnica</b> de acompanhamento da elaboração e revisão de Planos Nacionais Sectoriais na área dos transportes e logística	Consolidação de uma visão regional a integrar nesses planos.	2
OE 1.4 – DIVULGAÇÃO DA AGENDA TEMÁTICA			
4	> <b>Plano de Comunicação</b> no âmbito das Agendas Temáticas	Necessidade de dinamização e comunicação junto dos agentes sobre os grandes objectivos estratégicos da Região do Norte em matéria de mobilidade, transportes e logística.	1

QUADRO 10 Projectos âncora enquadráveis no OBJECTIVO GERAL 2

Designação	Fundamentos e Principais Razões de Prioridade	1/2/3	
<b>OE 2.1 – EIXO FERROVIÁRIO N/S DE “ALTAS PRESTAÇÕES” EM BITOLA EUROPEIA</b>			
1	> Linha entre Braga e Valença	Integração na rede ibérica de “altas prestações” – fecho tão cedo quanto possível do triângulo Lisboa/ Madrid/ Santiago/ Porto/Lisboa.	1
2	> Linha a Sul de Campanhã		2
3	> Ligação entre Campanhã e o Aeroporto FSC		
<b>OE 2.2 – EXPANSÃO DO AEROPORTO FSC</b>			
4	> Conclusão do Centro de Carga Aérea	Corresponder ao ritmo de crescimento tanto de passageiros como de carga dos últimos anos, o que poderá corresponder à antecipação das intervenções previstas para 2015.	1
5	> Concretização de todas as intervenções programadas para o cenário 8-9 milhões de passageiros/ano		2
<b>OE 2.3 – O PORTO DE LEIXÕES E AS “AUTO-ESTRADAS DO MAR”</b>			
6	> Concretização de infraestruturas e melhoramentos internos (operação portuária)	Colocar o Porto de Leixões na linha da frente do projecto das RTE-T, aumentar o seu <i>hinterland</i> de influência no NW Peninsular e fixar os seus principais clientes na plataforma logística bipolar associada.	1
7	> Janela Única Portuária e acompanhamento virtual da carga		1
8	> Construção da interface rodoviária a cargo da REFER em substituição da Estação ferroviária interna		2
9	> Ligação ferroviária em bitola europeia ao Porto de Leixões		3
<b>OE 2.4 – PLATAFORMAS LOGÍSTICAS NACIONAIS NA REGIÃO DO NORTE</b>			
10	> Acções de divulgação das plataformas logísticas	Promoção internacional das plataformas logísticas da RN	1
11	> Plataforma Logística bipolar de Leixões	Reforço do Porto de Leixões no NW Peninsular e fixação adjacente dos principais operadores logísticos clientes do Porto.	1
12	> Plataforma Logística de Chaves (promoção)	Capitalização da dinâmica locacional da zona Sul da Galiza (Porriño-Salvaterra e Vérin).	1
13	> Plataforma Logística de Valença e Parque Empresarial associado		2
14	> Plataforma Logística Maia/Trofa	Estruturação da actividade logística de apoio à produção e consumo no arco metropolitano e na região de acordo com localizações a definir.	2
15	> Dinamização da criação de outras infraestruturas logísticas na Região do Norte		3

QUADRO 11 Projectos-âncora enquadráveis no OBJECTIVO GERAL 3

Designação	Fundamentos e Principais Razões de Prioridade	1/2/3
<b>OE 3.1 – ESTUDOS DE VIABILIDADE DE AMPLIAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA CONVENCIONAL</b>		
1	> OBRA de remodelação e electrificação da Linha do Douro entre Caíde, Marco de Canaveses e Régua	Outras Prioridades
2	> Estudo de integração da Linha do Vouga na rede ferroviária convencional	
3	> Estudo da remodelação e electrificação da Linha do Minho entre Nine e Viana do Castelo	
4	> Projecto do prolongamento do Ramal de Braga da Linha do Minho entre a actual Estação e Gualtar	
5	> Estudo do fecho do anel ferroviário entre Braga e Guimarães, passando por Taipas e AvePark	
6	> Estudo de evolução da Linha da Póvoa do MP para uma linha regional entre a Senhora da Hora e Viana do Castelo	
7	> Estudo de integração da LINHA DO CORGO na rede ferroviária convencional, entre Peso da Régua e Vila Real	
<b>OE 3.2 – ESTAÇÕES MULTIMODAIS DA REGIÃO DO NORTE</b>		
8	> Braga	Outras Prioridades
9	> Campanhã/Aeroporto FSC	
10	> Valença	
<b>OE 3.3 – CONCRETIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS NACIONAIS</b>		
11	> N14 – Variante Maia/Trofa/Famalicao	Outras Prioridades
12	> IP4 – Amarante/Vila Real (IP3)	
13	> IC5 – Murça (IP4)/Vila Flor (IP2)	
14	> IC26 – Amarante/Mesão Frio	
15	> N108 – Reabilitação entre Mesão Frio e Peso da Régua com ligação ao IP3 a Norte da cidade da Régua	

QUADRO 11 Projectos-âncora enquadráveis no OBJECTIVO GERAL 3 (cont.)

Designação	Fundamentos e Principais Razões de Prioridade	1/2/3
16 > IP3 – Chaves	Nó de acesso à Plataforma Logística de Chaves.	1
17 > IP4 – Vila Real/Bragança (Quintanilha)	Eixo estruturante de penetração no interior. Segurança rodoviária.	1
18 > IP2 – Foz Côa/Macedo Cavaleiros	Eixo de coesão territorial.	1
19 > IC35 – Penafiel/Castelo e Paiva	Carga de tráfego/Segurança rodoviária.	2
20 > IC5 – Vila Flor (IP2)/Miranda do Douro	Eixo de coesão territorial.	2
21 > N222 – Recuperação/beneficiação entre Régua e Pinhão	Relevância turístico-patrimonial. Segurança rodoviária.	2
22 > IC1 – Caminha/Monção*	Acesso Plataforma Logística Valença e articulação com PLISAN e A52.	2
23 > N101 – Recuperação/beneficiação entre Braga e Monção	Eixos de coesão territorial.	3
24 > N103 – Recuperação/beneficiação entre Braga, Chaves e Bragança		
25 > IC26 – Lamego/Sernancelhe		
26 > IC28 – Ponte Barca/Lindoso	Ligação transfronteiriça.	3
27 > IC35 – Arouca/Vale de Cambra	Eixo de coesão territorial.	3
28 > IP2 – Bragança/Puebla Sanebria	Ligação de Bragança à A52 e à Alta Velocidade.	3
29 > A29 – Gaia – Gondomar – Valongo**	Fecho de Circular/Variante ao Freixo/Carga de tráfego na VCI/Segurança rodoviária.	3
30 > IC2 – Gaia – Feira	Carga de tráfego/Segurança rodoviária.	3
31 > IC24 – Valongo/Espinho	Acessibilidade Área Logística de Valongo.	3
<b>OE 3.6 – DEFINIÇÃO DA REDE DE AERÓDROMOS E HELIPORTOS NA REGIÃO DO NORTE</b>		
32 > Estudo sectorial estratégico	Definição vocacional de valências	1

\* De acordo com o PRN o IC1 está classificado só até Valença.

\*\* Esta hipótese de prolongamento da A29 para Norte do Rio Douro não consta do PRN.

QUADRO 12 Projectos âncora enquadráveis no OBJECTIVO GERAL 4

Designação	Fundamentos e Principais Razões de Prioridade	1/2/3
<b>OE 4.1 – EXPANSÃO DO METRO DO PORTO</b>		
1 > Prolongamento Dragão-Venda Nova	Projectos/obras em curso ou a iniciar.	1
2 > Ligação à cidade da Trofa		
3 > Prolongamento João Deus-Laborem		
4 > Linha do Campo Alegre	Programa de desenvolvimento do Metro do Porto – 2ª Fase	2
5 > Linha de S. Mamede		
6 > Linha de Gondomar por Valbom		
7 > Linha Circular do Porto	Programa de desenvolvimento do Metro do Porto – 3ª Fase	3
8 > Linha de Gaia-Devesas		
<b>OE 4.2 – EXPANSÃO DA REDE DE ELÉCTRICOS DO PORTO</b>		
9 > Prolongamento da Linha da Marginal entre o Infante e S. Bento	Consolidar o carácter patrimonial e turístico da exploração existente em articulação com outros pólos de grande atractividade (Baixa comercial/Estação de S. Bento e Parque da Cidade)	1
10 > Prolongamento da Linha da Marginal entre o Passeio Alegre e o Castelo do Queijo		2
<b>OE 4.3 – INTERFACES DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS</b>		
11 > Rede metropolitana de “P+R” (estacionamento dissuasor), incluindo os dois já existentes (Dragão e Maia)	Rebatimento do TI para o metro no núcleo central da área metropolitana	1
12 > Gestão intermunicipal (directa ou por concessão) das Estações Rodoviárias de Passageiros	Redução de custos de manutenção e exploração/Harmonização regulamentar/Potenciar a intermodalidade	1
<b>OE 4.4 – ACESSIBILIDADE ÀS ESTAÇÕES DA REDE DO METRO DO PORTO</b>		
13 > Programa de melhoria da acessibilidade às Estações de Metro	Potenciar a utilização do metro, principalmente em articulação com o transporte a pé e autocarro	1
<b>OE 4.8 – LOGÍSTICA DO ABASTECIMENTO URBANO</b>		
14 > Criação de CCU’s nas principais cidades regionais fora da AMP (EDV/Braga-Barcelos/Viana Castelo/Guimarães-Famalicão/Vila Real-Réguia/Bragança)	Racionalização do abastecimento urbano (redução de cargas/descargas)/Diminuição do congestionamento automóvel/Redução dos níveis de poluição automóvel	3
15 > Rede de infraestruturas locais de apoio às zonas comerciais de rua e de elevada concentração		3
<b>OE 4.10 – REDES DE “BOAS PRÁTICAS”</b>		
16 > Projecto de <i>carsharing</i> da STCP para as cidades do Porto, Matosinhos e Gaia	Integração internacional e participação em rede europeia	2

QUADRO 13 Projectos âncora enquadráveis no OBJECTIVO GERAL 5

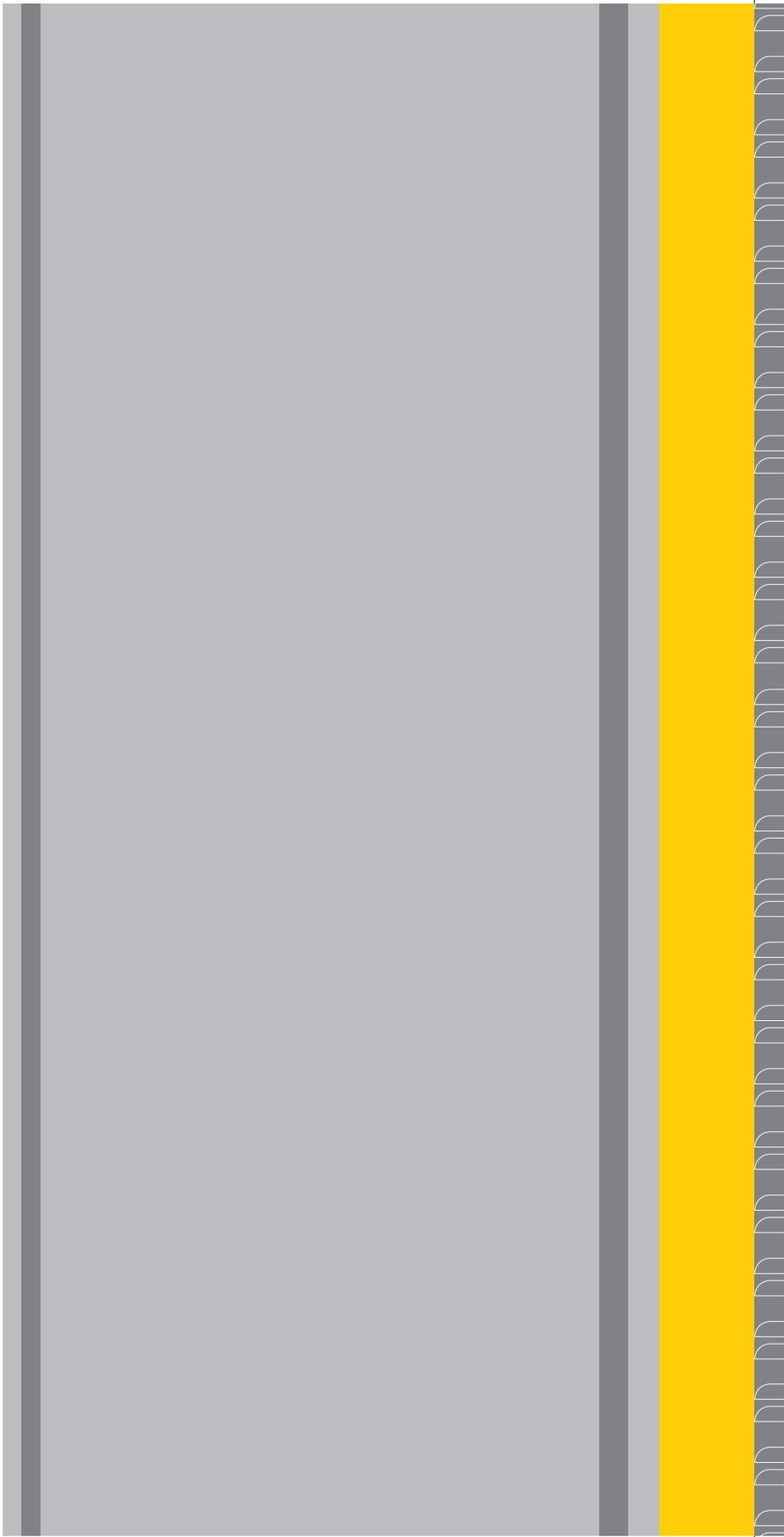
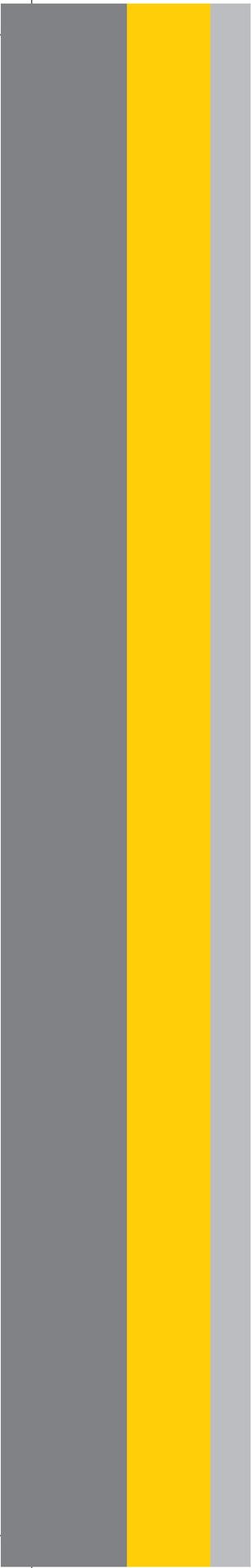
Designação	Fundamentos e Principais Razões de Prioridade	1/2/3	
OE 5.1 – CONTRIBUIR PARA A REVISÃO DO PRN			
1	> Colaboração/coordenação na revisão do Plano Rodoviário Nacional	Validação das propostas regionais quer para a rede nacional como para a criação de uma rede de itinerários regionais	1
OE 5.2 – PLANO RODOVIÁRIO REGIONAL (PRR)			
2	> Elaboração do PRR-Norte em articulação com a revisão do PRN e com a definição das Redes Municipais Principais	Fortalecer a rede de interface entre a rede nacional e a rede municipal	1
OE 5.3 – REDE RODOVIÁRIO MUNICIPAL			
3	> Definição da Rede de Itinerários Municipais Principais em coordenação supramunicipal	Intervenção prioritária no que respeita a segurança de circulação, correcção de pontos negros e sinalização de código e informativa	1
OE 5.4 – LABORATÓRIO RODOVIÁRIO REGIONAL			
4	> Criação do “Centro Regional” Rodoviário	Levantamento, caracterização e monitorização das redes de itinerários regionais e municipais principais	3

QUADRO 14 Projectos âncora enquadráveis no OBJECTIVO GERAL 6

Designação	Fundamentos e Principais Razões de Prioridade	1/2/3	
<b>OE 6.1 – INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA NO VALE DO DOURO</b>			
1	> Reabilitação do troço da Linha do Douro entre o Pocinho e Barca D'Alva	Aumento da coesão territorial e social/Potenciar o aproveitamento turístico de qualidade.	1
2	> Conservação para fins turísticos da Linha do Douro entre Peso da Régua e Pocinho		1
3	> Reorganização da interface rodo/ferro/ferro da Régua com criação de um pólo de apoio ao turismo ferroviário		2
4	> Investimentos associados à substituição da Linha do Tua no cenário de construção do Aproveitamento Hidroeléctrico		3
<b>OE 6.2 – CONCRETIZAÇÃO DO TERMINAL DE CRUZEIROS DE LEIXÕES</b>			
5	> Construção do Cais de acostagem de cruzeiros e novo Porto de Recreio	Desenvolvimento de infraestruturas que contribuem para a consolidação do perfil turístico (e científico) da Região do Norte.	1
6	> Construção do Edifício do Terminal de Cruzeiros e instalações do CIMAR da UP		1
<b>OE 6.3 – REDE REGIONAL DE ECOPISTAS</b>			
7	> Projecto da REFER para as vias ferroviárias desactivadas	Promoção da multimodalidade e da utilização intraurbana da bicicleta através da consolidação de hábitos lúdicos e de manutenção física.	1

QUADRO 15 Projectos âncora enquadráveis no OBJECTIVO GERAL 7

Designação	Fundamentos e Principais Razões de Prioridade	1/2/3
OE 7.3 – CLUSTER DA INDÚSTRIA AUTOMÓVEL “AMIGA DO AMBIENTE”		
1 > Projecto Euroregional “ <i>Task-force</i> para o sector automóvel” CEIIA/CTAG	Afirmação e desenvolvimento do sector na Região do Norte.	1



# 6

O que pode ser  
valorizado e o que  
deve ser evitado

## 6. O que pode ser valorizado e o que deve ser evitado

Como se compreenderá é natural que, para além dos referenciais constantes do Plano Operacional Regional do Norte (ON.2 – O Novo Norte), este Plano de Acção possa também ser visto como um sinal sobre os critérios que deverão estar presentes na definição dos projectos que poderão ter preferência numa avaliação no âmbito do QREN tendo em vista o seu financiamento público. Sem se desejar uma sobreposição sobre os critérios dos instrumentos próprios de gestão dos Pla-

nos Operacionais, considera-se importante apresentar para cada Objectivo Geral, os aspectos práticos que no entender desta estratégia devem ser valorizados na formatação dos conteúdos dos projectos e acções a levar a cabo na Região. Por maioria de razão, e para que não se gerem equívocos na sua interpretação, considera-se também útil referir aspectos considerados pouco ou muito pouco significativos para a obtenção dos resultados que lhes possam estar associados.

QUADRO 16 Aspectos mais e menos significativos associados a cada Objectivo Geral

Objectivos Gerais	Aspectos que podem e devem ser VALORIZADOS nos projectos/acções a realizar	Aspectos considerados POUCO SIGNIFICATIVOS para a obtenção dos resultados desejáveis
1. MELHORAR AS CONDIÇÕES DE ORGANIZAÇÃO E DECISÃO SOBRE O SISTEMA DE MOBILIDADE, TRANSPORTES E LOGÍSTICA À ESCALA REGIONAL	<ol style="list-style-type: none"> <li>Fortalecimento da identidade regional.</li> <li>Melhorar a capacidade de decisão regional.</li> <li>Contribuir para aprofundar as opções estratégicas sectoriais na Região do Norte.</li> <li>Aumentar a capacidade de diálogo com os agentes e intervenientes regionais, nacionais e internacionais.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Aumento da dependência externa no que respeita à tomada de decisões para a prossecução de objectivos estratégicos regionais nacionalmente consensualizados.</li> </ol>

QUADRO 16 Aspectos mais e menos significativos associados a cada Objectivo Geral (cont.)

Objectivos Gerais	Aspectos que podem e devem ser VALORIZADOS nos projectos/acções a realizar	Aspectos considerados POUCO SIGNIFICATIVOS para a obtenção dos resultados desejáveis
	<p>5. Melhorar o plano da comunicação e divulgação dentro da Região do Norte e para o exterior, quer no plano nacional, como no da Euroregião Norte de Portugal-Galiza e internacional com preferência por Castela e Leão e Espaço Atlântico.</p> <p>6. Promover as plataformas logísticas previstas, sejam as do 'Portugal Logístico' ou as de iniciativa local, assim como outras iniciativas que lhes possam estar associadas.</p> <p>7. Apoiar escolhas locacionais de novas actividades logísticas ou a deslocalização das existentes para as plataformas a criar.</p>	
<p>2. CONSOLIDAR AS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA QUE SÃO ESSENCIAIS À AFIRMAÇÃO DA RN NO CONTEXTO DA GLOBALIZAÇÃO ECONÓMICA</p>	<p>8. Obtenção tão cedo quanto possível de continuidade física na infraestrutura ferroviária de bitola europeia entre Lisboa e Vigo, ou seja, no atravessamento entre Porto (Campanhã), Aeroporto FSC e Braga, incluindo uma ligação ao Porto de Leixões.</p> <p>9. Contributos para uma resposta atempada das infraestruturas dos Aeroportos FSC e de Bragança, à evolução da procura de passageiros e de mercadorias, apesar do contexto de incerteza que está associado ao transporte aéreo motivado pela alta de preços dos combustíveis.</p> <p>10. Manutenção e reforço/ampliação dos serviços e infraestruturas que corporizam as "auto-estradas do mar" a partir do Porto de Leixões.</p> <p>11. Valorização da utilização económica do eixo navegável do Rio Douro em termos de passageiros e de mercadorias, designadamente com transporte regular entre margens (principalmente entre as cidades do Porto e Gaia).</p>	

QUADRO 16 Aspectos mais e menos significativos associados a cada Objectivo Geral (cont.)

Objectivos Gerais	Aspectos que podem e devem ser VALORIZADOS nos projectos/acções a realizar	Aspectos considerados POUCO SIGNIFICATIVOS para a obtenção dos resultados desejáveis
<p>3. CONSOLIDAR AS INFRAESTRUTURAS E SERVIÇOS DE TRANSPORTES QUE SÃO ESSENCIAIS À MELHORIA DA CONECTIVIDADE DA REDE URBANA REGIONAL, ASSIM COMO À SUSTENTABILIDADE DOS TERRITÓRIOS DE BAIXA OCUPAÇÃO</p>	<p>12. Localização central, no contexto urbano em que se insiram, de todas as paragens ferroviárias a prever, seja na rede de “altas prestações” como na convencional.</p> <p>13. Fundamentação da expansão da rede ferroviária de bitola ibérica para a promoção das ligações entre cidades de média dimensão e, simultaneamente, alimentação da linha Norte/Sul de “altas prestações”.</p> <p>14. Cuidar especialmente da intermodalidade rodo-ferro-metro nas Estações Multimodais de passageiros do Porto-Campanhã e Aeroporto FSC, e da intermodalidade ferro-ferro de passageiros nas de Braga e Valença-Tui.</p> <p>15. Aumento da compactação urbana em volta das Estações Multimodais da Região Norte, designadamente Porto-Campanhã, Porto-Aeroporto FSC, Braga e Valença-Tui.</p> <p>16. Escolha assertiva do tipo de estrada a construir em função das características orográficas e da paisagem que atravessa, designadamente na área do Douro Património Mundial, sem comprometer os níveis de serviço adequados às expectativas de tráfego da actual procura.</p> <p>17. Resolução de estrangulamentos efectivos na rede viária existente quando estejam em causa volumes de tráfego, problemas ambientais ou novos usos que o justifiquem verdadeiramente.</p> <p>18. Integração do transporte escolar especial nas soluções de “transportes alternativos” ou “a pedido”, em Zonas de Baixa Densidade de procura, assim como integração dos agentes individuais que operam essas soluções.</p> <p>19. Associar operadores de transportes públicos experientes e implantados na zona, às soluções de operação e gestão de “transportes alternativos”.</p>	<p>2. Localização periférica relativamente ao tecido urbano consolidado, das principais interfaces de transportes de escala regional e sub-regional.</p> <p>3. Expansão indiscriminada de infraestrutura rodoviária sem expectativas reais de utilização que as justifiquem, ou que acentuem de forma gratuita a dependência do transporte automóvel individual.</p> <p>4. Justificação de projectos rodoviários tendo por base tendências de crescimento de tráfego do passado recente, não atendendo à necessidade de alterar a repartição modal.</p>

QUADRO 16 Aspectos mais e menos significativos associados a cada Objectivo Geral (cont.)

Objectivos Gerais	Aspectos que podem e devem ser VALORIZADOS nos projectos/acções a realizar	Aspectos considerados POUCO SIGNIFICATIVOS para a obtenção dos resultados desejáveis
	<p>20. Organização de serviços públicos tendo em vista a diversificação de soluções de transporte no acesso à sua prestação, assim como incremento de soluções de ambulatório em zonas de baixa densidade.</p>	
<p>4. PROMOVER O AUMENTO DA MOBILIDADE DE PESSOAS E MERCADORIAS A PAR COM O REFORÇO DA COESÃO INTERNA DAS ESTRUTURAS URBANAS, ATRAVÉS DO REEQUILÍBRIO ENTRE MODOS DE TRANSPORTE</p>	<p>21. Aumento da procura de passageiros na rede de metro, a par da densificação da rede no núcleo central da AMP, principalmente por incremento de ligações circulares entre radiais já existentes, e também por novas ligações radiais em corredores de procura não servida mas de extensão contida.</p> <p>22. Aumento da coesão do sistema de transportes públicos tendo por base diferentes modos de transporte, entre as cidades do Porto e Gaia.</p> <p>23. Aumento do papel do eléctrico (linhas ferroviárias ultra ligeiras) como serviço de transporte intraurbano, de tipo “porta-a-porta” e em canal não partilhado com outro tráfego motorizado, e dotado de frotas de veículos modernos.</p> <p>24. Valorização da intermodalidade a partir da facilitação de infra-estruturas/serviços de correspondência (interfaces multimodais), designadamente aumentando a acessibilidade às paragens de transportes públicos, em especial às paragens da rede de metro.</p> <p>25. Criação de uma rede de parques dissuasores (do tipo P+R) assentes sobre a rede de metro e sobre as linhas ferroviárias onde operam os “urbanos”.</p> <p>26. Diminuição do espaço automóvel nas cidades, seja por redução do número de vias de circulação, da sua largura (menos velocidade e eliminação da paragem em 2ª fila) ou por eliminação de estacionamento de superfície.</p>	<p>5. Criação de raiz de novos corredores metro com extensões que competem com o comboio suburbano, principalmente em territórios de intermediação entre cidades compactas.</p> <p>6. Competição metro/eléctrico pelos mesmos corredores de procura na cidade do Porto, diminuindo-se a adequabilidade do modo à situação específica em causa.</p> <p>7. Criação de mais atravessamentos rodoviários no Rio Douro entre os concelhos do Porto e Vila Nova de Gaia, fora do quadro de ponderação de novos atravessamentos em modo ferroviário ligeiro.</p> <p>8. Decisões que perpetuem a actual repartição modal ou acentuem a dependência das pessoas e organizações do automóvel.</p> <p>9. Medidas que aumentem a utilização do automóvel, independentemente do tipo de energia utilizada, e contribuam para o aumento da geração de “calor” acelerando o “metabolismo urbano”.</p>

QUADRO 16 Aspectos mais e menos significativos associados a cada Objectivo Geral (cont.)

Objectivos Gerais	Aspectos que podem e devem ser VALORIZADOS nos projectos/acções a realizar	Aspectos considerados POUCO SIGNIFICATIVOS para a obtenção dos resultados desejáveis
	<p>27. Criação de soluções de estacionamento para residentes em meio urbano central sempre que esteja em causa a libertação de espaço-canal para modos de transporte alternativos ao automóvel, designadamente ferrovia ligeira e ultraligeira, bicicletas, a pé, etc.</p> <p>28. Criação de soluções de estacionamento para residentes em urbanizações residenciais, sempre que esteja em causa a libertação de espaço exterior para modos de transporte alternativos ao automóvel, criação de áreas de lazer e desporto e melhoria da acessibilidade aos transportes públicos.</p> <p>29. Redução da necessidade de acesso de transporte motorizado às zonas urbanas comerciais para abastecimento (cargas/descargas) através do incremento de soluções organizativas de logística macro e micro de distribuição local, designadamente com recurso a veículos não poluentes.</p> <p>30. Actuação de incentivo e apoio organizacional aos grandes empregadores públicos e privados tendo em vista uma gestão da procura de transportes virada para a mobilidade sustentável, a diminuição da dependência dos cidadãos do automóvel e o abaixamento do orçamento familiar com a mobilidade.</p> <p>31. Aumentar a atractividade do transporte público, colectivo e individual, designadamente o táxi, o <i>carsharing</i>, o <i>bikesharing</i>, etc.</p>	<p>10. Medidas que perpetuem o congestionamento automóvel no acesso ao centro das cidades.</p> <p>11. Aumento indiscriminado de estacionamento central (em parques ou na rua) que promova indirectamente o aumento do congestionamento automóvel no acesso aos centros das cidades, por motivo de deslocações para o emprego.</p> <p>12. Aumento da oferta de estacionamento privativo junto às principais interfaces de transporte.</p> <p>13. Dotação excessiva de estacionamento adstrito a grandes centros empregadores, quando existam alternativas de transporte público que devam ser incentivadas.</p>

QUADRO 16 Aspectos mais e menos significativos associados a cada Objectivo Geral (cont.)

Objectivos Gerais	Aspectos que podem e devem ser VALORIZADOS nos projectos/acções a realizar	Aspectos considerados POUCO SIGNIFICATIVOS para a obtenção dos resultados desejáveis
<p>5. PROMOVER O REEQUILÍBRIO DA REDE RODOVIÁRIA NA REGIÃO MELHORANDO A HIERARQUIA ESTABELECIDADA PELOS NÍVEIS NACIONAL, REGIONAL E MUNICIPAL, CRIANDO CONDIÇÕES PARA A FUTURA GESTÃO DE UMA REDE DE ITINERÁRIOS REGIONAIS</p>	<p>32. Contribuição por Grupos de Municípios para a definição da hierarquia rodoviária em espaços interconcelhios.</p> <p>33. Trabalhos de caracterização da rede rodoviária que venha a interessar às redes regionais e municipais principais, tendo em vista a sua gestão integrada do ponto de vista do aumento da segurança rodoviária e resolução de “pontos negros”, assim como de melhoria substancial do nível de informação indicativa.</p> <p>34. Clarificação da hierarquia rodoviária municipal através da definição de itinerários municipais principais devidamente articulados com os municípios vizinhos.</p>	<p>14. Propostas de construção de novas estradas que não se integrem na definição articulada de itinerários regionais e municipais principais.</p>
<p>6. PROMOVER A CONCRETIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS ESSENCIAIS AO DESENVOLVIMENTO DE PRODUTOS TURÍSTICOS DE EXCELÊNCIA</p>	<p>35. Aumento da capacidade de atracção turística nacional e internacional quer por via de infraestrutura adequada como de serviços de ponta de grande especialização.</p> <p>36. Todas as acções que visem a conservação da infraestrutura e a intensificação de usos comerciais turístico e regular da Linha do Douro entre a Peso da Régua e Barca D’Alva, da Linha do Corgo entre Peso da Régua e Vila Real e da Linha do Tua a partir da cidade de Mirandela.</p> <p>37. Potenciar as PPP no que respeita ao aproveitamento comercial turístico e regular das Linhas do Douro, Corgo e Tua.</p> <p>38. Integrar a rede de Ecopistas com ciclovias em meio urbano como forma de promoção do transporte intraurbano de bicicletas.</p>	<p>15. Definição de objectivos demasiado ambiciosos para a Linha do Douro entre o Peso da Régua e Barca D’Alva que possam por em causa a sua manutenção e conservação para fins turísticos imediatos.</p>

QUADRO 16 Aspectos mais e menos significativos associados a cada Objectivo Geral (cont.)

Objectivos Gerais	Aspectos que podem e devem ser VALORIZADOS nos projectos/acções a realizar	Aspectos considerados POUCO SIGNIFICATIVOS para a obtenção dos resultados desejáveis
<p>7. MELHORAR A COMPETITIVIDADE DO SECTOR DOS TRANSPORTES E LOGÍSTICA PROMOVEDO A INVESTIGAÇÃO, A INOVAÇÃO E A INTERNACIONALIZAÇÃO, ASSIM COMO A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL E ENERGÉTICA</p>	<p>39. Todas as acções capazes de contribuir para o fortalecimento da dimensão empresarial das empresas de transportes públicos de passageiros e de mercadorias, pelo alargamento do tipo de serviços prestados e desenvolvimento de novas áreas de negócios, designadamente as que assentem na promoção do transporte individual não automóvel e indutor de maior utilização do transporte público.</p> <p>40. Decisões que contrariem a proliferação de transporte público ou semi-público não profissional.</p> <p>41. Desenvolvimento tecnológico que vise a limpeza da motorização nos transportes públicos e privados.</p> <p>42. Desenvolvimento regional e euroregional de saber e tecnologias associáveis ao aumento da incorporação de componentes recicláveis para a indústria automóvel.</p> <p>43. Incremento de soluções tecnológicas na prestação de serviços de transportes, designadamente as que favoreçam a integração modal e tarifária.</p> <p>44. Desenvolvimento de software para a organização da logística do abastecimento urbano.</p> <p>45. Aproximar as políticas de urbanismo e planeamento urbano às políticas de transporte e mobilidade sustentável, tendo como objectivo lato a diminuição global dos consumos de energia.</p>	<p>16. Actuações que acentuem a concorrência desleal com as empresas de transportes públicos.</p>

Complementarmente, apresenta-se no Quadro seguinte uma apreciação sobre a maior ou menor relevância que se entende existir para cada um dos Objectivos Específicos e no que respeita à obtenção ou aprofundamento de algumas TENDÊNCIAS consideradas desejáveis a médio prazo no âmbito da evolução da apetência dos cidadãos para a utilização mais racional e sustentável dos sistemas de transportes existentes na região:

- A. Melhoria das condições de organização dos serviços de transportes;
- B. Evolução para uma repartição modal nas cidades menos dependente do carro próprio;
- C. Desenvolvimento de um policentrismo regional assente na multimodalidade;
- D. Diminuir a factura energética e os custos com a mobilidade;
- E. Melhorar as condições exteriores associadas à qualidade urbana e ao ambiente.

QUADRO 17 Relevância dos Objectivos Específicos face a TENDÊNCIAS desejáveis

Objectivos Específicos	A	B	C	D	E
1.1 Aumento da capacidade de decisão regional	■	■	■	■	■
1.2 Gestão estratégica de duas zonas de apoio logístico	■	■	■	■	■
1.3 Programação regional das infraestruturas de transportes	■	■	■	■	■
1.4 Divulgação da agenda temática	■	■	■	■	■
2.1 Eixo ferroviário N/S de "altas prestações"	■	■	■	■	■
2.2 Expansão do Aeroporto FSC	■	■	■	■	■
2.3 O Porto de Leixões e as "auto-estradas do mar"	■	■	■	■	■
2.4 Plataformas logísticas nacionais na Região do Norte	■	■	■	■	■
2.5 Eixo navegável do Rio Douro	■	■	■	■	■
3.1 Estudos de ampliação da rede ferroviária convencional	■	■	■	■	■
3.2 Estações multimodais da Região do Norte	■	■	■	■	■
3.3 Concretização das infraestruturas rodoviárias nacionais	■	■	■	■	■
3.4 Expansão e equipamento do aeródromo de Bragança	■	■	■	■	■
3.5 Acessos rodo-ferroviários ao Porto de Viana Castelo	■	■	■	■	■
3.6 Definição da rede de aeródromos e heliportos na Região do Norte	■	■	■	■	■
3.7 Transportes em zonas de baixa densidade de procura	■	■	■	■	■
4.1 Expansão do Metro do Porto	■	■	■	■	■
4.2 Expansão da rede de eléctricos do Porto	■	■	■	■	■
4.3 Interfaces de transportes de passageiros	■	■	■	■	■
4.4 Acessibilidade às estações da rede de metro do porto	■	■	■	■	■
4.5 Reestruturação dos "espaços-canal" nas cidades	■	■	■	■	■
4.6 Redução da taxa de utilização automóvel nas cidades	■	■	■	■	■
4.7 Aumento da qualidade urbana das zonas residenciais	■	■	■	■	■
4.8 Logística do abastecimento urbano	■	■	■	■	■
4.9 Gestão da mobilidade pelo lado da procura de transportes	■	■	■	■	■
4.10 Redes de "boas práticas"	■	■	■	■	■
5.1 Contribuir para a revisão do Plano Rodoviário Nacional	■	■	■	■	■
5.2 Plano rodoviário regional	■	■	■	■	■
5.3 Rede rodoviária municipal	■	■	■	■	■
5.4 Laboratório rodoviário regional	■	■	■	■	■
6.1 Infraestrutura ferroviária no Vale do Douro	■	■	■	■	■
6.2 Concretização do terminal de cruzeiros de Leixões	■	■	■	■	■
6.3 Rede regional de ecopistas	■	■	■	■	■
7.1 Fortalecimento das empresas de transportes públicos	■	■	■	■	■
7.2 Autoridade metropolitana de transportes	■	■	■	■	■
7.3 Cluster da indústria automóvel "amiga do ambiente"	■	■	■	■	■
7.4 Investigação tecnológica	■	■	■	■	■
7.5 Articulação de políticas de uso do solo e transportes	■	■	■	■	■

■ Fraca Relação      ■ Média Relação      ■ Forte Relação

Assim, os Objectivos Específicos (OE) que contribuem **fortemente** para o aprofundamento das TENDÊNCIAS desejáveis são, respectivamente:

#### A. MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES

- OE 1.1 – Aumento da capacidade de decisão regional
- OE 1.3 – Programação regional das infraestruturas de transportes
- OE 3.2 – Estações multimodais da Região do Norte
- OE 3.7 – Transportes em zonas de baixa densidade de procura
- OE 4.1 – Expansão do Metro do Porto
- OE 4.2 – Expansão da rede de eléctricos do Porto
- OE 7.1 – Fortalecimento das empresas de transportes públicos
- OE 7.2 – Autoridade metropolitana de transportes
- OE 7.4 – Investigação tecnológica

#### B. EVOLUÇÃO PARA UMA REPARTIÇÃO MODAL NAS CIDADES MENOS DEPENDENTE DO CARRO PRÓPRIO

- OE 3.2 – Estações multimodais da Região do Norte
- OE 4.1 – Expansão do Metro do Porto
- OE 4.2 – Expansão da rede de eléctricos do Porto
- OE 4.3 – Interfaces de transportes de passageiros
- OE 4.4 – Acessibilidade às estações da rede de metro do porto
- OE 4.5 – Reestruturação dos “espaços-canal” nas cidades
- OE 4.6 – Redução da taxa de utilização automóvel nas cidades
- OE 4.7 – Aumento da qualidade urbana das zonas residenciais
- OE 4.9 – Gestão da mobilidade pelo lado da procura de transportes
- OE 4.10 – Redes de “boas práticas”
- OE 7.1 – Fortalecimento das empresas de transportes públicos
- OE 7.2 – Autoridade metropolitana de transportes
- OE 7.5 – Articulação de políticas de uso do solo e transportes

#### C. DESENVOLVIMENTO DE UM POLICENTRISMO REGIONAL ASSENTE NA MULTIMODALIDADE

- OE 3.1 – Estudos de ampliação da rede ferroviária convencional
- OE 3.2 – Estações multimodais da Região do Norte

- OE 3.4 – Expansão e equipamento do aeródromo de Bragança
- OE 4.9 – Gestão da mobilidade pelo lado da procura de transportes
- OE 7.1 – Fortalecimento das empresas de transportes públicos

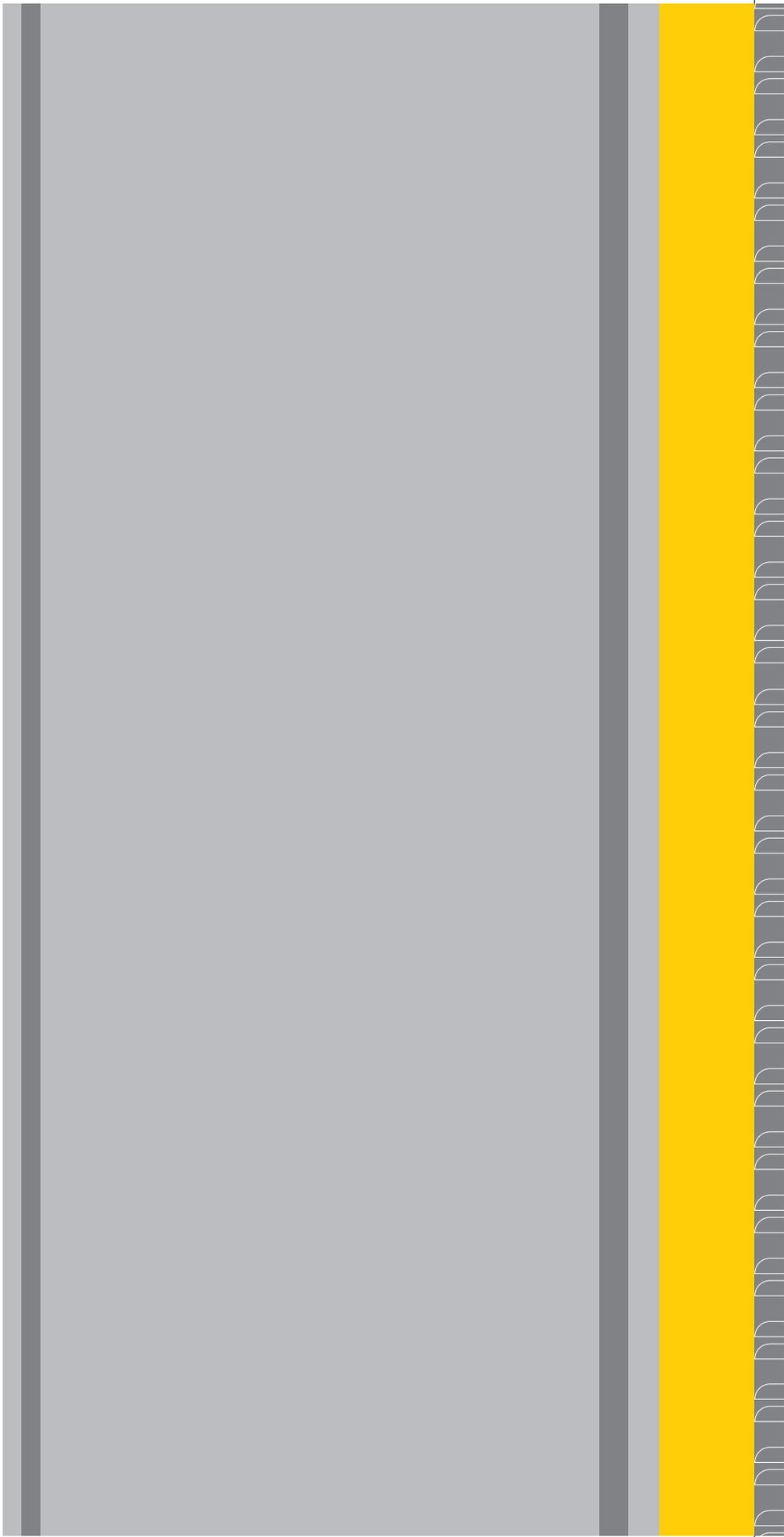
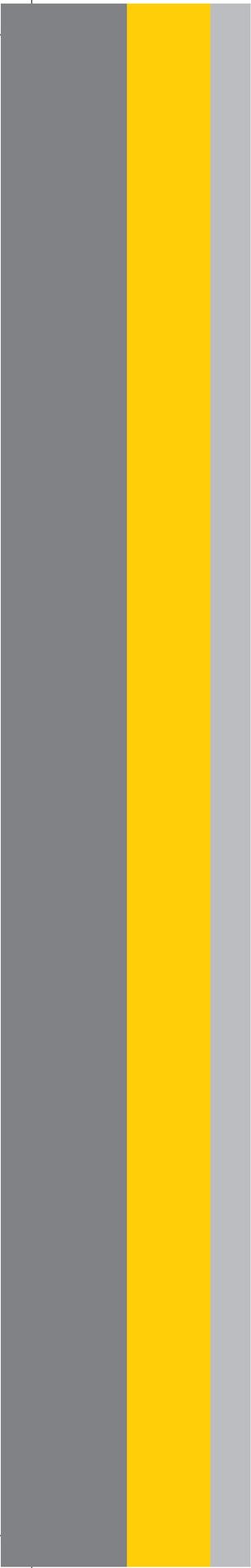
#### D. DIMINUIR A FACTURA ENERGÉTICA E OS CUSTOS COM A MOBILIDADE

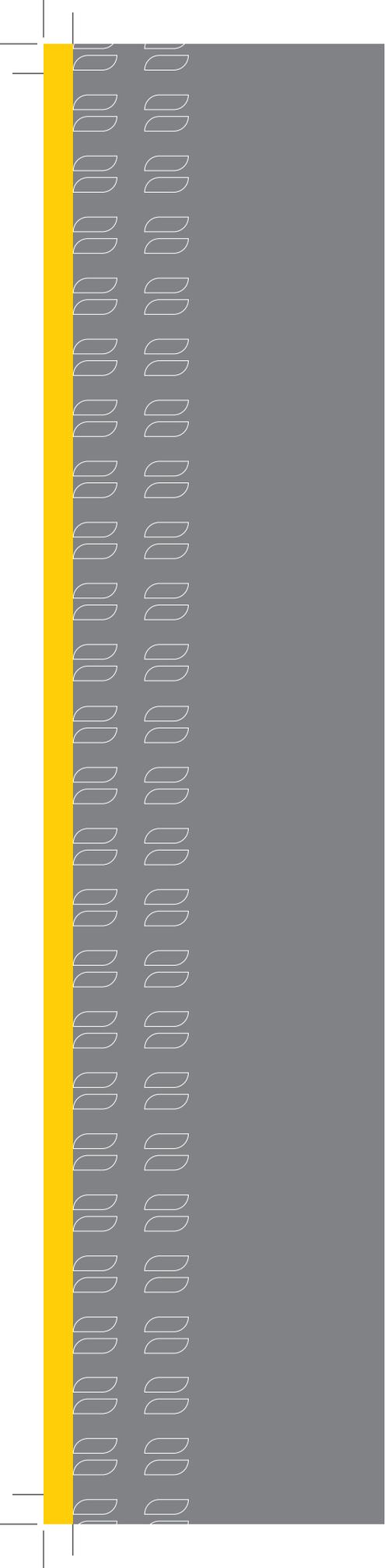
- OE 2.1 – Eixo ferroviário N/S de “altas prestações”
- OE 2.3 – O Porto de Leixões e as “auto-estradas do mar”
- OE 3.1 – Estudos de ampliação da rede ferroviária convencional
- OE 4.1 – Expansão do Metro do Porto
- OE 4.2 – Expansão da rede de eléctricos do Porto
- OE 4.3 – Interfaces de transportes de passageiros
- OE 4.5 – Reestruturação dos “espaços-canal” nas cidades
- OE 4.6 – Redução da taxa de utilização automóvel nas cidades
- OE 4.9 – Gestão da mobilidade pelo lado da procura de transportes
- OE 7.5 – Articulação de políticas de uso do solo e transportes

#### E. MELHORAR AS CONDIÇÕES EXTERIORES ASSOCIADAS À QUALIDADE URBANA E AO AMBIENTE

- OE 1.2 – Gestão estratégica de duas zonas de apoio logístico
- OE 2.1 – Eixo ferroviário N/S de “altas prestações”
- OE 2.3 – O Porto de Leixões e as “auto-estradas do mar”
- OE 2.4 – Plataformas logísticas nacionais na Região do Norte
- OE 3.1 – Estudos de ampliação da rede ferroviária convencional
- OE 4.1 – Expansão do Metro do Porto
- OE 4.2 – Expansão da rede de eléctricos do Porto
- OE 4.3 – Interfaces de transportes de passageiros
- OE 4.4 – Acessibilidade às estações da rede de metro do porto
- OE 4.5 – Reestruturação dos “espaços-canal” nas cidades
- OE 4.6 – Redução da taxa de utilização automóvel nas cidades
- OE 4.7 – Aumento da qualidade urbana das zonas residenciais
- OE 4.8 – Logística do abastecimento urbano
- OE 6.3 – Rede regional de ecopistas
- OE 7.3 – *Cluster* da indústria automóvel “amiga do ambiente”
- OE 7.5 – Articulação de políticas de uso do solo e transportes







# 7

---

Referências para  
“Boas Práticas”,  
Integração de  
Redes e Regiões

## 7. Referência para “Boas Práticas”, Integração de Redes e Regiões

Tendo em vista apoiar a formatação de projectos, acções e redes de colaboração e troca de experiências, apresenta-

se uma lista de referências associadas a algumas das temáticas invocadas neste Plano de Acção.

QUADRO 18 Referência úteis para a formatação de projectos, acções e redes colaborativas

Temáticas	Referências para Boas Práticas	Redes Colaborativas (Parcerias)/ Instituições/Regiões	Observações
1. Geral		1. Transport RTD Programme: <a href="http://cordis.europa.eu/transport/home.html">http://cordis.europa.eu/transport/home.html</a>	1. Ver – <i>Transport Research Projects: Urban Transport</i>
2. Programas/ Planos de Mobilidade (Deslocações)	1. Les PDU en France, où en est-on? 11-04-2008 <a href="http://www.certu.fr/spip.php?page=article_theme&amp;id_article=1002&amp;id_rubrique=47&amp;lang=fr">http://www.certu.fr/spip.php?page=article_theme&amp;id_article=1002&amp;id_rubrique=47&amp;lang=fr</a>	2. Observatório PDU (CERTU): <a href="http://www.certu.fr/spip.php?page=sommaire&amp;lang=fr">http://www.certu.fr/spip.php?page=sommaire&amp;lang=fr</a>	
3. Gestão da Mobilidade	2. <b>Barcelona Mobility Pact:</b> <a href="http://w3.bcn.es/XMLServeis/XMLHome-LinkPI/0,4022,173124074_173134702_2,00.html">http://w3.bcn.es/XMLServeis/XMLHome-LinkPI/0,4022,173124074_173134702_2,00.html</a>	3. EPOMM – European Platform on Mobility Management: <a href="http://epommhttp://www.epomm.org/">http://epommhttp://www.epomm.org/</a>  4. Car Free Cities: <a href="http://www.carfree.com/">http://www.carfree.com/</a>  5. World Carfree Network: <a href="http://www.world-carfree.net/">http://www.world-carfree.net/</a>	2. Ver – <i>Directory of public transport in the European Metropolitan Areas 2005-2006</i>

QUADRO 18 Referência úteis para a formatação de projectos, acções e redes colaborativas (cont.)

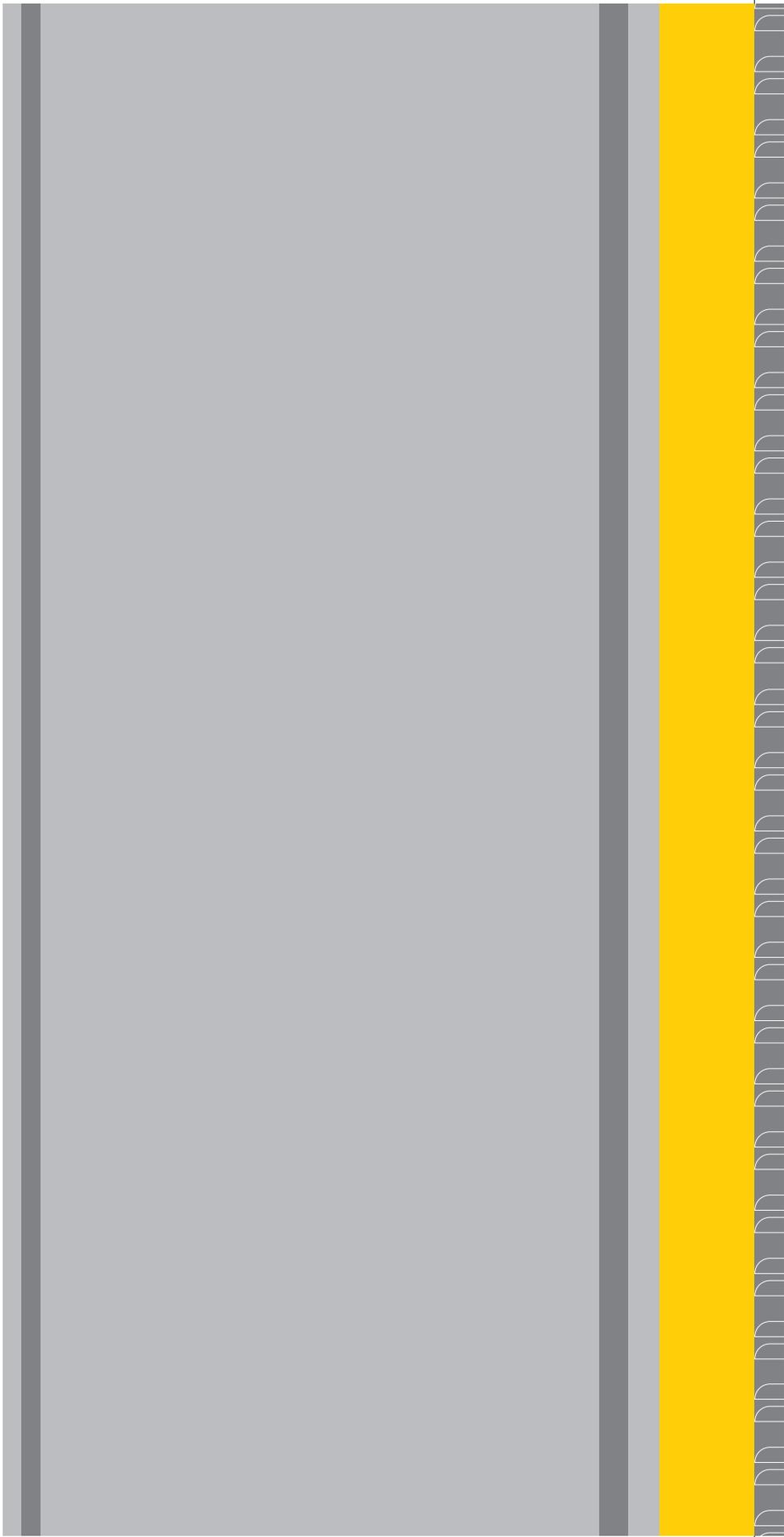
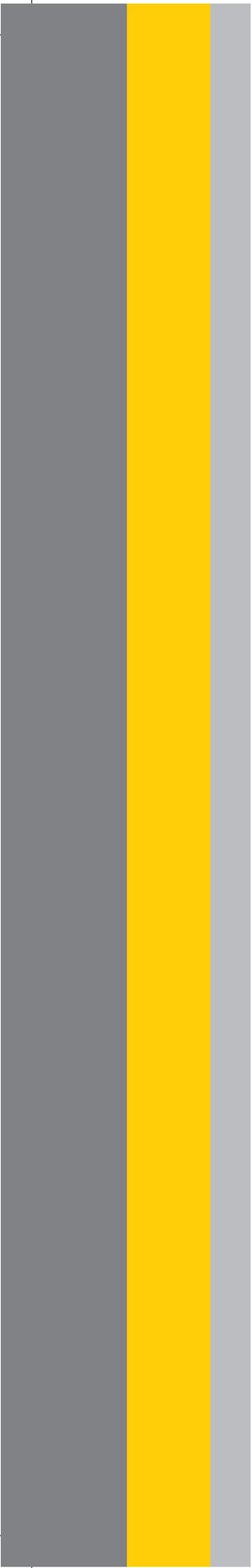
Temáticas	Referências para Boas Práticas	Redes Colaborativas (Parcerias)/ Instituições/Regiões	Observações
4. Mobilidade Sustentável		<p>6. <b>Projecto Mobilidade Sustentável</b> – Coordenado pela APA, Agência Portuguesa do Ambiente: <a href="http://mobilidade.weblx.net/">http://mobilidade.weblx.net/</a></p> <p>7. <b>MARE</b> – Mobilidade e Acessibilidade Metropolitana nas Regiões do Sul da Europa: <a href="http://www.mare.ccdr-lvt.pt/">http://www.mare.ccdr-lvt.pt/</a></p>	
5. Autoridades Transportes	<p>3. <b>ATM</b> – Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona: <a href="http://www.atm.cat/indexcat.htm">http://www.atm.cat/indexcat.htm</a></p> <p>4. <i>Entitat de Transport Metropolità de València</i>: <a href="http://www.etmvalencia.es/">http://www.etmvalencia.es/</a></p>	<p>8. <b>EMTA</b> – European Metropolitan Transport Authorities: <a href="http://www.emta.com/">http://www.emta.com/</a></p> <p>9. <b>GART</b> – Groupement des Autorités Responsables de Transport: <a href="http://www.gart.org/">http://www.gart.org/</a></p>	
6. Logística e Abastecimento Urbano	<p>5. <a href="http://www.bestufs.net">www.bestufs.net</a></p> <p>6. <a href="http://www.polis-online.org/">http://www.polis-online.org/</a></p> <p>7. <a href="http://www.redetral.cz">http://www.redetral.cz</a></p> <p>8. <a href="http://www.gvz-org.de/">http://www.gvz-org.de/</a></p> <p>9. <a href="http://www.interporto.it/">http://www.interporto.it/</a></p> <p>10. <a href="http://www.freight-village.com/">http://www.freight-village.com/</a></p> <p>11. <a href="http://www.transports-marchandises-en-ville.org/">http://www.transports-marchandises-en-ville.org/</a></p> <p>12. <a href="http://www.eutp.org/">http://www.eutp.org/</a></p>	<p>10. <b>POLIS</b> – European Cities and Regions for Innovative Transport Solutions</p> <p>11. <b>REDETRAL</b> – B<sup>re</sup>clav Municipality (CZ), City of Žilina (SK), NUTS III – Southern Moravia (CZ), South East Regional Authority (IE), KLOK Ltd. (DE), AMAVE, Associação de Municípios (PT) e Municipal Cooperation Ratschendorf (AT): <a href="http://www.redetral.cz/">http://www.redetral.cz/</a>.</p> <p>12. <b>Deutsche GVZ</b> (GVZ Freight villages in Germany).</p>	<p>3. Para definição e classificação de um <b>CCU</b> – <b>Centro de Consolidação Urbana</b>, ver <b>BESTUFS</b>. <i>NET – Guia de Boas Práticas no Transporte Urbano de Mercadorias</i></p>

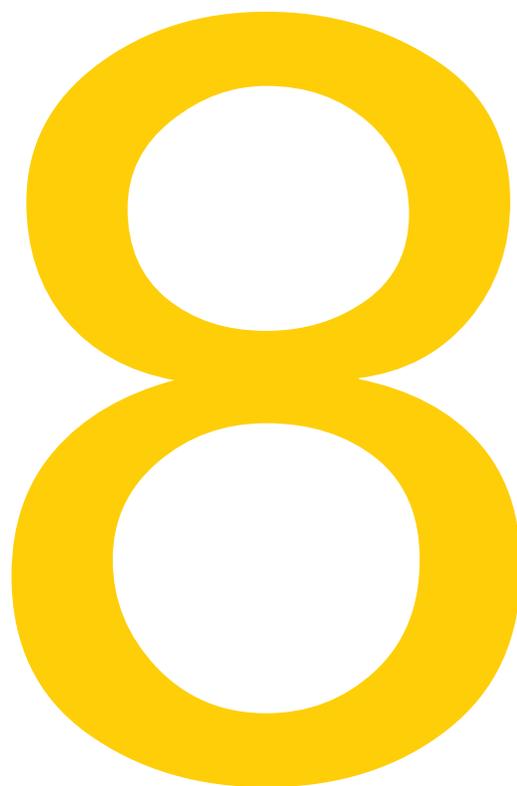
QUADRO 18 Referência úteis para a formatação de projectos, acções e redes colaborativas (cont.)

Temáticas	Referências para Boas Práticas	Redes Colaborativas (Parcerias)/ Instituições/Regiões	Observações
7. Estacionamento Dissuasor	13. Directoria “P+R” UK: <a href="http://www.parkandride.net/">http://www.parkandride.net/</a>	13. EPA – European Parking Association: <a href="http://www.europeanparking.eu/">http://www.europeanparking.eu/</a>  14. ANEPE – Associação Nacional de Empresas de Parques de Estacionamento: <a href="http://www.anepe.pt/">http://www.anepe.pt/</a>  15. ASESGA – Asociación Española de Aparcamientos y Garajes: <a href="http://www.asesga.org/">http://www.asesga.org/</a>	
8. Tecnologias/Telemática	14. Turim, Itália – “5T Telematic Technologies for Transport and Traffic in Turin”: <a href="http://www.5t.torino.it/5t/en/sistema5t.vm">http://www.5t.torino.it/5t/en/sistema5t.vm</a>	16. CORDIS – Transport sector of the Telematics Applications Programme: <a href="http://cordis.europa.eu/telematics/tap_transport/home.html">http://cordis.europa.eu/telematics/tap_transport/home.html</a>	
9. Car-sharing	15. Inglaterra: <a href="http://carsharing.carplus.org.uk/">http://carsharing.carplus.org.uk/</a>  16. Barcelona: <a href="http://www.avancar.es/cas/avancar.asp">http://www.avancar.es/cas/avancar.asp</a>  17. Suíça: <a href="http://www.mobility.ch/pages/?dom=6">http://www.mobility.ch/pages/?dom=6</a>  18. Itália: <a href="http://www.icscarsharing.it/">http://www.icscarsharing.it/</a>  19. Bolonha: <a href="http://www.atc.bo.it/CMS_Software/XMLEngine.asp?p=0517537792&amp;l=IT">http://www.atc.bo.it/CMS_Software/XMLEngine.asp?p=0517537792&amp;l=IT</a>	17. UITP – International Association of Public Transport: <a href="http://www.uitp.org/Public-Transport/carsharing/members.cfm">http://www.uitp.org/Public-Transport/carsharing/members.cfm</a>  18. TOSCA – Technological and Operational Support for Car-sharing	4. Car-Sharing in Practice <a href="http://www.rupprecht-consult.de/download/D6-3%20Take%20Up%20Guide%20Final.pdf">http://www.rupprecht-consult.de/download/D6-3%20Take%20Up%20Guide%20Final.pdf</a>

QUADRO 18 Referência úteis para a formatação de projectos, acções e redes colaborativas (cont.)

Temáticas	Referências para Boas Práticas	Redes Colaborativas (Parcerias)/ Instituições/Regiões	Observações
10. <i>Bike-sharing</i>	<p>20. <a href="http://bike-sharing.blogspot.com/">http://bike-sharing.blogspot.com/</a> (*)</p> <p>21. Lyon (França): <a href="http://www.velov.grandlyon.com/">http://www.velov.grandlyon.com/</a></p> <p>22. Barcelona: <a href="http://bicing.com/">http://bicing.com/</a></p> <p>23. Burgos: <a href="http://bicibur.es/">http://bicibur.es/</a></p> <p>24. Pamplona: <a href="http://www.c-cycles.com">http://www.c-cycles.com</a></p> <p>25. Sevilha: <a href="http://www.sevici.es/">http://www.sevici.es/</a></p>	<p>19. <a href="http://www.inhabitat.com/2007/07/22/bike-sharing-to-save-cities/">http://www.inhabitat.com/2007/07/22/bike-sharing-to-save-cities/</a></p>	<p>5. (*)</p> <p>– Localização em mapa de todos os casos na Europa</p>
11. “Transportes Alternativos” em ZBD	<p>26. MiniBus 76: <a href="http://www.kewego.com.br/video/iLyROoafK-E.html">http://www.kewego.com.br/video/iLyROoafK-E.html</a></p> <p>27. Ministère des Transports du Luxembourg, <b>NOVABUS</b> – Service National de Transport sur Demande: <a href="http://www.mt.public.lu/presse/actualite/2008/04/28-lux-jacobs-novabus/index.html">http://www.mt.public.lu/presse/actualite/2008/04/28-lux-jacobs-novabus/index.html</a></p> <p>28. Communauté Urbaine d’Alençon – Transports à la Demande: <a href="http://fr.wikipedia.org/wiki/Bus_alto">http://fr.wikipedia.org/wiki/Bus_alto</a></p> <p>29. <b>TRANS’BUS</b> - transport à la demande (TAD): <a href="http://www.transbus.org/dossiers/tad.html">http://www.transbus.org/dossiers/tad.html</a></p> <p>30. <b>Communauté de Communes du Cézallier</b> – Le Transport à la Demande: <a href="http://www.cezallier.org/transportalademande.php">http://www.cezallier.org/transportalademande.php</a></p>	<p>21. <b>MASCARA Project</b> – <i>Demand Responsive Transport Service for Increasing Social Cohesion in Urban/ Rural Areas</i>; FEUP (PT); Ghent University (BE); Central Uusimaa Partnership (FIN); outros: <a href="http://www.mascaraproject.com/mascara-project.php">http://www.mascaraproject.com/mascara-project.php</a></p> <p>22. <b>MOBITER</b> – Information, Réservation, Gestion du Transport à la Demande: <a href="http://mobiter.iternet.org/">http://mobiter.iternet.org/</a></p> <p>23. <b>DRT BUS</b>: <a href="http://www.drtbody.co.uk/">http://www.drtbody.co.uk/</a></p>	<p>6. Ver – <i>Review of Demand Responsive Transport in Scotland</i>: <a href="http://www.scotland.gov.uk/Publications/2006/05/18112606/0">http://www.scotland.gov.uk/Publications/2006/05/18112606/0</a></p> <p>7. Ver – Good Practice Guide for DRT Services using Telematics: <a href="http://www.ceg.ncl.ac.uk/info/pdf/">http://www.ceg.ncl.ac.uk/info/pdf/</a></p>





---

Indicadores de Realização e de Resultado  
– Os Desafios Regionais para 2010

## 8. Indicadores de Realização e de Resultado – Os Desafios Regionais para 2010

Segue-se a apresentação de um conjunto de indicadores de realização e de resultado tendo como referência as medidas de política/programa de acção anteriormente apresentadas, e ainda a visão prospectiva considerada ajustada tendo em vista o impulsionamento que é necessários imprimir à realização de muitos dos objectivos enunciados. Como é natural nem todos os objectivos específicos são passíveis de serem traduzidos em indicadores, sejam de rea-

lização ou de resultado, o que significa igual dificuldade no estabelecimento de metas a atingir.

No quadro seguinte apresenta-se a lista de indicadores inerentes aos projectos-âncora enquadráveis nos objectivos específicos enunciados, tendo-se seguido para a sua organização a metodologia aplicada no Programa Operacional Temático de Valorização do Território.

QUADRO 19 Objectivos específicos e respectivos Indicadores

Objectivo Específico	Indicador	Rz/Rs	Meta 2010	Unidade	Fonte	Período Referência	Valor Referência	Observações
1.1 e 1.3 – Equipe técnica de acompanhamento	Equipa criada	Rz	1	Nº	na	na	na	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Interface entre autoridade central e locais de transporte</li> <li>&gt; Acompanhamento elaboração Planos Nacionais Sectoriais</li> </ul>
1.2. – Entidade Consultiva das ZAL da Região do Norte	Entidade criada	Rz	1	Nº	na	na	na	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; ZAL do Arco Metropolitano</li> <li>&gt; ZAL Transfronteiriça</li> </ul>
1.4. – Plano de Comunicação das Agendas Temáticas	Acções de divulgação	Rz	5	Nº	na	na	na	> Específicas desta temática a promover pela CCDR-N
2.1 – Rede Ibérica de “Altas Prestações” no Eixo N/S entre Lisboa e Vigo (APROVAÇÕES, incluído AIA)	Projecto de execução Braga – Valença	Rz	1	Nº	POTVT	2013 (*)	Obra: 1,31 MME	(*) – Data apontada para conclusão da obra
	Projecto de execução – Chegada Sul de Campanhã	Rz	1	Nº	POTVT	2015 (*)	Obra Lisboa-Porto: 4,4 MME	(*) – Data apontada para conclusão da obra
	Estudo Prévio Campanhã – Aeroporto FSC	Rz	1	Nº	POTVT	2015/17	0,4 MME	Estimativa própria
	EP Aeroporto FSC – Porto de Leixões	Rz	1	Nº	POTVT	2015/17	0,15 MME	Estimativa própria

QUADRO 19 Objectivos específicos e respectivos Indicadores (cont.)

Objectivo Específico	Indicador	Rz/Rs	Meta 2010	Unidade	Fonte	Período Referência	Valor Referência	Observações
2.2 – Expansão Aeroporto FSC	Passageiros anuais	Rs	6-7	Milhões	Própria	na	8 MPax/ ano (*)	(*) – Valor de referência apontado para 2015 (OESAN)
2.3 – Porto de Leixões nas RTE-T (“Auto-estradas do Mar”)	Nº de projectos apoiados (*)	Rz	1	Nº	SI	2006	0	(*) – Ver Indicadores Eixo VII do PO Valorização Território
2.4 – Plataformas Logísticas (5) Nacionais na RN	Área bruta operacional	Rz	250	Hectares	“PL” (*)	2013	350 ha	(*) – Portugal Logístico. Realização de 71%
3.1 – Estudos de ampliação da ferrovia convencional	Número de estudos	Rz	3	Nº	na	na	na	> Entre Douro-e-Vouga > Nine – Viana do Castelo > Guimarães – Braga
3.2 – Projectos de Estações Multimodais de “altas prestações”	Número de projectos	Rz	4	Nº	na	na	na	Porto-Campanhã, Aeroporto FSC, Braga e Valença-Tui
3.3 – Infraestruturas rodoviárias do PRN	Construção/ requalificação Variante N14	RZ	25	%	na	2013	35 Km (*)	(*) – Entre N12 e A7; prioridade ao troço entre Maia e a N104

QUADRO 19 Objectivos específicos e respectivos Indicadores (cont.)

Objectivo Específico	Indicador	Rz/Rs	Meta 2010	Unidade	Fonte	Período Referência	Valor Referência	Observações
3.3 – Infra-estruturas rodoviárias do PRN	Construção/ requalificação IP4	Rz	45	km	EP	2015	400 M€ (*)	(*) – PO Valorização Território, Eixo VII para o troço Vila Real – Quintanilha (90km)
	Construção do IC5	RZ	25	%	na	2013	170 Km (*)	(*) – Entre Murça e Miranda do Douro
	IC26 – Construção/ requalificação das N's 101/ 108	RZ	25	%	na	2013	35 Km (*)	(*) – Entre Amarante e Peso da Régua
	IP2 – Construção/ requalificação da N102	RZ	25	%	na	2013	70 Km (*)	(*) – Entre limite RN e IP2 a Sul de Macedo Cavaleiros
3.4 – Aeroporto de Bragança	Passageiros anuais	Rs	10.000	Passageiros	na	na	6.092 (*)	(*) – Passageiros em 2004 (OESAN)
3.6 – Rede de Aeródromos e Heliportos na RN	Plano Rede Regional	RZ	1	Nº	na	na	na	
3.7 – Soluções intermunicipais de transportes alternativos em zonas de baixa densidade de procura	Número de projectos	Rz	2	Nº	na	na	na	Integrando soluções de transportes escolares especiais

QUADRO 19 Objectivos específicos e respectivos Indicadores (cont.)

Objectivo Específico	Indicador	Rz/Rs	Meta 2010	Unidade	Fonte	Período Referência	Valor Referência	Observações
4.1 – Expansão Metro Ligeiro Porto	Novas Linhas construídas	Rz	0,5	km	MP (*)	na	31 M€	(*) – “Desenvolvimento do sistema de metro ligeiro do Porto” MP, Out 2008
4.2 – Expansão Rede Eléctricos no Porto	Novas Linhas construídas	Rz	4	Km	na	na	20 M€	(*) – Estimativa própria incluindo renovação integral dos arruamentos
4.3 – Criação de Interfaces de Passageiros em projectos de transportes públicos	Número de Interfaces	Rs	4	Nº	Sistema de Informação do PO	2015	15	
	Nº de Passageiros/dia nas interfaces apoiadas	Rs	15.000	Nº	Sistema de Informação do PO	2015	50.000	Somatório dos passageiros nas interfaces apoiadas/ 365 dias
4.4 – Acessibilidade multimodal às estações/paragens existentes na rede do metro do Porto	Número de Intervenções	Rz	10	Nº	na	na	na	Admite-se a possibilidade de a MP vir a apresentar projectos específicos de melhoria da acessibilidade às estações existentes

QUADRO 19 Objectivos específicos e respectivos Indicadores (cont.)

Objectivo Específico	Indicador	Rz/Rs	Meta 2010	Unidade	Fonte	Período Referência	Valor Referência	Observações
4.5 – Reestruturação dos “espaços-canal” nas cidades	Espaço público integrado em projectos de requalificação urbana que deixam de estar afectos à circulação/ estacionamento automóvel	Rs	8.000	M2	Sistema de Informação do PO	2015	40.000	“Metas estimadas a partir da área média a requalificar por cada intervenção integrada (50.000 m2) e considerando que 40% da área intervencionada é destinada à circulação e 25% desta corresponde à área que deixa de estar afectada” – PO, Eixo Prioritário IV, pág. 105
4.6 – Criação de Estacionamento de residentes para libertação de espaço automóvel	Número de Lugares	Rz	2.500	Nº	na	na	na	Admite-se como possível a criação de 250 lugares/intervenção urbana X 10 intervenções na Região do Norte
4.7 – Intervenções em bairros residenciais periféricos	Número de Intervenções	Rz	10	Nº	na	na	na	Intervenções urbanísticas de qualificação e redução do espaço automóvel.
4.8 – Promoção da logística do abastecimento urbano	Número de CCU criados	Rz	2	Nº	na	na	na	CCU – Centro de Consolidação Urbana
	Micro-plataformas locais em zonas comerciais	Rz	4	Nº	na	na	na	Infraestruturas locais de apoio às cargas/descargas e armazenamento de logistas

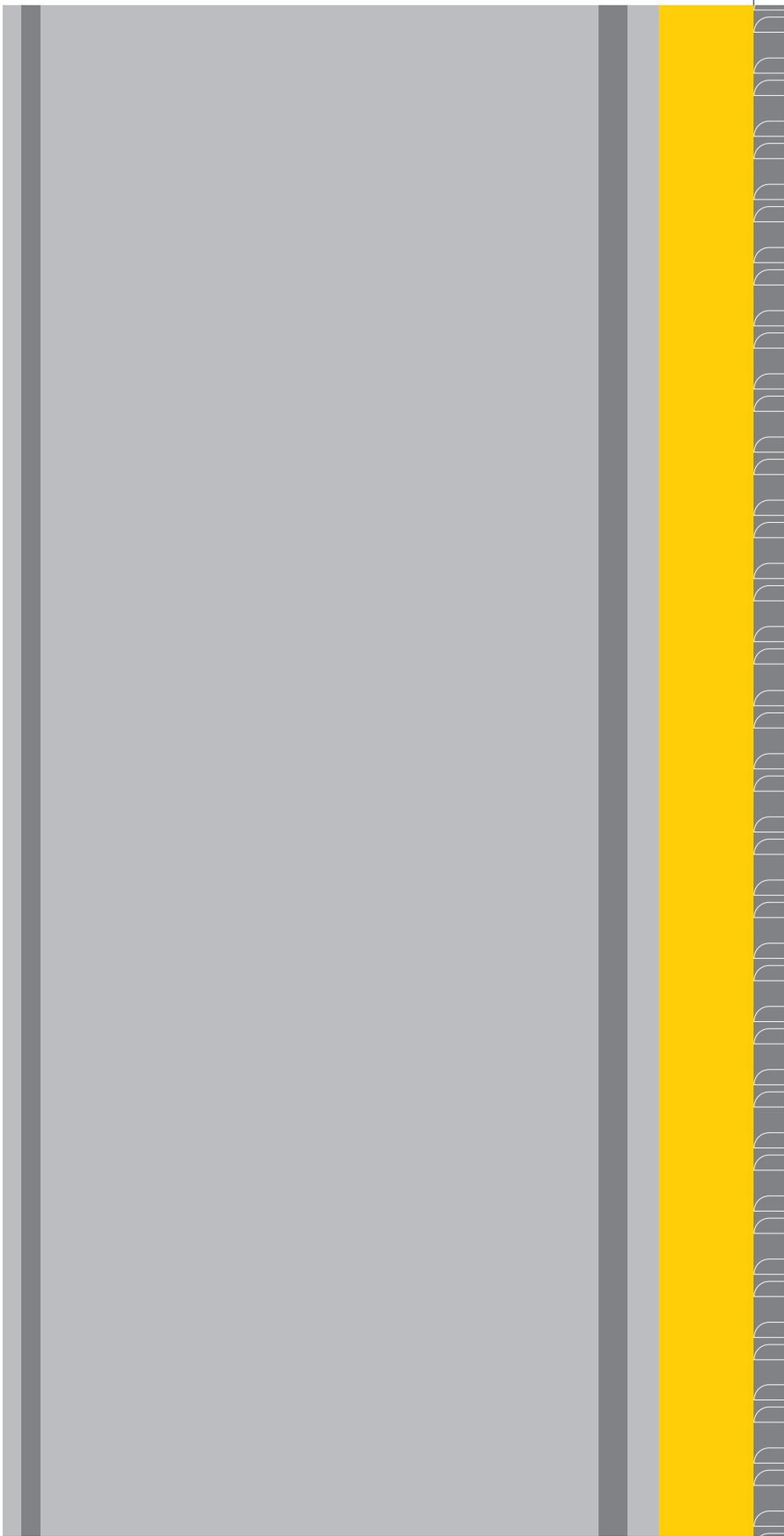
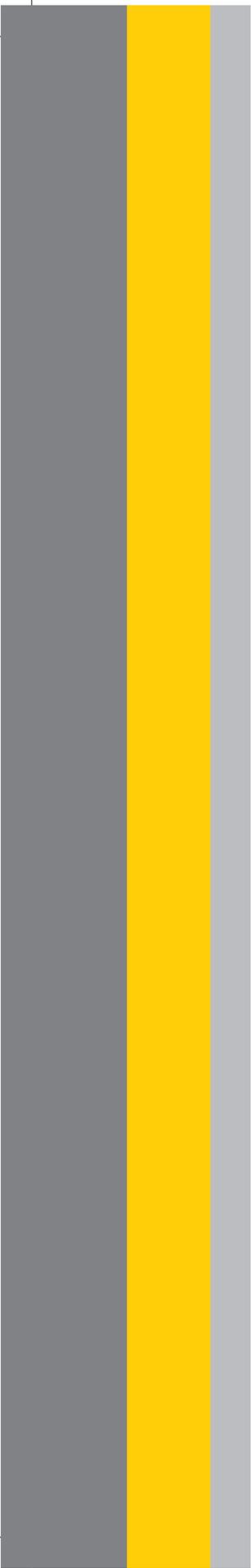
QUADRO 19 Objectivos específicos e respectivos Indicadores (cont.)

Objectivo Específico	Indicador	Rz/Rs	Meta 2010	Unidade	Fonte	Período Referência	Valor Referência	Observações
4.9 – Gestão da Procura em grandes geradores de viagens	Número de projectos	Rz	5	Nº	na	na	na	–
4.10 – Participação de actores nacionais em redes internacionais	Número de participações	Rz	15	Nº	na	Até 2009	na	Incluindo programas em curso
5.2 – Elaboração do Plano Rodoviário Regional	Estudo/proposta	Rz	1	Nº	PROT	na	na	CCDR-N
5.3 – Redes de Itinerários Municipais Principais	Número de Estudos/propostas	Rz	na (*)	Nº	PROT (Normas)	na	na	(*) – Depende do nº de Grupos de municípios que venham a constituir-se com base nas NUT's III
5.4 – Centro Regional Rodoviário	Criação do "Laboratório Rodoviário"	Rz	1	Nº	PROT (Normas)	na	na	Protocolo com Laboratório de Análise de Tráfego de um Centro de Investigação
	Operações tratamento de pontos negros rodoviários	Rz	22	Nº	Sistema de Informação do PO	2015	76	Ver Estudo dos Termos de Referência (FEUP)

QUADRO 19 Objectivos específicos e respectivos Indicadores (cont.)

Objectivo Específico	Indicador	Rz/Rs	Meta 2010	Unidade	Fonte	Período Referência	Valor Referência	Observações
6.1 – Conservação e recuperação da Linha do Douro entre Régua e Barca D’Alva	Linha recuperada e conservada	Rz	110	Km	na	na	na	PPP
6.2 – Terminal Cruzeiros Leixões	Complexo construído	Rz	75	%	APDL	2011	100%	Estimativa de 45 M€
6.3 – Rede Regional de Ecopistas	Via reconvertida	Rz	150	Km	na	na	na	Programa REFER
7.2 – Apoio à criação da AMT	Entidade	Rz	1	Nº	MOP-TC	na	na	–
7.3 – Projecto “Taskforce para o sector automóvel”	Projecto cooperação	Rz	1	Nº	na	na	na	Em curso
7.5 – Elaboração de trabalhos técnicos/científicos no domínio da articulação uso solo/ transportes	Número de Trabalhos	Rz	3	Nº	na	na	na	

na – Não aplicável



# 9

Instrumentos  
Financeiros

## 9. Instrumentos Financeiros

Como é sabido, as infra-estruturas de transportes, os equipamentos de apoio e os serviços que neles operam constituem matéria normalmente associada à identificação precisa de determinados instrumentos de política e fontes de financiamento, que tem no Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN) o seu referencial de programação. Este quadro recorre em regra ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) para financiamento de infra-estruturas de base, de transportes, comunicações, energia ambiente e renovação urbana, e ao Fundo de Coesão, fundamentalmente para o financiamento das redes transeuropeias (mas não só); contudo, as entidades públicas e privadas promotoras de infra-estruturas utilizam também, habitualmente, outras fontes tais como o Banco Europeu de Investimentos (BEI) que também dispõe de linhas de crédito especializadas de apoio a projectos de interesse europeu no sector dos transportes.

No âmbito do QREN os programas nacionais vocacionados para o financiamento deste tipo de acções e projectos, são: o **Programa Operacional para a**

**Valorização do Território (POVT)** que, sendo temático, visa dotar o país e as suas regiões e sub-regiões de melhores condições de atractividade para o investimento produtivo e de condições de vida para as populações, abrangendo as intervenções de natureza infraestrutural e de dotação de equipamentos essenciais à qualificação dos territórios e ao reforço da coesão económica, social e territorial; o **Programa Operacional Regional do Norte (ON.2 – O Novo Norte)** que visa no essencial implementar com sucesso uma estratégia e uma visão para a Região do Norte expressa no NORTE 2015 e em articulação com os programas temáticos, principalmente o da Valorização do Território; e ainda os **Programas Operacionais de Cooperação** dos quais se destacam os **Programas Operacionais da Cooperação Transfronteiriça Portugal – Espanha, Espaço Atlântico e do Espaço Sudoeste Europeu**.

Os Eixos Prioritários I (*Redes e Equipamentos Estruturantes Nacionais de Transportes*), VII (*Infraestruturas para a Conectividade Territorial*) e IX (*Desenvolvimento do Sistema Urbano Nacional*) do POVT abrangem domínios de interven-

ção tais como as grandes infraestruturas para a conectividade internacional, as redes ferroviária e rodoviária nacional, a logística, a regeneração urbana, as parcerias cidade-região, e as redes e equipamentos colectivos e que cruzam de alguma forma com as temáticas objecto deste Plano de Acção. O POV T apoiará assim a construção da rede ferroviária de “altas prestações”, intervenções portuárias no âmbito das auto-estradas do mar, a rede rodoviária nacional, soluções inovadoras e acções piloto para problemas urbanos onde a mobilidade aparece como uma questão central para a competitividade.

O financiamento comunitário global do POV T ascende a 4,66 mil M€ dos quais 3,06 mil M€ serão disponibilizados pelo Fundo de Coesão e 1,6 mil M€ pelo FEDER, a que corresponde um montante de despesa pública de 1,97 mil M€ e um investimento total público de 6,63 mil M€. O Eixo I deverá contar com cerca de 1,553 mil M€ (33%) do Fundo de Coesão; o Eixo VII com cerca de 270 M€ (5,8%) do FEDER; e o Eixo IX com cerca de 799 M€ (17%) também do FEDER, todos para uma taxa de co-financiamento de 70%.

O Eixo Prioritário IV do ON.2 – O Novo Norte visa a *Qualificação do Sistema Urbano* em que a promoção da mobilidade urbana e da conectividade do sistema urbano regional constituem dois dos seus principais domínios de intervenção.

O montante global de FEDER do ON.2 – O Novo Norte ascende a 2,7 mil M€, a que corresponde, previsivelmente, um investimento total da ordem dos 4,25 mil M€. O Eixo IV deverá contar com cerca de 645 M€ (24%) para uma taxa de co-financiamento de 65%, valor a que se poderá adicionar uma verba de 45,75 M€ de contribuição do BEI.

A articulação definida entre os POV T e os Programas Operacionais (PO) Regionais atribui a estes últimos a papel de apoio à rede rodoviária complementar e às infraestruturas rodoviárias regionais e municipais, às redes de transportes suburbanos (nos quais se incluem os sistemas de metro ligeiro), à rede ferroviária regional, às intervenções nos sistemas de transportes públicos de passageiros, às intervenções na rede logística de 2<sup>a</sup> nível, às pequenas intervenções portuárias, e ainda às parcerias para a regeneração urbana e às parcerias cidades-região onde os temas da mobilidade também deverão estar presentes.

Com implicações na Região do Norte estão já definidos no POV T o conjunto dos designados Grandes Projectos a financiar, dos quais se destacam: as linhas ferroviárias de “altas prestações” Lisboa-Porto (custo total previsto de 4,4 mil M€) e Porto-Vigo (1,3 mil M€, estando já aprovados pela EU 245 M€ para o troço Ponte de Lima-Vigo) no âmbito do Eixo I; e o IP4 entre Vila Real e Quintanilha com um custo estimado de 400 M€

inserido no Eixo VII. Por sua vez o ON.2 – O Novo Norte refere concretamente uma comparticipação, através do Eixo Prioritário IV, no projecto do Sistema do Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto com um custo total estimado em 200 M€.

Nos quadros seguintes apresentam-se os principais instrumentos financeiros disponíveis para apoio a projectos no domínio dos transportes no período 2007-2013, assim como as potenciais fontes de financiamento prioritárias para a concretização dos objectivos gerais e específicos do presente Plano de Acção.

QUADRO 20 Instrumentos financeiros disponíveis para o período 2007-2013

Instrumentos de Funcionamento	Nacional/Comunitário	Eixo Prioritário/Principais Tipologias de Investimentos	Recursos Disponíveis
Programa Operacional Valorização do Território (POVT)	Comunitário – QREN 2007-2013	<p><b>Eixo Prioritário I – Redes e Equipamentos Estruturantes Nacionais de Transportes</b>, contemplando as seguintes tipologias de investimentos elegíveis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Construção de linhas ferroviárias de alta velocidade incluindo designadamente acções preparatórias e complementares, trabalhos de construção civil, interfaces, pontes e túneis, sinalização, telecomunicações, controle de velocidade, sistemas necessários à garantia de interoperabilidade com a Rede Europeia de Alta Velocidade.</li> <li>&gt; Construção e modernização de linhas e troços da rede ferroviária convencional, incluindo designadamente interfaces e ligações a portos, acções preparatórias e complementares, trabalhos de construção civil, obras de arte, sinalização, telecomunicações, controle de velocidade, sistemas necessários à garantia de interoperabilidade.</li> </ul>	1.553 M€ de Fundo de Coesão disponíveis no período 2007-2013 para investimentos nas cinco NUTS II do Continente, a que corresponde um investimento elegível estimado de 2 219 M€, a que acrescem 9 800 M€ provenientes de “Outros Financiamentos”.

QUADRO 20 Instrumentos financeiros disponíveis para o período 2007-2013 (cont.)

Instrumentos de Funcionamento	Nacional / Comunitário	Eixo Prioritário/Principais Tipologias de Investimentos	Recursos Disponíveis
Programa Operacional Valorização do Território (POVT)	Comunitário – QREN 2007-2013	<p><b>Eixo Prioritário VII – Infra-estruturas para a Conectividade Territorial</b>, contemplando as seguintes tipologias de investimentos elegíveis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Itinerários principais da rede rodoviária nacional;</li> <li>&gt; Infraestruturas logísticas de apoio às auto-estradas marítimas, designadamente: implementação de terminais com características inovadoras adaptadas ao conceito das auto-estradas marítimas; simplificação administrativa, reengenharia de processos administrativos e gestão da mudança para implementar o conceito das auto-estradas marítimas; infoestrutura aplicacional para a integração das cadeias logísticas nacionais nas auto-estradas marítimas; estudos de concepção, avaliação comercial e implementação de novos serviços de auto-estradas marítimas; <i>One-stop-shopping</i> logístico; Implementação de sistemas de segurança e vigilância adaptados aos requisitos das auto-estradas marítimas.</li> </ul>	<p>240 M€ de FEDER disponíveis no período 2007-2013 para investimentos nas NUTS II do Norte, do Centro e do Alentejo, a que corresponde um investimento elegível estimado de 386 M€, a que acrescem 100 M€ provenientes de “Outros Financiamentos”.</p>
		<p><b>Eixo Prioritário IX – Desenvolvimento do Sistema Urbano Nacional</b>, podendo contemplar, no domínio dos transportes, o apoio a acções piloto para problemas urbanos, com incidência, entre outros domínios, na mobilidade, enquanto questão central para a competitividade dos principais aglomerados urbanos (no âmbito do Regulamento Específico “Acções Inovadoras para o Desenvolvimento Urbano”).</p>	<p>Este Eixo Prioritário dispõe no período 2007-2013 de 799 M€ de FEDER para investimentos nas NUTS II do Norte, do Centro e do Alentejo, a que corresponde um investimento elegível estimado de 1 141 M€, a que acrescem 100 M€ provenientes de “Outros Financiamentos”.</p>

QUADRO 20 Instrumentos financeiros disponíveis para o período 2007-2013 (cont.)

Instrumentos de Funcionamento	Nacional/ Comunitário	Eixo Prioritário/Principais Tipologias de Investimentos	Recursos Disponíveis
PO Valorização do Território (POVT)	Comunitário – OREN 2007-2013		<p><i>Convém salientar que coexistem neste Eixo Prioritário, de igual modo, tipologias como os “Equipamentos Estruturantes para o Sistema Urbano Nacional”, as “Redes de Escolas Secundárias” e os “Equipamentos Desportivos de Alto Nível”, pelo que o co-financiamento de investimentos no domínio dos transportes será substancialmente inferior ao montante total disponível neste Eixo Prioritário.</i></p>
ON.2 – O Novo Norte		<p><b>Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano</b>, contemplando, no domínio dos transportes, as seguintes tipologias de investimentos elegíveis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Promoção da mobilidade urbana, orientada para a melhoria da eficiência dos transportes e mobilidade nos principais núcleos do sistema urbano regional (metro, segurança rodoviária, portos, acções complementares logística, etc.).</li> <li>&gt; Promoção da conectividade do sistema urbano regional (Rede rodo-ferroviária, segurança, transporte em zonas de baixa densidade, etc.).</li> </ul>	<p>Entre 215 M€ e, no máximo, 322 M€ FEDER disponíveis no período 2007-2013 para investimentos na NUTS II do Norte, a que corresponde um investimento elegível estimado sensivelmente entre 330 M€ e 495 M€.</p> <p><i>Assinale-se que uma componente significativa deste montante foi enquadrada no processo de contratualização com as Associações de Municípios de Base NUTS III.</i></p>

QUADRO 20 Instrumentos financeiros disponíveis para o período 2007-2013 (cont.)

Instrumentos de Funcionamento	Nacional/ Comunitário	Eixo Prioritário/Principais Tipologias de Investimentos	Recursos Disponíveis
Redes Transeuropeias de Transportes	Comunitário	A Comissão Europeia disponibiliza também apoio financeiro aos projectos prioritários de interesse comum inscritos nas redes transeuropeias de infra-estruturas de transporte, em particular, no caso de Portugal, nos domínios na Alta velocidade e das Auto-estradas de Mar.	Este instrumento de financiamento dispõe no período 2007-2013 de 8.013 M€ de contribuição comunitária.
Marco Polo	Comunitário	A Comissão Europeia disponibiliza, de igual modo, apoio a iniciativas que visem desviar o tráfego de mercadorias do modo rodoviário para modos mais respeitadores do ambiente apoio financeiro, promovendo a intermodalidade e contribuindo para uma melhor utilização dos recursos existentes graças à integração do transporte marítimo de curta distância, do transporte ferroviário e do transporte fluvial na cadeia logística.	Este instrumento de financiamento dispõe no período 2007-2013 de 450 M€ de contribuição comunitária.
Banco Europeu de Investimento	Comunitário	O Banco Europeu de Investimentos (BEI) dispõe ainda de linhas de crédito especializadas de apoio a projectos de interesse europeu no sector dos transportes.	
PIDDAC	Nacional	<p>O Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central – PIDDAC, também prevê a comparticipação, parcialmente ou na totalidade, de investimentos no domínio dos transportes. De acordo com o PIDDAC 2009, são os seguintes os investimentos no domínio dos transportes superiores a 10 M€ apoiados em 2009 por aquela fonte de financiamento:</p> <p>I. Sistema de Metro Ligeiro, com um investimento elegível estimado em 2009 de 69,1 M€, a que</p>	

QUADRO 20 Instrumentos financeiros disponíveis para o período 2007-2013 (cont.)

Instrumentos de Funcionamento	Nacional/Comunitário	Eixo Prioritário/Principais Tipologias de Investimentos	Recursos Disponíveis
PIDDAC	Nacional	<p>acrescerão mais cerca de 81 M€ até 2011;</p> <p>I.1. Troço Antas – Gondomar (Dragão – Venda Nova), com um investimento elegível estimado em 2009 de 63,0 M€, a que acrescerão mais cerca de 34,2 M€ em 2010;</p> <p>I.2. Linha de Gaia (D. João II – Santo Ovídeo), com um investimento elegível estimado em 2009 de 11,7 M€, a que acrescerão mais cerca de 11,7 M€ em 2010;</p> <p>II. Variante da Trofa, com um investimento elegível estimado em 2009 de 26,7 M€, a que acrescerão mais 10,7 M€ em 2010;</p> <p>III. Plataforma Logística de Leixões, com um investimento elegível estimado em 2009 de 50,8 M€, a que acrescerão mais cerca de 38 M€ até 2011.</p>	
PPP	Nacional	<p>O Estado Português tem recorrido às parcerias público-privado para assegurar a concretização de múltiplos investimentos no domínio dos transportes (auto-estradas, plataformas logísticas, TGV, aeroporto, etc).</p>	

QUADRO 21 Potenciais fontes de financiamento por Objectivo Específico

Objectivo Específico (OE)	Potenciais Fontes de Financiamento Nacionais e Comunitárias (indicativo)
OE 1.1 – AUMENTO DA CAPACIDADE DE DECISÃO REGIONAL	> PO Norte, Eixo Prioritário V – Governação e Capacitação Institucional (Regulamento Específico “Promoção e Capacitação Institucional”)
OE 1.2 – GESTÃO ESTRATÉGICA DE DUAS ZONAS DE APOIO LOGÍSTICO	
OE 1.3 – PROGRAMAÇÃO REGIONAL DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES	> PO Norte, Eixo Prioritário VI – Assistência Técnica
OE 1.4 – DINAMIZAÇÃO E SEGUIMENTO DA AGENDA TEMÁTICA	
OE 2.1 – EIXO FERROVIÁRIO N/S DE “ALTAS PRESTAÇÕES” EM BITOLA EUROPEIA	> POVT, Eixo Prioritário I – Redes e Equipamentos Estruturantes Nacionais de Transportes > Redes Transeuropeias de Transportes > PIDDAC > PPP
OE 2.2 – EXPANSÃO DO AEROPORTO FSC	> POVT, Eixo Prioritário I – Redes e Equipamentos Estruturantes Nacionais de Transportes > PIDDAC > PPP
OE 2.3 – O PORTO DE LEIXÕES E AS “AUTO-ESTRADAS DO MAR”	> POVT, Eixo Prioritário VII – Infraestruturas para a Conectividade Territorial > PIDDAC > Programa Comunitário “Marco Polo II”
OE 2.4 – PLATAFORMAS LOGÍSTICAS NA REGIÃO NORTE	> PIDDAC > PPP
OE 2.5 – EIXO NAVEGÁVEL DO RIO DOURO	> PO Norte, Eixo Prioritário II – Valorização Económica de Recursos Específicos > PO Norte, Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano Regional (Regulamento Específico “Mobilidade Territorial”)

QUADRO 21 Potenciais fontes de financiamento por Objectivo Específico (cont.)

Objectivo Específico (OE)	Potenciais Fontes de Financiamento Nacionais e Comunitárias (indicativo)
OE 3.1 – AMPLIAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA CONVENCIONAL	> POVT, Eixo Prioritário I – Redes e Equipamentos Estruturantes Nacionais de Transportes > PIDDAC > PPP
OE 3.2 – ESTAÇÕES MULTIMODAIS DA REGIÃO DO NORTE	
OE 3.3 – CONCRETIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS NACIONAIS	> POVT, Eixo Prioritário VII – Infraestruturas para a Conectividade Territorial > PIDDAC > PPP
OE 3.4 – EXPANSÃO E EQUIPAMENTO DO AERÓDROMO DE BRAGANÇA	> POVT, Eixo Prioritário VII – Infraestruturas para a Conectividade Territorial > PO Norte, Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano Regional > PIDDAC > PPP
OE 3.5 – ACESSOS RODO-FERROVIÁRIOS AO PORTO DE VIANA CASTELO	
OE 3.6 – DEFINIÇÃO DA REDE DE AERÓDROMOS E HELIPORTOS NA RN	> PO Norte, Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano Regional
OE 3.7 – TRANSPORTES EM ZONAS DE BAIXA DENSIDADE DE PROCURA	> PO Norte, Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano Regional (Regulamento Específico “Mobilidade Territorial”)
OE 4.1 – EXPANSÃO DO METRO DO PORTO	> PO Norte, Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano Regional (Regulamento Específico “Mobilidade Territorial”) > PIDDAC > PPP
OE 4.2 – EXPANSÃO DA REDE DE ELÉCTRICOS DO PORTO	> PO Norte, Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano Regional > PIDDAC > PPP

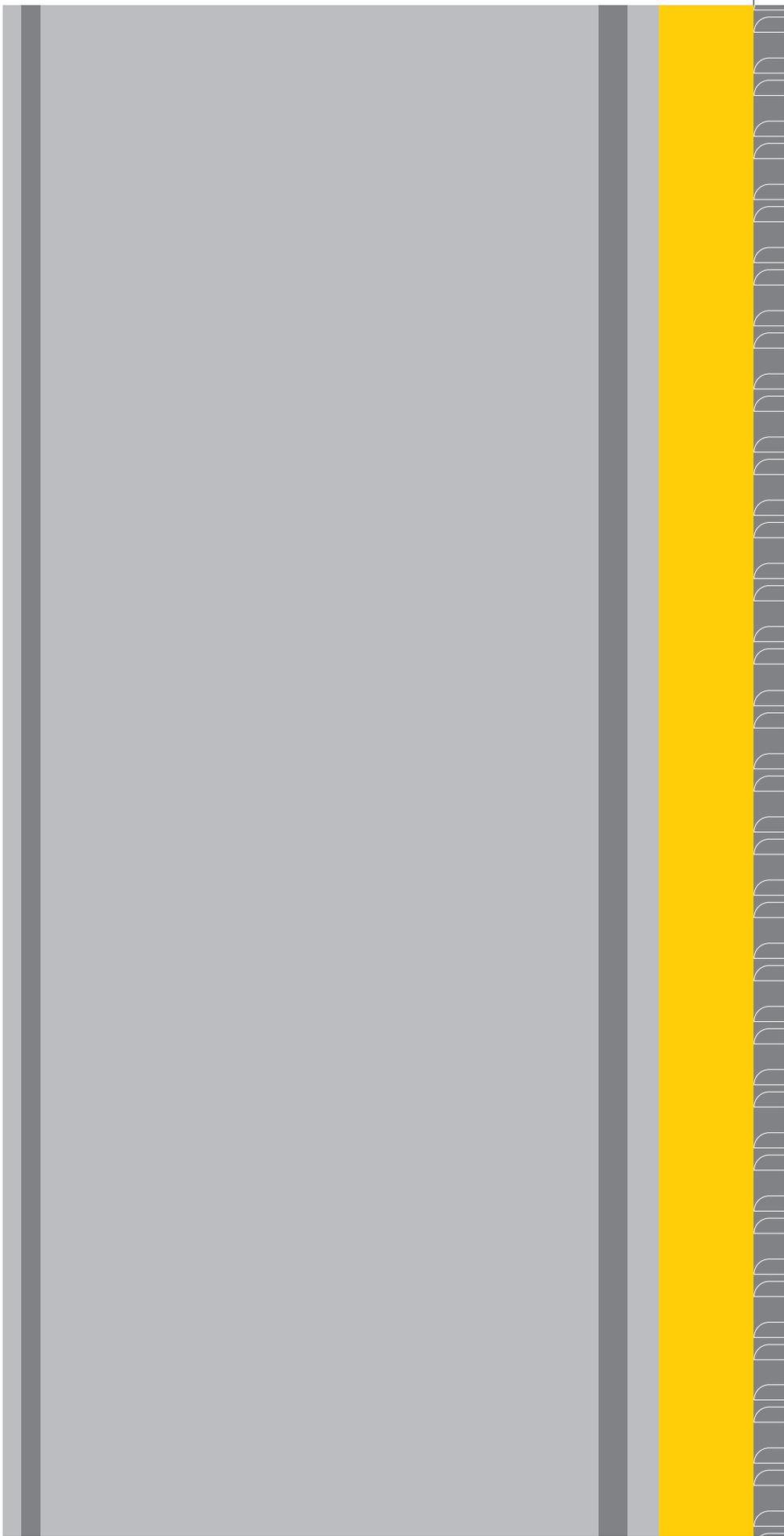
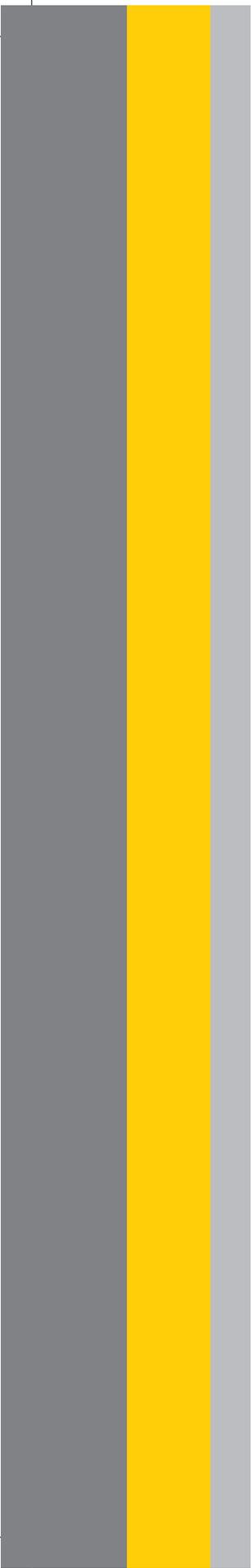
QUADRO 21 Potenciais fontes de financiamento por Objectivo Específico (cont.)

Objectivo Específico (OE)	Potenciais Fontes de Financiamento Nacionais e Comunitárias (indicativo)
OE 4.3 – INTERFACES DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; PO Norte, Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano Regional (Regulamento Específico “Mobilidade Territorial”)</li> <li>&gt; POVT, Eixo Prioritário IX – Desenvolvimento do Sistema Urbano Nacional (Regulamento Específico – Acções Inovadoras de Desenvolvimento Urbano)</li> </ul>
OE’S 4.4 A 4.10 – POLITICAS DE REORDENAMENTO DA MOBILIDADE EM MEIO URBANO	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; PO Norte, Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano Regional (Regulamento Específico “Mobilidade Territorial”)</li> <li>&gt; PO Norte, Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano Regional (Regulamento Específico “Parcerias para a Regeneração Urbana”)</li> </ul>
OE’S 5.1 A 5.4 – HIERARQUIZAÇÃO DAS REDES RODOVIÁRIAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; POVT, Eixo Prioritário IX - Desenvolvimento do Sistema Urbano Nacional (Regulamento Específico – Acções Inovadoras de Desenvolvimento Urbano)</li> </ul>
OE 6.1 – INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA NO VALE DO DOURO	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; PO Norte, Eixo Prioritário II – Valorização Económica de Recursos Específicos</li> <li>&gt; PO Norte, Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano Regional (Regulamento Específico “Mobilidade Territorial”)</li> </ul>
OE 6.2 - CONCRETIZAÇÃO DO TERMINAL DE CRUZEIROS DE LEIXÕES	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; PO Norte, Eixo Prioritário II – Valorização Económica de Recursos Específicos</li> </ul>
OE 6.3 – REDE REGIONAL DE ECOPISTAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; PO Norte, Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano Regional (Regulamento Específico “Mobilidade Territorial”)</li> <li>&gt; PO Norte, Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano Regional (Regulamento Específico “Redes Urbanas para a Competitividade e Inovação”)</li> </ul>

QUADRO 21 Potenciais fontes de financiamento por Objectivo Específico (cont.)

Objectivo Específico (OE)	Potenciais Fontes de Financiamento Nacionais e Comunitárias (indicativo)
OE 6.3 – REDE REGIONAL DE ECOPISTAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; POVT, Eixo Prioritário IX</li> <li>– Desenvolvimento do Sistema Urbano Nacional (Regulamento Específico</li> <li>– Acções Inovadoras de Desenvolvimento Urbano)</li> </ul>
OE 7.1 – FORTALECIMENTO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES PÚBLICOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Programas de Cooperação Territorial Transnacional, Inter-regional e Transfronteiriça</li> </ul>
OE 7.2 – AUTORIDADE METROPOLITANA DE TRANSPORTES	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; PO Norte, Eixo Prioritário V – Governação e Capacitação Institucional (Regulamento Específico “Promoção e Capacitação Institucional”)</li> </ul>
OE 7.3 – CLUSTER DA INDÚSTRIA AUTOMÓVEL “AMIGA DO AMBIENTE”	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; PO Factores de Competitividade – Eixo I – Conhecimento e Desenvolvimento Tecnológico (Regulamento Específico “Sistema de Incentivos à Investigação e Desenvolvimento Tecnológico”)</li> <li>&gt; PO Factores de Competitividade – Eixo I – Conhecimento e Desenvolvimento Tecnológico (Regulamento Específico “Sistema de Apoio a Entidades do Sistema Científico e Tecnológico Nacional”)</li> <li>&gt; VIIº Programa Quadro de I&amp;D</li> </ul>
OE 7.4 – INVESTIGAÇÃO TECNOLÓGICA	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; VIIº Programa Quadro de I&amp;D;</li> <li>&gt; Programa Quadro “Competitividade e Inovação”</li> <li>&gt; Programas de Cooperação Territorial Transnacional, Inter-regional e Transfronteiriça</li> </ul>
OE 7.5 – ARTICULAÇÃO DE POLÍTICAS DE USO DO SOLO E TRANSPORTES	





# 10

Modelo de  
Governança

## 10. Modelo de Governação

É a seguinte a lista dos principais interlocutores que, por temas, interessam ao desenvolvimento deste Plano de Acção. Em princípio considera-se que todos eles deverão estar representados na Co-

missão de Acompanhamento do Plano de Acção para a Mobilidade, Transporte e Logística. Propõe-se ainda que as entidades assinaladas nas linhas a escuro integrem o Comité de Pilotagem.

QUADRO 22 Entidades e temáticas de governação

Temáticas/ Entidades de Interlocução	Logís- tica	Ferrovias AV/VA	Ferrovias Conven- cional	Metro/ Eléctri- cos	Autoridade Regional de Trans- portes	Rede Viária Nacional/ Regional	Aero e Portuário/ Fluvial	Cluster Automó- vel
SET Secretaria Estado Transportes	=	=	=	=	=		=	=
SEOP Secretaria Es- tado Obras Públicas						=	=	
IMTT Instituto Mobi- lidade e Transportes	=	=	=	=	=	=	=	
InIR Instituto Infra- estruturas Rodovi- árias	=	=			=	=		
INAC Instituto Nacio- nal de Aviação Civil							=	
IPTM/DD Instituto Portuário Transpor- tes Marítimos/Dele- gação Douro							=	
CRN Conselho Re- gional do Norte	=	=	=	=	=	=	=	=
Associações de Mu- nicípios por NUT's III	=	=	=	=	=	=	=	=
RAVE	=	=						
REFER	=		=				=	

QUADRO 22 Entidades e temáticas de governação (cont.)

Temáticas/ Entidades de Interlocação	Logística	Ferrovia AV/VA	Ferrovia Conven- cional	Metro/ Eléctri- cos	Autoridade Regional de Trans- portes	Rede Viária Nacional/ Regional	Aero e Portuário/ Fluvial	Cluster Automó- vel
Estradas de Portu- gal, S.A.	=					=		
CP	=		=				=	
GabLOGIS	=							
APDL/Porto Viana do Castelo	=		=				=	
ANA e Aeroporto FSC	=	=					=	
Metro Porto				=				
STCP e TUBraga				=				
ANTROP				=	=			
ANTRAM	=					=		
APAT	=	=	=				=	
Operadores logísti- cos relevantes	=	=	=			=	=	
Operadores de trans- portes relevantes			=	=	=			
Operadores turísticos			=				=	
Universidade do Porto	=	=				=		
Universidade do Minho	=	=				=		
UTAD	=	=	=			=		
Direcção de Trans- portes da Galiza	=	=				=		
Task-force para o Sec- tor Automóvel Região do Norte								=

O **Comité de Pilotagem** é um órgão constituído por entidades chave na temática da Mobilidade, Transportes e Logística na Região Norte capazes de colaborarem activamente na dinamização e elaboração de Programas de Acção / Projectos para o desenvolvimento desta área na Região, e com condições especialmente boas para garantirem a articulação com os programas e planos sectoriais em elaboração.

As Competências inerentes ao Comité de Pilotagem constam do respectivo Regulamento Interno e são as seguintes:

### Competências do Comité de Pilotagem

1. Coordenar, gerir e dinamizar o Plano de Acção;
2. Coordenar a revisão e actualização do Plano de Acção;
3. Preparar e elaborar propostas de desenvolvimento, em concreto, das diligências tendentes à boa execução física e financeira e seguimento dos programas de acção, projectos e iniciativas integradas no Plano de Acção;
4. Desenvolver, em concreto, o processo de elaboração da proposta de programação anual do Plano de Acção e seu envio, dentro dos prazos que venham a ser estabelecidos, para apreciação do Conselho de Coordenação Inter-sectorial;
5. Elaborar relatórios semestrais de progresso do Plano de Acção e seu envio, dentro dos prazos que venham a ser estabelecidos, para apreciação do Conselho de Coordenação Inter-sectorial, após parecer da Comissão de Acompanhamento do Plano de Acção;
6. Debater, preparar e propor as decisões do Conselho de Coordenação Intersectorial necessárias aos eventuais ajustamentos, reorientações ou mesmo novas acções a inscrever no Plano de Acção;
7. Coordenar a preparação de contributos relativamente aos documentos de enquadramento financeiro e regulamentar de operacionalização do Plano de Acção, bem como sobre a montagem técnica, financeira e institucional dos programas, projectos e iniciativas integradas no Plano de Acção;

8. Desenvolver, em concreto, as condições de base do sistema de monitorização do respectivo Plano de Acção;

9. Adoptar a constituição de grupos de trabalho de âmbito multi-sectorial envolvendo, nomeadamente, os responsáveis pelos serviços desconcentrados (ou, em sua substituição, técnicos da administração pública por eles designados) e representantes de instituições públicas e privadas directamente interessadas nos temas prioritários do Plano de Acção, com vista a desenvolver as acções tendentes à respectiva dinamização e seguimento (por exemplo, elaborar os termos de referência de estudos, apoiar a montagem técnica, financeira e institucional de iniciativas e projectos âncora, propor metodologias de intervenção integradas em sectores com especiais problemas ou definir critérios e metodologias de seguimento e monitorização do Plano de Acção);

10. Desenvolver diligências tendentes a assegurar o respeito de todos os compromissos nos prazos previstos, bem como a solução de eventuais disfunções nos dispositivos previstos e/ou dificuldades de execução do Plano de Acção, nos tempos ou nos moldes previstos.

---

A **Comissão de Acompanhamento** é um órgão constituído por entidades com capital de conhecimento, experiência e actuação no âmbito das temáticas da Mobilidade, Transportes e Logística na Região Norte. Visa, essencialmente, ser um espaço de reflexão e acompanhamento das dinâmicas implementadas. Cabe-lhe, também, fornecer contributos para a definição e execução de estratégias para a mobilidade das pessoas e das mercadorias na região.

As Competências inerentes à **Comissão de Acompanhamento** constam do respectivo Regulamento Interno e são, nomeadamente, as seguintes:

### Competências da Comissão de Acompanhamento

---

1. Monitorizar a execução do Plano de Acção e das respectivas iniciativas e projectos, quer numa perspectiva qualitativa, quer no que se refere ao grau de convergência apresentado em relação às principais metas quantificadas, indicadores de realização e de resultado;
  2. Pronunciar-se sobre os relatórios de progresso anuais e final do Plano de Acção, apreciando os resultados intercalares e finais do mesmo;
  3. Pronunciar-se sobre a proposta de Plano de Acção, bem como sobre as respectivas propostas de reprogramação e de implementação;
  4. Fornecer sugestões e apresentar propostas no âmbito do processo de elaboração e de execução do Plano de Acção, bem como sobre os respectivos mecanismos de implementação;
  5. Efectuar recomendações para a promoção de um quadro de mobilidade inovador no Norte de Portugal, constituindo-se como um espaço de reflexão e acompanhamento das dinâmicas que lhe são inerentes e fornecendo contributos e orientações para a definição e execução de estratégias para o sector dos transportes e da logística, ao nível da Região do Norte.
-



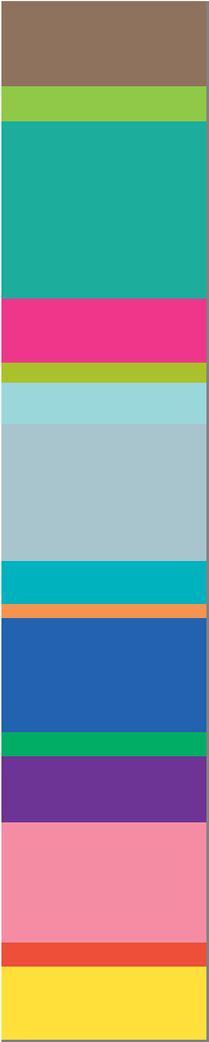
- > **PNPOT – Programa Nacional das Políticas de Ordenamento do Território**, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, Dezembro 2006.
- > **Plano de Actuação do PNAC (Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2006) dos Transportes**, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações – GSET, Novembro de 2006.
- > **Formulação de Políticas Públicas no Horizonte 2013 – Acessibilidades e Transportes**, Direcção Geral de Desenvolvimento Regional, Novembro de 2005.
- > **TEN-T eixos e projectos prioritários 2005**, Comissão Europeia – DGET, 2005.
- > **Plano Rodoviário Nacional** (DL 222/ 98 com as alterações introduzidas pela Lei 98/ 99, pela Declaração de rectificação 19-D/98 e pelo DL 182/ 2003).
- > **Plano Tecnológico – Um Plano para a Inovação e o Crescimento. Tecnologia – Transportes e Logística**, 2005.
- > **Portugal Logístico – Rede Nacional de Plataformas Logísticas**, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações – GSET, Maio de 2006.
- > **A Logística e a Perifericidade – situação da Região Norte face aos seus mercados de destino e aos seus pontos de abastecimento – coerência com as políticas públicas de dotação de infra-estruturas**, EGP/ INEGI/ IBM para a CCDR-N, 2005.
- > **Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional**, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações – SET, Junho de 2006.
- > **Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário**, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações – SET, Outubro de 2006.
- > **Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário**, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações – SET, Dezembro de 2006.
- > **LIVRO VERDE por uma nova cultura da mobilidade urbana**, Comissão das Comunidades Europeias, 2007.

- > **LIVRO VERDE** para uma futura política marítima da União, Comissão das Comunidades Europeias, 2006.
  
- > **LIVRO BRANCO** A política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a hora das opções, Comissão das Comunidades Europeias, 2001.
  
- > **PROT RN Modelo Territorial – Acessibilidades, Mobilidade e Logística**, CCDR-N, Dezembro 2007.
  
- > **NORTE 2015 O Território – Mobilidade, Transportes e Acessibilidades**, CCDR-N, Dezembro 2005.











Acolhimento empresarial



Energia



Mobilidade



Ambiente



Indústrias criativas



Moda



Cidades e urbanismo



Inovação



Região digital



Desenvolvimento rural



Internacionalização



Saúde



Empregabilidade



Mar



Turismo

