

**ANÁLISE CRÍTICA DOS PROJETOS DE
INVESTIMENTOS NACIONAIS IDENTIFICADOS
NO PLANO DE INVESTIMENTO JUNCKER**

Este Documento insere-se no âmbito do conjunto de competências atribuídas pela Portaria n.º 125/2014, de 25 de junho, ao Serviço de Prospetiva e Planeamento (SPP) e visa contribuir para os objetivos estratégicos da Secretaria-Geral, exercendo as funções de entidade coordenadora do Programa Orçamental do MAOTE e da elaboração das Grandes Opções do Plano, bem como apoiar a ação do MAOTE na definição dos objetivos, estratégia e formulação das políticas.

Este Relatório dedica-se à **Análise Crítica dos Projetos de Investimentos Nacionais Identificados no Plano de Investimentos Juncker.**

28 de maio de 2015

Elaborado por:
Filinto Teixeira (SPP – Divisão Estratégia, Planeamento e Estatística/SG MAOTE)

Secretaria-Geral
Rua de “O Século”, n.º 51 - 3.º, 1200-433 Lisboa, PORTUGAL
TEL +351 213 231 500 FAX +351 213 231 530
EMAIL sg@sg.maote.gov.pt

Índice

Sumário Executivo.....	5
1. Introdução	6
1.1. Planos, estratégias e iniciativas para promover o investimento em Portugal	8
1.2. O Plano “Juncker”	12
2. Análise dos projetos apresentados por Portugal.....	19
2.1. Análise por Setores.....	19
2.2. Análise por Tipo de financiamento	24
2.3. Análise pelos principais Atores.....	25
2.4. Impactos dos Projetos no emprego, no investimento e na competitividade	28
2.5. Consequências em termos de Ambiente, Energia e Território	31
2.5.1. Estratégia Europa 2020	31
2.5.2. Pacote Energia Clima 2030	32
2.5.3. Qualidade do Ar; Resíduos; Ruído	33
2.5.4. Passivos ambientais	33
2.5.5. Massas de Água	34
2.5.6. Gestão de Riscos Ambientais	34
2.5.7. Adaptação às Alterações Climáticas	34
2.5.8. Território	34
3. Análise sumária comparativa com outros Estados-membros	35
4. Conclusão.....	36
5. Cronograma e próximas etapas.....	38
Bibliografia.....	39

Índice de Caixas

Caixa 1: Fatores com impacto na competitividade	29
Caixa 2: Constrangimentos da União Económica e Monetária	37

Índice de Figuras

Figura 1: Plano de Investimento para a Europa	18
---	----

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Formação Bruta de Capital Fixo em Estados-membros seleccionados.....	6
Gráfico 2: Formação Bruta de Capital Fixo: quebra de investimento por Estado-membro e por setor.....	7
Gráfico 3: Financiamento para investimento comunitário 2014-2020	10
Gráfico 4: Projetos apresentados por Portugal por tipologias	20
Gráfico 5: Valor dos projetos apresentados por Portugal por tipologias	20
Gráfico 6: Propostas de projetos de investimento por subsetores	22
Gráfico 7: Tipo de financiamento das propostas de projectos de investimento.....	25
Gráfico 8: Número de projetos por Atores.....	27
Gráfico 9: Distribuição das propostas de investimento dos Estados-membros por setores.....	35

Índice de Quadros

Quadro 1: Propostas de contribuições dos Estados-membros para o FEIE.....	13
Quadro 2: Propostas de projetos portugueses com maiores custos.....	23
Quadro 3: Distribuição dos Atores por tipologia dos projetos	26
Quadro 4: Quadro comparativo dos projetos por setores de Estados-membros seleccionados	36

Índice de Mapas

Mapa 1: Interconexões elétricas entre Portugal e Espanha.....	8
Mapa 2: Interconexões dos transportes	9
Mapa 3: Prioridades de projetos e investimentos – corredores estratégicos.....	11

Sumário Executivo

O investimento na UE caiu cerca de 15% desde o pico registado em 2007 até ao segundo trimestre de 2014 e está bastante abaixo da tendência histórica. Esta quebra está associada a taxas baixas de crescimento económico e a elevados níveis de desemprego. Várias soluções cumulativas têm sido tentadas mas, persistem os desequilíbrios macroeconómicos.

O Plano de Investimento para a Europa, lançado pela *Comissão Juncker*, representa uma nova abordagem, focada nos projetos em vez dos subsídios. Os projetos serão avaliados em função da sua viabilidade e dos impactos económicos e ambientais.

O Plano de Investimento assenta em três pilares: mobilização de financiamento para o investimento, tendo em atenção as PME; investimento para a economia real; e melhoria das condições de investimento para o aprofundamento do Mercado Único.

O elemento central do Plano é o Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE), criado no âmbito do Banco Europeu de Investimentos, em conjunto com a Comissão Europeia. O FEIE terá um Conselho Diretivo e um Comité de Investimento. O Plano terá também um *pipeline* de projectos e uma Plataforma de Aconselhamento ao investimento.

O FEIE será dotado com € 21 mil milhões de capital semente do orçamento da UE e do BEI, sem onerar os contribuintes, que funcionará como garantia. Esta garantia irá permitir empréstimos que se estima poderem ser alavancados por um fator de 15, prevendo-se que atinja a verba de € 315 mil milhões, parte com financiamento público, esperando-se que a maior parte seja com financiamento privado. O FEIE dará garantia aos projetos com a qualidade necessária e com fator de risco superior ao normal. Os Estados-membros foram convidados a contribuir para o FEIE.

Projetos que tenham interesse para a UE mas que extravasem as suas fronteiras podem ser financiados no âmbito do Plano. São exemplos indicativos interconexões de energia entre Portugal, Espanha e Marrocos, e interligação por cabo de banda larga entre Portugal, Espanha e Brasil.

Portugal candidatou 113 propostas de investimento nas áreas do conhecimento e economia digital; união da energia; transporte; infraestruturas sociais; e recursos e ambiente. O valor total dos custos de investimento é de € 30,670 mil milhões, dos quais € 16,056 mil milhões (cerca de 52%) são para o período de 2015 a 2017.

As propostas de projetos de investimento incluem diversos Programas, Planos, Roteiros e Estratégias, e outros tipos de investimento, com diferentes tipos de financiamento, público, privado e público/privado.

Os investimentos irão ter impactos no emprego, no crescimento e na competitividade, e consequências em termos de ambiente, energia e território, com especial relevância nos objectivos e metas da Estratégia Europa 2020 (concretizado em termos nacionais nos Programas Nacionais de Reforma) e alinhado com o Portugal 2020 – Acordo de Parceria 2014-2020.

O Regulamento do FEIE está em fase de conclusão, através do triálogo entre o Conselho, a Comissão e o Parlamento Europeu, tendo em vista a sua aprovação na reunião plenária de junho do Parlamento Europeu.

As questões em aberto dizem respeito: ao financiamento da garantia do FEIE, com questões sobre a utilização de verbas do Mecanismo Interligar Europa e do Programa Horizonte 2020 face a outras soluções; à governança do FEIE e aos papéis do Conselho e do Parlamento Europeu; ao acordo do FEIE e ao tipo de instrumento legislativo (necessidade ou não de Ato delegado; entre outros); aos critérios de investimento e tipo de instrumento legal que o enquadre; e ao período de vida do FEIE, com eventual extensão do período de vida ou sua continuação de forma permanente.

1. Introdução

Desde 2010 as condições de financiamento tornaram-se muito restritivas. O crédito às empresas públicas diminuiu muito a partir de 2014, devido ao recurso a formas alternativas de financiamento, nomeadamente ao mercado obrigacionista. Verificou-se em simultâneo uma redução da oferta e da procura de crédito. A continuidade das dificuldades das empresas no acesso ao crédito constituiu um importante fator limitativo do investimento, com efeitos negativos no PIB e no emprego.

Face à contração do crédito bancário, as empresas recorreram a formas alternativas de financiamento, em muitos casos não acessível às PME (pequenas e médias empresas).

A recuperação está a ser frágil devido ao fraco investimento, principalmente na zona euro, que registou a maior queda do investimento, de que são exemplos Estados-membros como a Grécia, Irlanda, Espanha, Portugal e Itália (1.ª parte do Gráfico 1).

Outros Estados-membros como a Bélgica, Finlândia, Alemanha, Países Baixos e Reino Unido (Estado-membro fora da zona euro), tiveram melhor desempenho, embora com dupla recessão, com excepção do Reino Unido (2.ª parte do Gráfico 1).

O investimento na UE caiu cerca de 15%, € 433 mil milhões, desde o pico registado em 2007 até ao segundo trimestre de 2014, e está bastante abaixo da tendência histórica. No período de 1999 a 2007 a Formação Bruta de Capital Fixo na UE-28 passou de € 2,416 mil milhões a € 3,039 mil milhões, a preços de 2013, com uma subida de cerca de 25,8%. Em alguns Estados-membros a situação é ainda mais grave: Itália (-25%), Portugal (-36%), Espanha (-38%), Irlanda (-39%) e Grécia (-64%) (Gráfico 2). Esta situação coloca sérios entraves à recuperação económica, à criação de emprego, ao crescimento de longo prazo e à competitividade. (Comissão, 2014).

Real gross fixed capital formation by Member State Index 2007=100

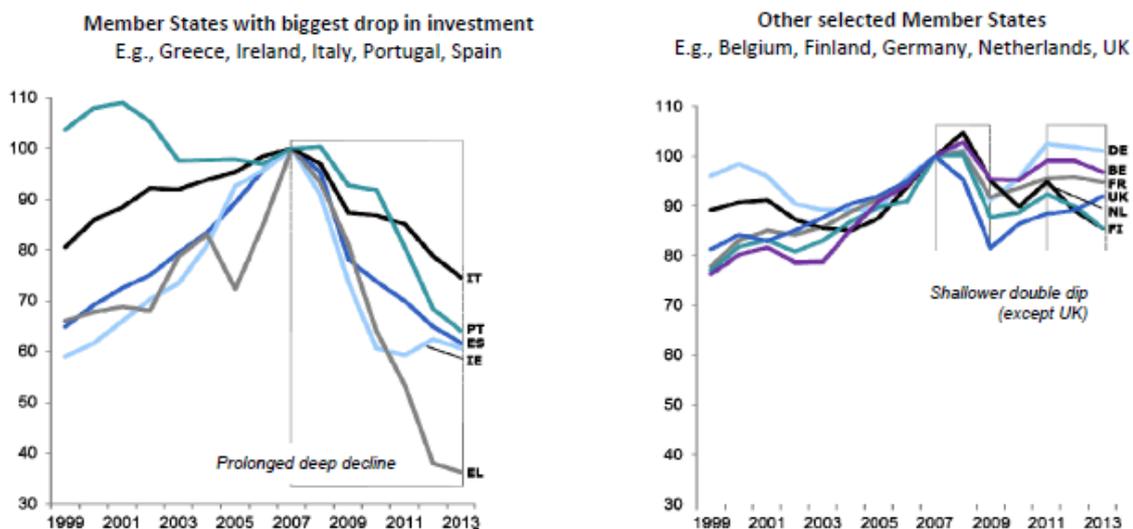
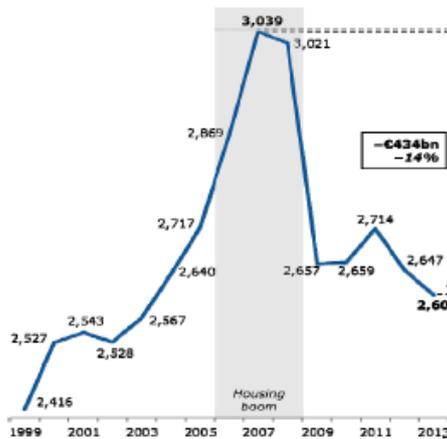


Gráfico 1: Formação Bruta de Capital Fixo em Estados-membros seleccionados

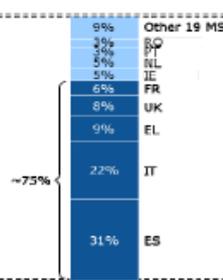
Fonte: European Commission, European Investment Bank, *Why does the EU need an Investment Plan*, Factsheet 1.

Cinco Estados-membros, França, Reino Unido, Grécia, Itália e Espanha, representavam cerca de 75% da queda do investimento, devido à dimensão das suas economias ou à magnitude da queda do investimento, ou a ambos os fatores (Gráfico 2).

Real gross fixed capital formation
EU-28, in 2013 prices, € bn



Share of total drop by country
EU-28, in percentage*



Share of total drop by sector
EU-26, in percentage*

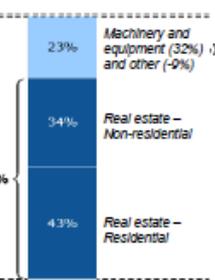


Gráfico 2: Formação Bruta de Capital Fixo: quebra de investimento por Estado-membro e por setor

Fonte: European Commission, European Investment Bank, *Why does the EU need an Investment Plan*, Factsheet 1.

Esta lacuna de investimento apresenta riscos para que sejam alcançadas as metas estabelecidas na Estratégia Europa 2020. A capacidade das políticas melhorarem as condições de contexto, que se foram degradando e não acompanhando as políticas, coloca importantes desafios.

As medidas do BCE têm sido insuficientes para ultrapassar a situação de baixo crescimento económico, das restrições orçamentais devidas às medidas de austeridade e da pressão para a solução de problemas urgentes e inadiáveis, que requerem elevados montantes de investimento, como as alterações climáticas, o desemprego, principalmente dos jovens, o desemprego de longa duração e a questão demográfica, entre outros.

No final de 2014 o Banco Europeu de Investimentos (BEI) reapareceu como um ator relevante ao nível do financiamento de projetos de investimento, com o anúncio feito pela Comissão do lançamento do Plano de Investimento para a Europa. Este plano tem como base a criação do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE) no âmbito do BEI.

Portugal foi particularmente atingido pela crise económica e financeira de 2008, e, em particular, o investimento teve uma quebra acentuada de 2008 para 2013, em que passou de 22% do PIB para 15% (Comissão Europeia 2015).

As políticas orçamental e fiscal tornaram-se mais restritivas e o investimento público reduziu-se drasticamente. O investimento público aumentou entre 2008 e 2010 e entrou em queda de 2010 a 2014¹

Um dos principais desafios que se colocam a Portugal é o elevado nível de endividamento público e, principalmente, do sector privado.

A pressão contínua para a redução da dívida tem pesado nas perspetivas de investimento, principalmente nos investimentos adicionais para a redução dos custos da energia, para o aumento da eficiência energética e para as interconexões entre as redes de energia transfronteiriças.

¹ Fonte: INE, Contas anuais das administrações públicas; os dados de 2013 e 2014 são previsões. Nota: a taxa de desemprego os valores para Portugal são sempre superiores à média da UE, e apenas Grécia, Espanha e Croácia, a que se junta Chipre a partir de 2014, têm piores taxas (Comissão Europeia, Previsões da Primavera 2015): http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2015_spring_forecast_en.htm.

No contexto nacional, muitos dos projetos dos planos, estratégias e iniciativas em curso não chegaram a ser concluídos ou nem sequer foram iniciados², devido aos impactos no Orçamento do Estado e no Setor Empresarial do Estado³, ao elevado grau de incerteza, à proveniência das fontes potenciais do financiamento e aos custos do investimento e da implementação dos projetos.

O *Plano de Investimento Juncker* deu a possibilidade de Portugal apresentar rapidamente uma lista de projetos, muitos deles integrados no Plano Estratégico dos Transportes, alguns em fase de conclusão, outros em fases iniciais ou intermédias de desenvolvimento, ou nem sequer iniciados.

É uma importante oportunidade para a obtenção de financiamento, para a alavancagem dos projetos e para a sua concretização.

1.1. Planos, estratégias e iniciativas para promover o investimento em Portugal

Apesar de todos estes constrangimentos Portugal tem um conjunto de planos, estratégias e iniciativas que no seu conjunto expressam propostas de acção para a reversão da situação.

A **Estratégia de Fomento Industrial**⁴ para o Crescimento e o Emprego 2014-2020 constitui uma dessas componentes, pela sua articulação com outras iniciativas em áreas como o turismo, a agricultura, as florestas, o fomento mineiro e o comércio.

A Estratégia de Fomento Industrial integra toda a cadeia de valor, desde as matérias-primas até ao serviço pós-venda, incluindo atividades dos setores primário (agro-indústria), secundário e terciário, as infraestruturas logísticas (rodoviárias, ferroviárias e portuárias), a melhoria dos níveis de qualificação do capital humano (através do reforço do ensino profissional e da aprendizagem dual) e a diminuição dos custos de contexto.

Medidas de âmbito nacional e europeu, nomeadamente em áreas transversais, como a conclusão das redes transeuropeias dos transportes, da energia⁵ e das telecomunicações, que podem contribuir para a potenciação das medidas nacionais e para o aprofundamento do mercado interno. São projetos que vêm do passado e que estão em curso.



Mapa 1: Interconexões elétricas entre Portugal e Espanha

Fonte: Comissão Europeia (2014), *Resumo do Acordo de Parceria para Portugal, 2014-2020*.

São necessárias reformas estruturais para a ultrapassagem de barreiras aos projetos de investimento nas infraestruturas de transportes, tendo em vista a dimensão transfronteiriça para a maximização das

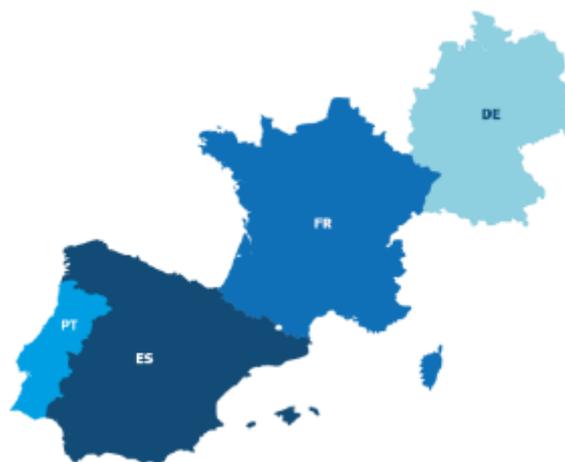
² Alguns desses projetos já com informação prévia ou estudos técnicos, ambientais e de execução.

³ Incluindo a componente de participação nacional do co-financiamento comunitário ao investimento.

⁴ Aprovada pela RCM 91/2013.

⁵ Infraestruturas que liguem a Península Ibérica ao centro da Europa a nível de electricidade e gás natural, permitindo a Portugal escoar a energia produzida através de fontes renováveis, diversificar os fornecedores de gás natural e reduzir o custo da energia.

oportunidades do mercado único europeu e a potenciação da ligação a Espanha e ao arco central comunitário (Reino Unido, França, Benelux, Alemanha e Itália).



Mapa 2: Interconexões dos transportes

Fonte: Comissão Europeia (2014), *Resumo do Acordo de Parceria para Portugal, 2014-2020*.

O **Portugal 2020 – Acordo de Parceria 2014-2020**, representa um novo enfoque relativamente às políticas dos fundos europeus estruturais e de investimento, assente em:

- Competição no acesso aos fundos, que não estão pré destinados, promovendo-se a valorização do mérito relativo das operações e dos resultados que com eles se pretendem alcançar;
- Programação e aplicação dos fundos centrados nos resultados;
- Existência de um quadro financeiro com metas e indicadores de realização e de resultados;
- Prioridade à competitividade e internacionalização;
- Reforço das dotações para a eficiência energética;
- Existência de um programa específico para a inclusão e emprego;
- Criação de uma Instituição Financeira de Desenvolvimento (IFD) para melhores condições de financiamento da economia, através de redução de custos e aumento dos prazos de financiamento às empresas, do aumento de liquidez na economia numa perspetiva anticíclica e da criação de novos instrumentos financeiros;
- Desenvolvimento de uma nova cultura de parcerias para os resultados, de âmbito temático ou territorial (Investimentos Territoriais Integrados, Desenvolvimento Local de Base Comunitária, Ações Integradas de Desenvolvimento Urbano Sustentável);
- Aceleração do processo de arranque e implementação do Portugal 2020.

O Gráfico seguinte apresenta a distribuição do financiamento comunitário do Acordo de Parceria por áreas temáticas.

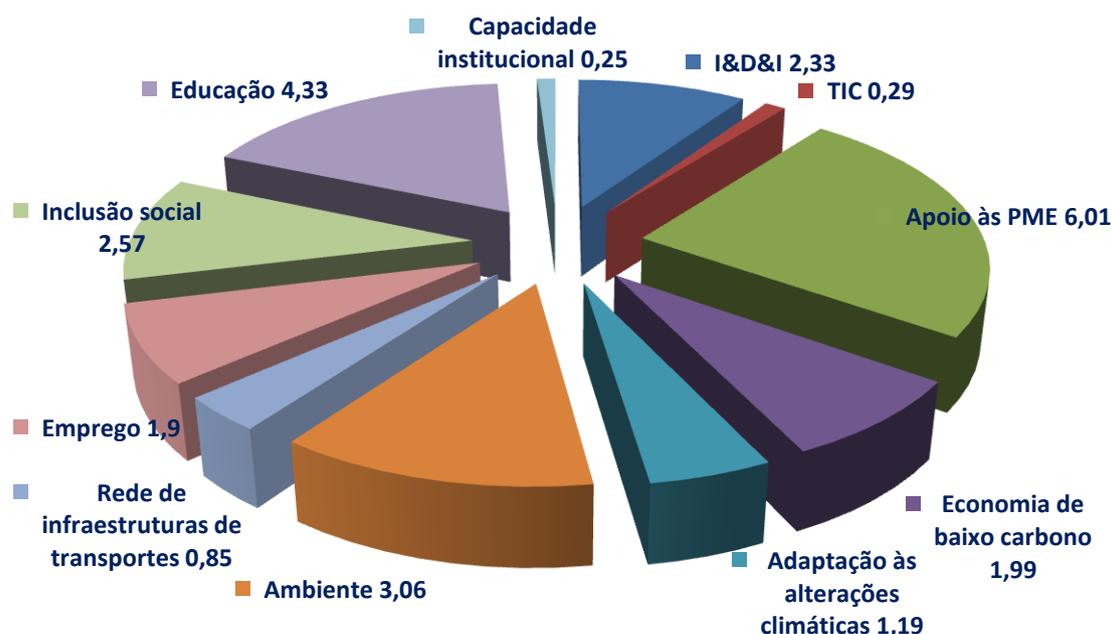


Gráfico 3: Financiamento para investimento comunitário 2014-2020

Unidade: mil milhões de euros.

Fonte: Comissão Europeia (2014), *Resumo do Acordo de Parceria para Portugal, 2014-2020*.

O **Programa de Investimentos na Rede Ferroviária Nacional para o horizonte 2014-2020**⁶ tem como prioridades a rede ferroviária principal, as ligações internacionais à Rede Transeuropeia de Transportes, nomeadamente a construção da linha Évora-Caia, aos portos, às plataformas logísticas e terminais de mercadorias e aos polos industriais.

No setor ferroviário há constrangimentos com grau de prioridade elevado, como as infraestruturas obsoletas e degradadas, com vida útil há muito ultrapassada, ausência de eletrificação em alguns segmentos (Linha do Douro), sinalização e sistemas de alimentação heterogéneos, diferenças de bitola com Espanha e o resto da Europa e limitação do comprimento e peso máximo dos comboios, com implicações no transporte de mercadorias.

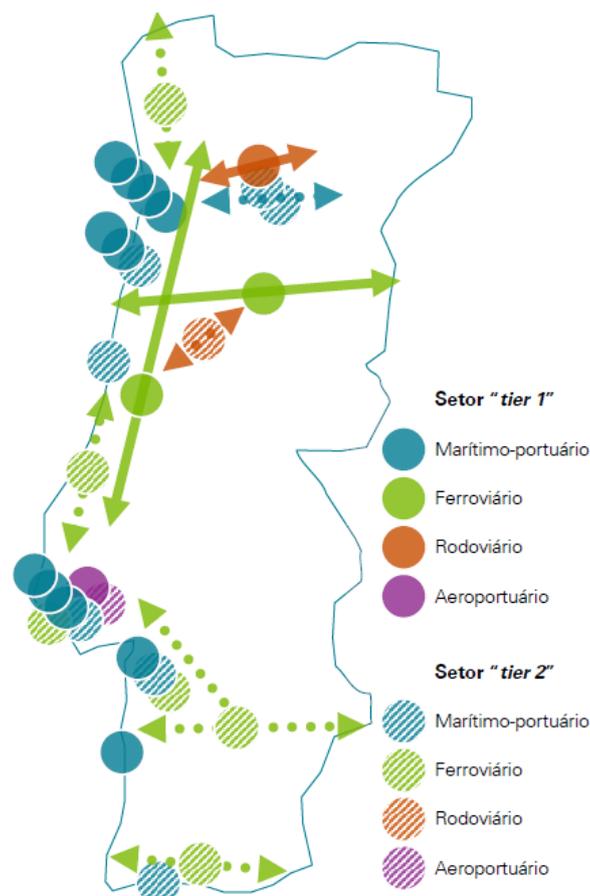
No setor rodoviário é dada prioridade ao fecho da malha rodoviária (ligações tipo *last mile*) e à ligação do aeroporto de Faro à rede ferroviária nacional.

A **Estratégia de Investimentos Portuários 2013-2020** considera os investimentos nos portos de Leixões, Lisboa e Sines constantes do Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+), que define os investimentos nos principais corredores de transporte do País, com base na proximidade e conectividade, com impactos na mobilidade do tráfego pesado e de transporte de mercadorias e de pessoas e bens. Estes investimentos têm como objetivos o reforço da capacidade dos terminais existentes e/ou a construção de novo terminal de contentores e melhores ligações às áreas logísticas.

⁶ No âmbito do Programa Estratégico de Transportes (PEC) para 2011-2015, foram desativadas as linhas do Corgo, Tua, Tâmega, Figueira da Foz, Cáceres (circulam apenas comboios de passageiros do serviço internacional Lusitânia), Leixões (o serviço de passageiros), Vendas Novas (o serviço de passageiros), linha do Alentejo entre Beja e Funcheira (mantém a ligação às minas de Neves Corgo), Leste (o serviço de passageiros), Vouga (o serviço de passageiros), linha do Oeste entre Caldas da Rainha e Figueira da Foz (o serviço de passageiros). Outros segmentos com baixa procura em serviços regionais das linhas do Norte, Beira Alta, Beira Baixa, Braga, Guimarães, Urbanos de Coimbra e serviços noturnos foram racionalizados. Foram adotados novos modelos de exploração integrada nas linhas do Alentejo e Évora.

As infraestruturas logísticas assumem um papel importante na definição dos seguintes corredores prioritários, no quadro ibérico, europeu e internacional:

- Um **corredor principal ao longo da fachada atlântica** para ligar o arco metropolitano do Porto, o sistema metropolitano do centro litoral, o arco metropolitano de Lisboa, a Via Navegável do Douro, os portos de Leixões, Aveiro, Lisboa e Sines, à Galiza e a outras zonas de Espanha, França e Alemanha;
- Um **corredor norte** a ligar o arco metropolitano do Porto, o sistema metropolitano do centro litoral e o porto de Aveiro a Vilar Formoso, em direcção a Salamanca e ao resto da Europa;
- Um **corredor sul** a ligar os portos de Sines, Setúbal e Lisboa a Caia e ao resto da Europa; e
- Um **corredor horizontal no Algarve** a ligar o arco metropolitano do Algarve às infraestruturas marítimas portuárias, ferroviárias e aeroportuárias, numa ótica intermodal (Mapa 3).



Mapa 3: Prioridades de projetos e investimentos – corredores estratégicos

Fonte: Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+), Anexo I.

O Mapa 3 apresenta as prioridades dos projetos nacionais de investimento no setor dos transportes, de nível 1 e de nível 2, e os corredores estratégicos aglutinadores.

Destacam-se os seguintes projetos de investimento nos corredores:

- Corredor principal ao longo da fachada atlântica que engloba:
 - Os investimentos nos **portos de Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines e na Via Navegável do Douro**; e
 - A **modernização das linhas ferroviárias do Norte, do Minho e do Oeste**.

Secretaria-Geral
Rua de "O Século", n.º 51 - 3.º, 1200-433 Lisboa, PORTUGAL
TEL +351 213 231 500 FAX +351 213 231 530
EMAIL sg@sg.maote.gov.pt

- Corredor norte que engloba:
 - A **modernização da linha da Beira Alta (corredor Aveiro Vilar Formoso) com ligação a Espanha, e o fecho da malha rodoviária com os investimentos no Túnel do Marão e no IP3 (Coimbra-Viseu).**
- Corredor sul que engloba:
 - Uma **nova ligação ferroviária internacional até Espanha pelo Poceirão/Caia.**
- Corredor horizontal no Algarve que engloba:
 - Os investimentos nas **infraestruturas marítimas portuárias, ferroviárias e aeroportuárias, numa ótica intermodal.**

Os objetivos destes investimentos são os de desenvolvimento de infraestruturas de elevado valor acrescentado na área dos transportes, para potenciação das capacidades de exportação, internacionalização e capacidade competitiva, assente na intermodalidade entre modos e redes de transportes de carga e de passageiros⁷, nos aeroportos e portos de cruzeiros, nos núcleos urbanos densos, e nas interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria.

Muitas destas prioridades constam do **Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)**, constituído por um Relatório e por um Programa de Ação para Portugal 2025.

Os principais critérios para a seleção dos projetos e investimentos são:

- A valorização dos aspectos relacionados com competitividade, eficiência, financiamento, sustentabilidade e intermodalidade;
- A valorização dos projetos que potenciem impactos positivos na economia por via do segmento de mercadorias em detrimento do segmento de passageiros; e
- A valorização de projetos que potenciem infraestruturas já existentes em detrimento de projetos *greenfield*⁸ (PET3+ Anexo I).

1.2. O Plano “Juncker”

O Plano foi proposto pela Comissão Europeia ao Conselho Europeu, como contributo adicional para a recuperação económica da UE, particularmente na zona euro.

É um plano para a ação, assente na premissa de que os estímulos para o investimento são passos para impulsionar o emprego, num contexto em que as previsões para o crescimento são revistas em baixa em vários dos Estados-membros.

O plano assenta nos três pilares seguintes:

(1) Mobilização de financiamento para o investimento: o Fundo Europeu de Investimentos Estratégicos (FEIE) deverá ser constituído com € 16 mil milhões do orçamento da UE⁹ a título de garantia e € 5 mil milhões do BEI, num total de € 21 mil milhões¹⁰, para *desbloquear* e estimular o investimento público e privado.

⁷ Os projectos prioritários privilegiam a carga e as mercadorias em detrimento dos passageiros, os projetos de consolidação e desenvolvimento de infraestruturas existentes em vez de projectos novos, e o investimento nos portos e na ferrovia.

⁸ Projetos incipientes, ainda no *papel*.

⁹ Sem implicar encargo adicional para os contribuintes.

¹⁰ O montante de € 21 mil milhões permitirá ao BEI a emissão de obrigações com o triplo desse valor e usar o dinheiro para o co-financiamento dos projetos em conjunto com investidores privados, para que por cada euro gasto pelo Fundo sejam atraídos 15 euros adicionais em investimentos de empresas e de autoridades públicas.

Inicialmente estimava-se que metade da garantia de € 16 mil milhões iria ser proveniente do Mecanismo Interligar Europa (€ 3,3 mil milhões), do Programa Horizonte 2020 (€ 2,7 mil milhões) e das margens orçamentais, isto é, margens não utilizadas no orçamento comunitário (€ 2 mil milhões), mas, devido a questões levantadas pelo Parlamento na utilização de verbas do Mecanismo Interligar Europa e do Programa Horizonte 2020, decorrem negociações entre a Comissão, o Conselho e o Parlamento. Prevê-se que esta reserva de € 21 mil milhões possa *gerar* empréstimos de € 63 mil milhões, com um fator de alavancagem de 3, sem contar com as contribuições dos Estados-membros. Até 30 de abril de 2015 alguns Estados-membros tinham já declarado as suas propostas de contribuição, que ascendem a € 25,580 mil milhões, conforme Quadro seguinte:

Quadro 1: Propostas de contribuições dos Estados-membros para o FEIE

Estado-membro	Proposta de contribuição (unidade: € mil milhões)
Espanha	1,5
Alemanha	8
Itália	8
França	8
Luxemburgo	0,080
Polónia	8
Total	33,580

Fonte: Comissão Europeia.

Os Estados-membros subscritores do capital passarão a ser acionistas do FEIE. As suas subscrições, incluindo as suas eventuais participações nas plataformas de investimento, não deverão ser contabilizadas para os ajustamentos no âmbito do Pacto Orçamental¹¹, quer na vertente preventiva quer na vertente corretiva do Pacto, sendo consideradas medidas extraordinárias e de carácter pontual. No caso de incumprimento do limite de 3% do défice devido às contribuições, a Comissão não recorrerá ao Procedimento de Déficit Excessivo, desde que o desvio seja *pequeno* e pontual. Mas as despesas em infraestruturas estratégicas não são tratadas da mesma forma (o regulamento ainda está na forma de *draft*).

Os projetos de investimento devem ser consistentes com as regras das Ajudas de Estado. No caso dos projetos que cumpram esses requisitos e recebam apoio do FEIE, qualquer apoio nacional complementar será avaliado de forma simplificada e acelerada relativamente às Ajudas de Estado, na qual o único elemento adicional a verificar pela Comissão será a proporcionalidade do apoio público (*ausência de sobrecompensação*).

O tratamento e registo estatístico dessas contribuições, e, nomeadamente, em relação ao défice e/ou dívida de um Estado-membro, é uma questão que o Eurostat avaliará em detalhe, assim que o FEIE for estabelecido. Mas, qualquer que seja a classificação, as regras em relação ao Pacto Orçamental foram já clarificadas pela Comissão, no que se refere aos impactos sobre as estatísticas e as suas consequências.

A Comissão, em colaboração com outras instituições da UE, continuará a acompanhar e a monitorizar os progressos no âmbito do Semestre Europeu de Coordenação das políticas macroeconómicas.

¹¹ Trata-se de uma forma de reforçar a coerência entre o FEIE e os Fundos Estruturais e de Investimento e de evitar o risco de exclusão recíproca.

Há a possibilidade de estabelecimento de plataformas plurinacionais para a promoção de projetos transfronteiras ou de um grupo de projetos entre Estados-membros. Estados terceiros e investidores privados extra comunitários poderão também ser subscritores do FEIE e participar nos projetos¹². As partes terceiras poderão cofinanciar projetos com o FEIE, quer projeto a projeto quer através de plataformas de investimento.

São também possíveis diversas formas de parcerias público-privadas, incluindo veículos como os fundos complementares, de que são exemplos os fundos europeus de investimento a longo prazo.

A Comissão prevê que a participação do capital privado tenha um fator de alavancagem de 5 em relação aos € 63 mil milhões, para se alcançar o valor de € 315 mil milhões (objetivo da Comissão de mobilização de investimento adicional para o triénio 2015-2017). Estima-se assim um fator total de alavancagem de 15, correspondente ao produto dos fatores 3 e 5. A Comissão espera que o capital próprio do FEIE seja alavancado de duas formas: por um lado pelas contribuições do setor privado para o FEIE; e, por outro lado, pelo projeto, pelas suas características para atrair investimento adicional do setor privado. Desta forma calcula-se que o financiamento do capital privado possa ser de € 252 mil milhões.

(2) Canalização do financiamento para a economia real¹³: o Plano tem também como objetivos estimular o investimento pelo aumento da oferta de capital às empresas e aos projetos de investimento; ultrapassar as falhas do mercado; aumentar a competitividade; apoiar o crescimento económico da UE a longo prazo; e contribuir para o reforço da coesão económica, social e territorial da UE. O FEIE irá financiar principalmente projetos estratégicos nas áreas: das infraestruturas de banda larga, energia e transportes; educação e formação, saúde, investigação e inovação, tecnologias da informação e comunicação, energias renováveis e eficiência energética e de recursos; projetos de infraestruturas nos recursos naturais, ambientais, desenvolvimento urbano e nos domínios sociais; projetos que possam contribuir para empregos decentes para os jovens, complementando os esforços do Sistema de Garantia da Juventude (*Youth Guarantee Scheme*¹⁴); e também projetos das PME¹⁵, principalmente através do FEI¹⁶.

Algumas críticas sublinharam o facto do montante previsto, € 315 mil milhões, estar muito aquém das necessidades reais. Mas deve ser aqui referido que muitas destas áreas têm recebido fundos comunitários e que os resultados estão longe do sucesso. O relatório *O que fazemos com os fundos europeus? O QREN 2007-2013* (coordenação de Paulo Areosa Feio, 2015) registava no final do ciclo que os pagamentos intermédios da UE correspondentes ao Fundo Social Europeu (FSE), ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e ao Fundo de Coesão (FC), em percentagem da dotação orçamental, eram de apenas 53,3% para o conjunto dos Estados-membros. Neste particular, Portugal obteve o melhor registo, com a taxa de 71,2% de execução do QREN. No grupo dos grandes beneficiários dos fundos estruturais (Estados-membros com dotações superiores a € 14 mil milhões), apenas dois ultrapassaram os 60%: a Alemanha (63,2%) e a Grécia (62,1%). Dos restantes Estados-membros só os que receberam dotações orçamentais pequenas tiveram desempenho idêntico: Estónia

¹² Por exemplo, Portugal, Espanha e Marrocos podem associar-se para melhorar as interconexões energéticas na Europa, e Portugal, Espanha (Canárias) e Brasil podem propor a ligação por cabo submarino entre as Canárias, Lisboa e Fortaleza (Brasil), com envolvimento da Telebras, para o estabelecimento e exploração de um novo cabo ótico submarino de banda larga a ligar a UE ao Brasil. Este projeto foi referido na Declaração Conjunta da Cimeira UE-Brasil, a 24 de fevereiro de 2014.

¹³ Através da criação do *Reportório Europeu de Projetos de Investimento*.

¹⁴ *The Youth Guarantee is a new approach to tackling youth unemployment which ensures that all young people under 25 – whether registered with employment services or not – get a good-quality, concrete offer within 4 months of them leaving formal education or becoming unemployed* (Council Recommendation, April 22nd, 2013).

¹⁵ Investimentos criadores de emprego e de medidas a favor do emprego dos jovens.

¹⁶ O FEI foi criado com o objetivo de prestar apoio às PME. O BEI é o seu acionista maioritário (Grupo BEI). Utiliza fundos próprios e os que lhe são confiados pelo BEI ou pela UE. Não é uma instituição de crédito. Opera através de bancos ou outros intermediários financeiros. Financia operações de capital de risco e proporciona garantias a instituições financeiras. Intervém também na Islândia, Noruega e Liechtenstein (países EFTA) e na Turquia.

(70,6%), Finlândia (68,2%) e Lituânia (68,0%). Isto é, grande parte do dinheiro atribuído pela UE continua a não ser utilizado.

O montante que a Comissão disponibilizará para arranque do FEIE, € 16 mil milhões, é pequeno, de acordo com alguns críticos, e, segundo a proposta da Comissão, parte dele seria retirado do Mecanismo Interligar Europa e do Programa Horizonte 2020. O Parlamento Europeu opôs-se a esta reciclagem dos fundos e a questão está a ser objeto de negociação.

Embora os Estados-membros tenham acolhido com agrado a iniciativa da Comissão, poucos são os que manifestaram a intenção de dar contributos para o capital do FEIE (apenas seis até ao final de abril com o total prometido de € 33,580 mil milhões).

Para além das contribuições já anunciadas pelos seis Estados-membros espera-se que outros Estados-membros anunciem as suas contribuições. Mas, contrariamente ao espírito inicial do Plano, as contribuições deverão ser feitas através dos bancos nacionais de investimento ou de fomento¹⁷, garantindo assim que os fundos irão para projetos nacionais.

O Reino Unido opõe-se ao aumento do orçamento comunitário para a canalização de mais verbas para o Plano de Investimento.

Outras críticas consideram que o financiamento da parte do setor privado está sobrevalorizado e que o fator de alavancagem de 15 é demasiado otimista.

Os projetos beneficiarão da experiência e da especialização do BEI na respetiva análise e escrutínio (*due diligence*).

A Comissão está a levar a cabo uma série de ações de divulgação do Plano junto dos Estados-membros, incluindo Portugal. O objetivo é o de ser feita a cobertura de todos os Estados-membros até outubro 2015. Serão também feitas visitas a países terceiros, o mais tardar até ao final do ano.

Será disponibilizado um *pipeline* de projetos economicamente viáveis (constituição de uma reserva de projetos a nível comunitário). O facto de um projeto estar incluído no *pipeline* não significa que seja apoiado pelo FEIE, que até poderá apoiar projetos que lá não estejam. Os Estados-membros poderão também disponibilizar *pipelines* nacionais.

Num contexto de aversão ao risco, de contextos de recessão económica, de deflação e de redução da procura, o FEIE pretende inverter estas tendências com a disponibilização de garantia para os projetos que tenham a *qualidade* necessária¹⁸.

Embora os projectos sejam escolhidos pelos seus méritos sem critérios geográficos ou setoriais, serão desenvolvidos esforços para que o período de investimento inicial deva cobrir uma gama alargada de setores e regiões, e que sejam evitadas concentrações excessivas a nível setorial ou regional. Nesse sentido poderão ser indicados limites aos volumes de investimento por setor. A cobertura geográfica dos investimentos deverá abranger todos os Estados-membros. O peso dos investimentos em quatro quaisquer Estados-membros não deverá exceder 50% do *portfolio* total do FEIE. Foram também propostos limites de 30% de exposição máxima do *portfolio* do FEIE a cada um dos setores: energia, telecomunicações, transporte, urbano e social, água e protecção ambiental, indústria e produção primária, e outros.

(3) Melhoria do contexto do investimento¹⁹: garantir no plano normativo maior segurança e previsibilidade nos investimentos, nomeadamente na remoção dos obstáculos ao investimento do setor

¹⁷ Entidades jurídicas que exerçam atividades financeiras a título profissional às quais um Estado-membro confira mandato, a nível central, regional ou local, para o exercício de atividades públicas de fomento ou desenvolvimento.

¹⁸ O regulamento do Fundo está em discussão entre a Comissão, o Conselho e o Parlamento Europeu.

¹⁹ A Comissão proporá medidas em conjunto com as outras instituições da UE e os Estados-membros, no contexto do Semestre Europeu.

privado, para que determinados projetos possam ser concluídos (de outra forma serão perdidos) tendo em vista melhores condições para a sua concretização e contribuição para o reforço do mercado único. Grande parte dos estrangulamentos aos investimentos está relacionada com questões burocráticas, políticas e legais, nomeadamente a qualidade e rapidez da administração pública, regras e procedimentos administrativos, processos de planeamento, tipo de regime de proteção dos credores, processos de contratação pública, acesso ao financiamento, custos de contexto e incerteza regulatória, sendo necessários esforços a nível comunitário, nacional e regional. Deverão ser levadas em consideração as especificidades das PME e a sua importância para a criação de emprego.

Esta dinâmica tem também como objetivo contribuir para o aprofundamento do Mercado Único através da remoção de obstáculos ao investimento e da mobilização das ações de investimento dos Estados-membros.

Segundo o estudo do Parlamento Europeu *Mapping the Cost of Non-Europe, 2014-19*, o aprofundamento do mercado único com o preenchimento das suas lacunas e a resolução dos seus estrangulamentos, em que se inclui a melhoria do contexto do investimento, pode gerar benefícios cumulativos até € 1,467 mil milhões.

O Plano representa uma nova abordagem da UE na atribuição dos fundos comunitários, com uma nova disciplina, passando de um sistema de subsídios aos Estados-membros a um sistema focado em projetos economicamente viáveis e com maior impacto económico.

A garantia proporcionada pelo orçamento da UE permitirá que o FEIE invista nas parcelas com maior risco dos projetos (participações de capital e dívida subordinada), que tornará mais fácil a atração de capital privado, que investirá nas vertentes financeiras mais protegidas (*vertentes seniores*). É uma forma de assegurar o envolvimento de outros *stakeholders* em atividades que à partida não financiariam por sua própria iniciativa. É uma forma de se conseguir um elevado efeito multiplicador, a partir de uma pequena proporção de capital público para assunção de riscos, para uma quota muito maior de capital privado para o financiamento dos projetos.

O efeito multiplicador e os impactos no terreno serão amplificados por ser uma ação conjunta dos Estados-membros, em vez de um único ou um grupo de Estados-membros.

A garantia do FEIE permite a oferta de projetos com maior valor acrescentado e com maior fator de risco²⁰. Os riscos são mitigados através de:

- Experiência e competências do BEI;
- Um Comité de Investimentos que supervisiona as actividades do FEIE;
- Remuneração adequada dos riscos;
- Carteira diversificada de projetos;
- Um fundo de garantia;
- Monitorização do risco e reajustamento das orientações na eventualidade de evolução adversa;
- Em caso de execução da garantia há a possibilidade de repartir ao longo do tempo o respetivo impacto orçamental;
- Sistema de alerta precoce na governação do FEIE tendo em vista a tomada de medidas preventivas caso seja necessário.

Os Estados-membros poderão candidatar projectos que serão avaliados segundo três critérios principais:

²⁰ O Fundo deve segmentar projetos com um perfil de risco superior aos do BEI e aos instrumentos da UE para assegurar o princípio da adicionalidade relativamente às operações existentes, isto é, o Fundo pode financiar as partes dos projetos que não sejam elegíveis no âmbito dos quadros comunitários de apoio. O Fundo só deve ser utilizado quando o financiamento não estiver disponível de outras fontes, em termos razoáveis.

- Valor acrescentado para a UE (que contribuam para os objectivos da UE, como por exemplo a Estratégia 2020 e o Pacote Energia Clima 2030);
- Viabilidade e valor económico;
- Projetos com início no triénio 2015-2017.

O Plano complementa medidas e instrumentos que estão em desenvolvimento, como os Fundos Estruturais e de Investimento para o período 2014-2020, que aplicarão cerca de € 600 mil milhões, incluindo co-financiamento, para investimento a nível nacional e regional.

Segundo estimativas da Comissão Europeia o Plano de Investimento tem potencial para acrescentar € 330 a 410 mil milhões ao PIB da UE e a criação de 1 a 1,3 milhões de postos de trabalho no triénio 2015-2017²¹ (Figura 1).

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) estima que poderão ser criados 1,8 milhões de postos de trabalho (0,8% do total do emprego) se o Plano for bem-sucedido e o efeito de alavancagem elevar os investimentos para os € 315 mil milhões previstos.

Num cenário em que parte dos fundos fosse distribuído em função dos níveis de desemprego nos Estados-membros, a OIT estima que os postos de trabalho a criar poderiam aumentar para cerca de 2 milhões, um aumento de cerca de 10%, e seriam reduzidas as disparidades dentro da UE neste aspeto.

A OIT considera que se fossem alocados menos de 5% do financiamento, na ordem de 4,3% para desenvolvimento de competências, os ganhos complementares de criação de emprego poderiam chegar aos 2,1 milhões de postos de trabalho até 2018, o que compara com uma alocação apenas focada no investimento.

²¹ Não foi possível o acesso aos cálculos da Comissão.

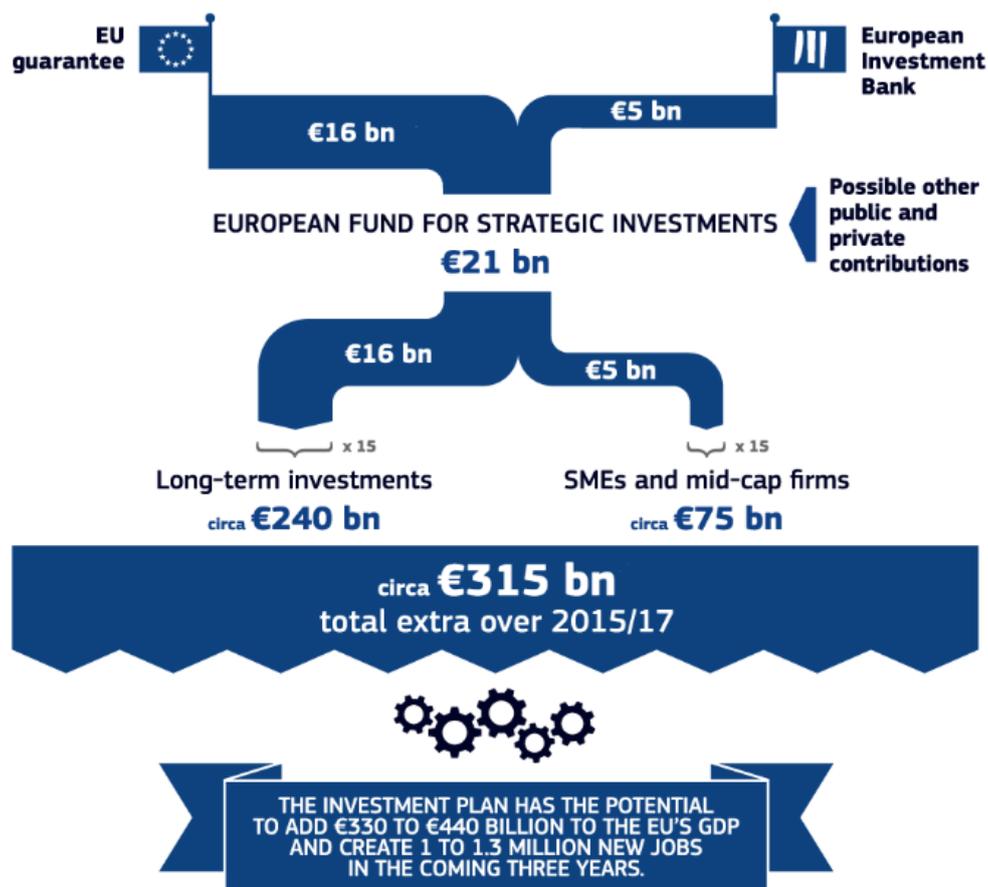


Figura 1: Plano de Investimento para a Europa

Fonte: Comissão Europeia.

O FEIE terá uma **estrutura de governação dual**:

- Um **Conselho Diretivo**, que determinará a orientação estratégica, a afetação dos ativos, as políticas e procedimentos operacionais (nos quais se incluem a política de investimento dos projetos e o perfil de risco do FEIE); e
- Um **Comité de Investimento**, composto por peritos que terão de validar cada projeto, numa perspetiva comercial e social e de acordo com as orientações do FEIE relativas aos investimentos. Os projetos serão selecionados em função do mérito para a maximização do valor acrescentado do FEIE. Não existirão, em princípio, critérios pré-definidos nem quotas por área geográfica ou por setor.

Será criada uma **Plataforma Europeia de Aconselhamento ao Investimento** (balcão único) para apoiar a identificação, elaboração e desenvolvimento de projetos em toda a UE, incluindo apoio técnico e jurídico, o recurso a instrumentos financeiros inovadores e às parcerias público-privadas, com cooperação entre os bancos de fomento nacionais (ou entidades similares) e o BEI. A Plataforma será composta por técnicos do BEI e gratuita para os beneficiários.

A 19 de janeiro de 2015 a Comissão e o BEI lançaram um novo serviço de aconselhamento sobre instrumentos financeiros no âmbito dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento, designado *fi-*

*compass*²². Este serviço será um componente chave para o *balcão único* do Plano de Investimento, que será lançado no verão de 2015.

O estabelecimento do **Pipeline de Projetos de Investimento Europeus** assegurará o meio de acesso a informação transparente e disponível para os investidores.

O BEI apresentará relatórios regulares das atividades do FEIE ao Parlamento e ao Conselho.

No processo de triálogo entre a Comissão, o Conselho e o Parlamento Europeu, tendo em vista a aprovação do regulamento do FEIE com carácter prioritário, os debates foram organizados em oito blocos:

- a) Período de vigência do FEIE;
- b) Governança;
- c) Financiamento;
- d) Utilização da garantia;
- e) Plataforma Europeia de Aconselhamento ao Investimento e Reportório de Investimento/Reserva de Investimento;
- f) Acordo FEIE;
- g) Adicionalidade, objetivos gerais, critérios de elegibilidade, orientações de investimento;
- h) Relatório e contas, obrigação de prestar contas, transparência.

As questões em aberto dizem respeito:

- Ao financiamento da garantia do FEIE, com questões sobre a utilização de verbas do Mecanismo Interligar Europa e do Programa Horizonte 2020 face a outras soluções;
- À governança do FEIE e aos papéis do Conselho e do Parlamento Europeu;
- Ao acordo do FEIE e tipo de instrumento legislativo: necessidade ou não de Ato delegado; painel de avaliação dos indicadores-chave para avaliação dos impactos macroeconómicos dos investimentos;
- Aos critérios de investimento e tipo de instrumento legal; e
- Ao período de vida do FEIE, com extensão do período ou de forma permanente.

2. Análise dos projetos apresentados por Portugal

Portugal candidatou 113 projetos a financiamento no âmbito do Plano de Investimento. O valor total dos custos de investimento é de € 30,670 mil milhões, dos quais € 16,056 mil milhões (cerca de 52%) são para investimento no período de 2015 a 2017.

Muitos destes projetos não foram concretizados devido à falta de financiamento, condições regulatórias ou outras barreiras.

2.1. Análise por Setores

Os projetos estão distribuídos por 5 grandes setores, *Conhecimento e Economia Digital, União da Energia, Transporte, Infraestruturas sociais* (inclui saúde e educação) e *Recursos e Ambiente*.

Destaque para os setores **Transporte** e **União da Energia** que em conjunto representam cerca de 64% do número total de projetos apresentados (Gráfico seguinte).

²² <http://www.fi-compass.eu/>.

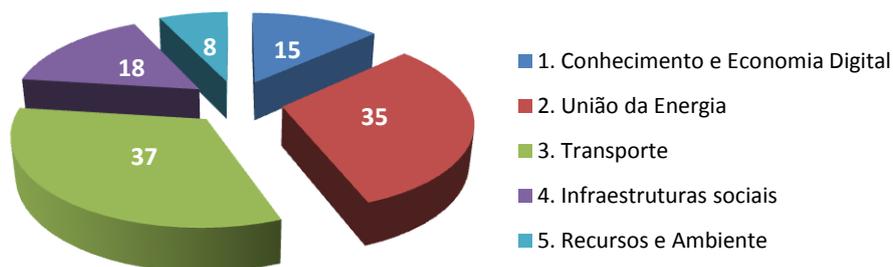


Gráfico 4: Projetos apresentados por Portugal por tipologias

Unidade: número de projectos.

Fonte: Cálculos próprios com base na Comissão Europeia.

As propostas de investimento do setor **Transporte** valem € 10,867 mil milhões, as das **Infraestruturas sociais** € 8,365 mil milhões e as da **União da Energia** € 7,156 mil milhões. Em valor estes três setores representam cerca de 86% do total.

Dos valores do investimento para o triénio 2015-2017 destaque também para o setor **Transporte**, com € 5,037 mil milhões, seguido da **União da Energia** com € 4,899 mil milhões e das **Infraestruturas sociais** com € 3,797 mil milhões. Em conjunto representam também cerca de 86% das propostas de investimento para esse período (Gráfico seguinte).

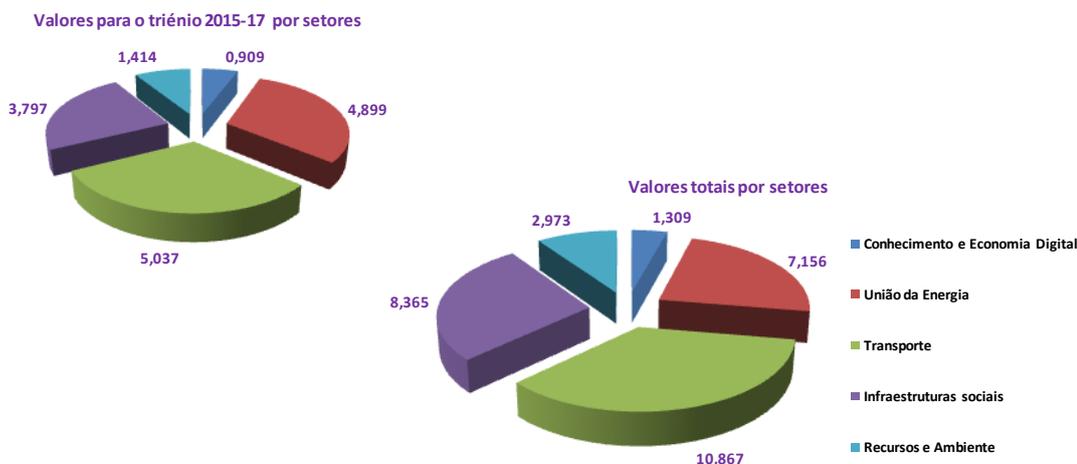


Gráfico 5: Valor dos projetos apresentados por Portugal por tipologias

Unidade: € mil milhões.

Fonte: Cálculos próprios com base na Comissão Europeia.

No Setor do **Conhecimento e Economia Digital** sobressaem, em termos de valores, dois projetos: o *Roteiro Nacional de Infraestruturas de I&D*, de € 0,320 mil milhões e a *Implementação da Banda Larga*, de € 0,300 mil milhões.

O projecto **Roteiro Nacional de Infraestruturas de I&D** tem como finalidade a construção e suporte de 40 infraestruturas de I&D, a serem implementadas até 2018. Estas infraestruturas foram identificadas através de concurso lançado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia, que permitiu mapear as áreas prioritárias de interesse nacional. Estas infraestruturas irão contribuir para uma maior colaboração com o Fórum Estratégico Europeu para as Infraestruturas de Investigação (ESFRI).

As Infraestruturas de I&D são plataformas, recursos e serviços associados, utilizadas pela comunidade científica para investigação de ponta e inovação em áreas científicas como as ciências sociais e humanidades, ciências físicas e engenharia, ciências do ambiente, ciências médicas e biológicas, serviços de análise e materiais e energia. Incluem equipamentos e instrumentos científicos, alguns de ponta e de grande porte, colecções e outros recursos baseados no conhecimento, arquivos e dados científicos, sistemas computacionais e redes de comunicação para intercâmbio e partilha. Promovem o uso de fontes combinadas de financiamento e respondem às necessidades dos diferentes *stakeholders* envolvidos na I&D, como as comunidades científica, educacional, empresarial e industrial.

No Setor da **União da Energia** sobressai pelo seu valor o projeto *Grandes Centrais de Energia Hídrica*, para a construção de sete novos projetos hidroeléctricos até 2018, no valor de € 1,210 mil milhões.

Os restantes projetos dizem respeito a:

- Interconexões de energia e eletricidade entre Portugal e Espanha e ao *cluster* correlacionado de aumento de potência na fronteira, associado a novas linhas internas;
- Produção de energia de fontes renováveis (hídrica, eólica, geotérmica, solar e outras);
- Construção de redes de transporte de eletricidade e de gasodutos e armazenamento subterrâneo de gás natural, para aumento da segurança do abastecimento;
- Redes e contadores inteligentes;
- Concretização do Programa de Eficiência Energética nos Edifícios e do Programa Eficiência Energética na Administração Pública; e
- Projetos múltiplos relacionados com centros públicos de formação e emprego.

Nos projetos do Setor **Transporte** está subjacente a lógica do PET3+. Esta lógica assenta em:

- Estabelecimento de corredores estratégicos de rápida ligação a Espanha e ao centro da Europa;
- Melhoria e atualização de instalações e infraestruturas, estradas e ferrovias, portos e aeroportos, novos terminais de contentores e novas ligações modais e intermodais;
- Atualização e melhoria da Linha do Norte;
- Fecho da malha rodoviária e intermodalidade, conetividade e proximidade entre a rodovia, ferrovia, portos e aeroportos, incluindo a via fluvial do Douro, com impactos na mobilidade do tráfego pesado e do transporte de mercadorias;
- Criação de condições para o trânsito de maiores embarcações nos portos oceânicos (aumento da competitividade para novos segmentos de mercado) e nas eclusas do Douro (turismo fluvial, minério de Moncorvo e granito de Alpendurada);
- Potenciação das ligações às plataformas logísticas, aos parques industriais e às interfaces;
- Ao nível de passageiros potenciação das ligações a portos (cruzeiros oceânicos e fluviais), a diversos polos industriais, a núcleos urbanos densos, a equipamentos e serviços públicos e aos equipamentos turísticos e culturais.

Nos projetos do Setor **Infraestruturas Sociais** realiza-se:

- A implementação de planos e programas: PERSU 2020 – Plano Estratégico para os Resíduos Sólidos Urbanos, PENSAAR 2020 – Um nova estratégia para o Abastecimento de Água e Saneamento e Estratégia Nacional para a Habitação, e, de forma correlacionada, propostas de investimento na contração urbana e na assistência aos edifícios;
- O investimento em infraestruturas nacionais de Educação e Educação Superior ligadas ao Portugal 2020;

- O aumento dos postos de carregamento do Programa MOBI.E e dos postos de abastecimento de Gás Natural Liquefeito e Gás Natural Comprimido;
- A implementação de contadores inteligentes nas cidades;
- Novos centros hospitalares.

Nos projetos do Setor **Recursos e Ambiente** salientam-se as propostas de projetos relacionadas com:

- A implementação dos Planos de Gestão de Bacia Hidrográfica (PGBH);
- A proteção e defesa costeira;
- A recuperação de passivos ambientais das indústrias e a reparação de danos ambientais da mineração;
- A construção da estação de tratamento de águas residuais das suiniculturas;
- Os projectos de irrigação para várias zonas do país.

Na análise por subsetor realce para as **Ligações e produção (eletricidade)** e **Ligações e produção (gás natural)**, cada um deles com 15 projetos, **Infraestruturas de TIC** com 13 projetos, **Facilitadores de negócios-Caminho de ferro** e **Corredores e ligações em falta-Estrada**, cada um deles com 10 projetos (Gráfico seguinte).

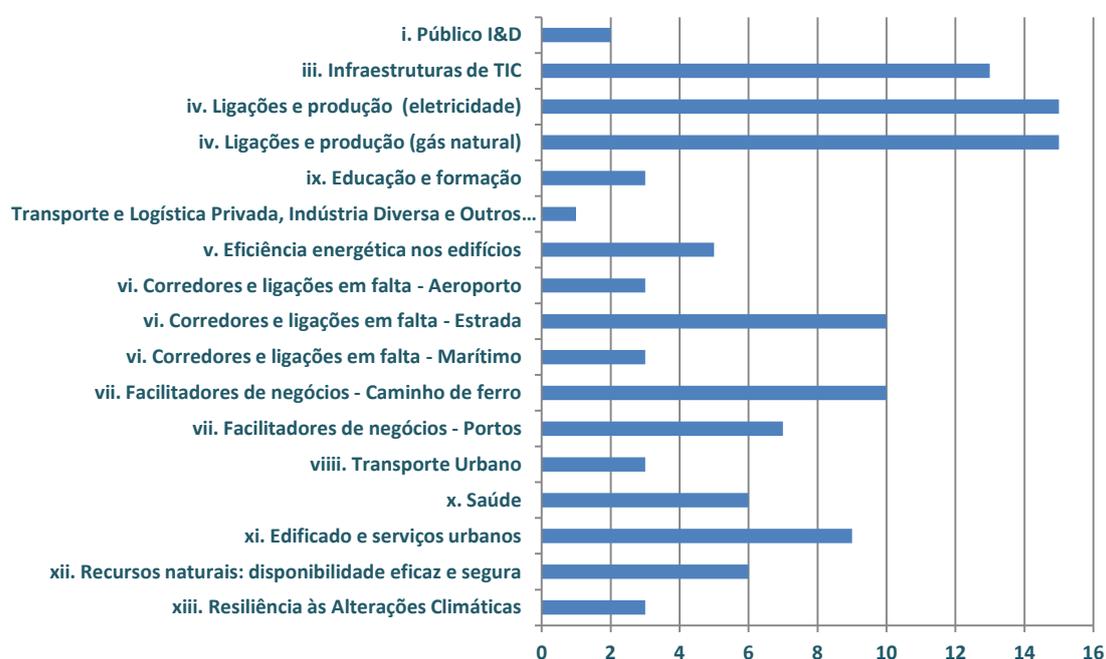


Gráfico 6: Propostas de projetos de investimento por subsectores

Unidade: Número de projectos.

Fonte: Cálculos próprios com base na Comissão Europeia.

Numa análise mais fina verifica-se que as propostas de projetos com maiores custos (iguais ou superiores a € mil milhões) são as seguintes:

Quadro 2: Propostas de projetos portugueses com maiores custos

Projeto	Setor	Subsetor	Finalidade	Custos (total)	Custos (2015-2017)
Projetos Múltiplos – Eficiência no Transporte; Equipamentos	Transporte	Transporte e Logística Privada, Indústria diversa e outros serviços	Instalações e infraestruturas; Eficiência e otimização; I&D; Máquinas e equipamentos; TIC; Centro de serviços partilhados	4,045	1,235
Implementação do PENSAAR 2020 – Uma nova estratégia para o Abastecimento de Água e Saneamento	Infraestruturas sociais	Edificado e serviços urbanos	Investimentos na proteção do ambiente, melhoria da qualidade das massas de água e da prestação de serviços	3,700	2,000
Implementação dos Planos de Gestão de Bacia Hidrográfica (PGBH)	Recursos e Ambiente	Recursos naturais: disponibilidade eficaz e segura	Implementação de investimentos e ações decorrentes da gestão das bacias hidrográficas, que resultam de medidas identificadas no PGBH, enquadradas pela DQA e pela Lei da Água e complementadas por planos e programas setoriais específicos.	1,900	0,500
Implementação da Estratégia Nacional para a Habitação (ENH)	Infraestruturas sociais	Edificado e serviços urbanos	Implementação de medidas relacionadas com a habitação e reabilitação urbana, através de investimentos previstos na ENH para 2020	1,500	0,200
Grandes centrais de energia hídrica	União da Energia	Ligações e produção (eletricidade)	7 novos projetos hidroelétricos com 815 MW até 2018	1,210	0,605
Proteção e Defesa Costeira	Recursos e Ambiente	Resiliência às Alterações Climáticas	Consolidação em curso da orla costeira, reduzindo progressivamente a necessidade de intervenções reativas para proteção da linha costeira, da população e das atividades económicas	1,200	0,300
Contração Urbana	Infraestruturas sociais	Edificado e serviços urbanos	Investimentos para a elaboração e implementação de planos de contração urbana, através de projetos que permitam a otimização da gestão do espaço urbano, combatendo as áreas urbanas dispersas, em conjunto com a revitalização das áreas centrais urbanas	1,000	0,100

Unidade: € mil milhões.

Fonte: Cálculos próprios com base na Comissão Europeia.

O total dos custos destes sete projetos é € 14,555 mil milhões, que representa cerca de 47% do total das 113 propostas.

Em termos comparativos, o projeto de maior custo, ligado ao transporte e logística privada, indústria diversa e outros serviços²³, só é ultrapassado pelas dotações de duas das áreas temáticas do Acordo de Parceria para financiamento comunitário 2014-2020: o *Apoio às PME* (€ 6,01 mil milhões) e a *Educação* (€ 4,33 mil milhões).

Dos restantes seis projetos três têm como objetivo a implementação de estratégias e planos (PENSAAR 2020, PGBH e ENH), um tem como finalidade a construção de sete centrais hídricas com 815 MW, um

²³ São projectos múltiplos no âmbito da eficiência no transporte e nos equipamentos, sem informação adicional.

segundo referente a investimentos para proteção e defesa costeira e um terceiro para reordenamento urbano, desconhecendo-se os detalhes.

Os outros projectos incluem actividades muito diversas, como a conclusão de vários concursos lançados em 2006, 2008 e 2010 (fases B e C para novas centrais de energia eólica, novas centrais de biomassa e pequenas centrais de energia hídrica), para a implementação de programas (Programas de Eficiência Energética na Administração Pública (Eco.AP) e nos Edifícios e PERSU 2020), interconexões de energia com Espanha e o resto da Europa (e eventualmente com outros países como Marrocos), interconexões de banda larga (eventualmente também com o Brasil), investimentos em plataformas logísticas, portos, aeroportos, caminhos de ferros, estradas e navegação fluvial, reabilitação urbana, novo Hospital Central em Lisboa e aquisição de dois aviões anfíbios de combate a incêndios.

2.2. Análise por Tipo de financiamento

A maior parte das propostas de projetos de investimento (48 propostas, conforme Gráfico seguinte) têm como pressuposto apenas o **investimento público**. Incluem-se aqui as propostas de projetos ligadas a *E-Gov; Formação Pública e Centros de Emprego; Modernização Administrativa; Estratégias e Planos Públicos; Serviços de Tráfego Marítimo Costeiro; Rede de Radares Meteorológicos*; algumas *vias rodoviárias, vias férreas, pontes, túneis e pistas de aeroportos; ligações de Metro de Lisboa; atividades auxiliares dos transportes por água; educação e formação profissional; Centros Hospitalares; Mobilidade Elétrica na Administração Pública; projetos de irrigação; reparação de danos ambientais em áreas de mineração; aquisição de aviões anfíbios de combate a incêndios; Rede Primária para Gestão das Quebras de Combustível; e Proteção e Defesa Costeira*.

O *perfil* das propostas de projetos para **financiamento privado** (41 propostas) está relacionado com actividades nas áreas das *TIC; implementação de contadores inteligentes; redes de interligação a Espanha (energia e telecomunicações); produção de electricidade de fontes renováveis; distribuição de electricidade; construção de redes de transporte de água e de outras obras de engenharia civil; eficiência energética nos edifícios; transportes e logística; corredores e ligações a aeroportos; postos de abastecimento de GNL e GNC; e tratamento de águas residuais*.

O *perfil* das propostas de projetos para **financiamento público e privado** (24 propostas) está relacionado com actividades nas áreas do *Roteiro nacional de Infraestruturas de I&D; Sistemas Inteligentes e Cidades Sustentáveis; Implementação da Banda Larga; Programas de Eficiência na Administração Pública e de Eficiência Energética nos Edifícios; construção de estradas; atividades auxiliares dos transportes por água; transporte de passageiros por vias navegáveis interiores; plataformas logísticas; transportes urbanos e suburbanos de passageiros; construção de hospitais; implementação do PERSU 2020, do PENSAAR 2020 e da ENH; edificado e serviços urbanos; mobilidade eléctrica; PGBH; recuperação de passivos ambientais das indústrias*.

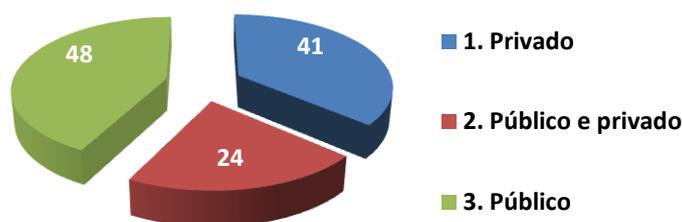


Gráfico 7: Tipo de financiamento das propostas de projectos de investimento

Unidade: número de projectos.

Fonte: Cálculos próprios com base na Comissão Europeia.

2.3. Análise pelos principais Atores

Na distribuição dos Atores por tipologia de projetos a Agência para a Modernização Administrativa, IP (AMA) é o principal Ator em número de projetos no **Conhecimento e Economia Digital**, com 3 projetos, seguida pelo Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP), com 2.

Na **União da Energia** o Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia (MAOTE) está envolvido em 33 dos 35 projetos (31 em parceria com promotores privados e 2 em exclusividade).

A Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações (SEITC) (anteriormente Ministério dos Transportes, Infraestruturas e Comunicações), está envolvida em 30 dos 37 projetos do **Transporte**, em parceria com outras entidades públicas e em 3 deles com a ANA-Aeroportos de Portugal, SA, empresa privada que já integrou o setor empresarial do Estado. As Estradas de Portugal estão ligadas a 10 projetos, 8 em parceria com a SEITC e 2 em exclusividade. A Rede Ferroviária Nacional-REFER,EPE está ligada a 9 projetos, 8 em parceria com a SEITC e 1 em exclusividade. A APDL-Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA e a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) estão envolvidas em 2 projetos cada uma, e, no caso da APDL, em articulação com a SEITC.

Nas **Infraestruturas sociais** lideram em número de projetos o MAOTE, envolvido em 5 projetos (1 em exclusividade, 2 em colaboração com outras entidades públicas e 2 em parceria com promotores privados) e o Ministério da Saúde (MS) também com 5 (todos em exclusividade). O Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (IHRU) candidatou 3 projetos, em exclusividade. A Casa Pia de Lisboa, os Municípios e os Órgãos de Gestão de Abastecimento de Água e Saneamento/Serviços de Água e Resíduos Urbanos apresentaram 2 projetos cada um, em exclusividade.

Nos **Recursos e Ambiente** destaque para a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e MAOTE, envolvidos em 3 projetos cada um deles, e para os Municípios, envolvidos em 2, nalguns casos nos mesmos projetos (Quadro seguinte).

No número **total de projetos por Ator** destaque para o **MAOTE** envolvido em 41 projetos, **SEITC** em 31, **Estradas de Portugal** em 10, **REFER** em 9, **MS** em 5, **AICEP**, **AMA** e **Municípios** em 4 cada um, **APA**, **ANA**, **IEFP** e **IHRU** em 3 cada um (Gráfico seguinte).

Com exceção da ANA desconhecem-se os nomes das entidades privadas ligadas aos projetos (no caso de existirem já acordos de parceria ou outros para a sua participação).

Quadro 3: Distribuição dos Atores por tipologia dos projetos

	Conhecimento e Economia Digital	União da Energia	Transporte	Infraestruturas sociais	Recursos e Ambiente
Agência para a Modernização Administrativa, IP (AMA, IP)	3				
Agência Portuguesa do Ambiente (APA)/Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia (MAOTE)					1
APA/Municípios/MAOTE					1
APA/Municípios/Entidades Privadas/MAOTE					1
APA-Administração do Porto de Aveiro/Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações (SEITC)			1		
ANA-Aeroportos de Portugal, SA/SEITC			3		
APDL-Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA/ SEITC			2		
APFF-Administração do Porto da Figueira da Foz/SEITC			1		
APL-Administração do Porto de Lisboa, SA/ SEITC			1		
APS-Administração do Porto de Sines, SA/ SEITC			1		
APSS-Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA/ SEITC			1		
Autoridade Nacional de Proteção Civil					1
Casa Pia de Lisboa, IP				2	
Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR)					1
Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM)			2		
Direção-Geral do Território (DGT)	1				
EDM-Empresa de Desenvolvimento Mineiro, SA/MAOTE					1
Equipa Aproximar/AMA, IP	1				
Estradas de Portugal			2		
Estradas de Portugal/ SEITC			8		
Grupo de Projeto para as Tecnologias de Informação e Comunicação (GPTIC)	1				
Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF)					1
Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP)	2	1			
Instituto de Gestão Financeira do Ministério da Justiça (IGFJ)/Ministério da Justiça (MJ)	1				
Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (IHRU)				3	
Instituto Português do Mar e da Atmosfera, IP (IPMA, IP)			1		
Metro de Lisboa/Metro do Porto/Metro do Mondego/Outros sistemas de transportes públicos/ SEITC			1		
Metro de Lisboa/SET			1		
Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia (MAOTE)		2		1	
Ministério da Defesa				1	
Ministério para a Educação e Ciência (MEC)	1			1	
Ministério da Saúde (MS)				5	
Operadores/SEITC	1				
Órgãos de Gestão de Abastecimento de Água e Saneamento/Serviços de Água e Resíduos Urbanos (públicos e privados)/Municípios/MAOTE				1	
Órgãos de Gestão dos Resíduos Urbanos (públicos e privados)/Municípios/MAOTE				1	
Portugal Global-Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, E.P.E. (AICEP)	2	1	1		
Promotor Privado				1	
Promotor Privado/MAOTE		31		2	
Promotores Privados					1
Rede Interministerial para a Modernização Administrativa (RIMA)	1				
Rede Ferroviária Nacional-REFER, EPE (REFER)			1		
REFER/SEITC			8		
SEITC			2		
Secretaria de Estado da Cultura	1				
TOTAL	15	35	37	18	8

Unidade: número de projectos.

Fonte: Cálculos próprios com base na Comissão Europeia.

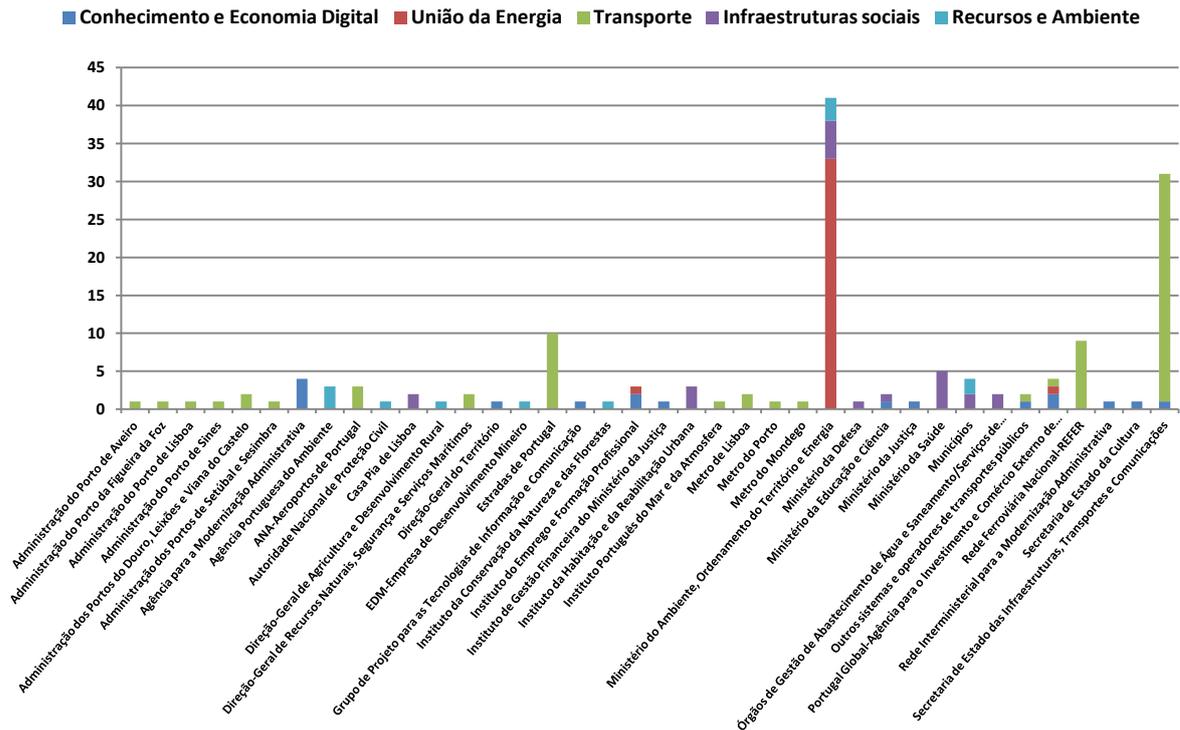


Gráfico 8: Número de projetos por Atores

Fonte: Cálculos próprios com base na Comissão Europeia.

As principais barreiras à concretização das propostas de investimento estão basicamente ancoradas em questões de financiamento:

1. Financiamento; dificuldades de acesso a financiamento em geral;
2. Financiamento da UE;
3. Financiamento; envolvimento das partes interessadas;
4. Necessidade de proceder a Avaliação de Impacto Ambiental;
5. Falta de assunção do risco; falta de sensibilização social;
6. Falta de sensibilização pública;
7. Contrapartida de garantia dos projetos nacionais por parte do Estado;
8. Custo e condições do financiamento; burocracia para acesso a apoio;
9. Custo e condições do financiamento; requisitos para acesso às Ajudas de Estado;
10. Falta de co-financiamento dos projetos; complexidade técnica dos projetos e soluções;
11. Financiamento da compensação nacional dos projetos; financiamento insuficiente (*finance gap*);
12. Financiamento público; período longo de execução dos projetos devido ao número de estudos necessários;
13. Incerteza sobre a viabilidade económica;
14. Dificuldades de acesso aos mercados financeiros devido a: (i) o acesso de parceiros privados aos mercados financeiros internacionais é muito limitado e (ii) outras barreiras não especificadas;
15. Procura flutuante; custos e condições do financiamento ligadas à procura (por exemplo, em projectos de Tecnologias de Informação e Comunicação, I&D, Inovação, Tecnologias de produção, Novos produtos, Embalagens e Certificações);
16. Restrições orçamentais condicionam e levam a um abrandamento da implementação.

2.4. Impactos dos Projetos no emprego, no investimento e na competitividade

Os impactos macroeconómicos das propostas dos projetos são de difícil quantificação, relacionada com a pouca informação disponível e com as metodologias a utilizar²⁴.

No **cenário 1** foi feita a comparação entre:

- A situação sem o Plano e com a premissa de que o emprego futuro é função das previsões de crescimento atuais;
- A situação com o Plano alavancado até aos € 63 mil milhões, em que o Plano não consegue a alavancagem necessária e se assume que os investimentos, apenas em infraestruturas, são distribuídos proporcionalmente ao PIB de cada Estado-membro, com base em preços correntes através de um período de três anos, com início em meados de 2015; e
- A situação com o Plano alavancado até aos € 315 mil milhões.

Sem o Plano o emprego na UE teria um crescimento de apenas 6%. Com o Plano alavancado até € 63 mil milhões, com a premissa de que seria financiamento novo e não redistribuição entre fundos, o emprego aumentaria apenas 430.000 em relação à situação sem o Plano (*baseline*). Com o Plano alavancado até € 315 mil milhões, com a mesma premissa dos € 63 mil milhões, e com a alocação dos financiamentos para as infraestruturas, € 240 mil milhões, e para as PME, € 75 mil milhões, o impacto estimado na **criação de emprego seria de 1,8 milhões (0,8%)**. Este impacto inclui os efeitos diretos do investimento e os efeitos indiretos resultantes das reações em cadeia na economia, incluindo uma componente de aumento da produtividade.

No **cenário 2** foi considerada a alocação do investimento em função dos níveis de desemprego nos Estados-membros, em vez das decisões estratégicas de investimento²⁵. Este cenário utiliza elasticidades do emprego em relação ao investimento, específicas para cada Estado-membro, e pressupõe que um terço dos € 315 mil milhões sejam alocados em função da dimensão da respetiva economia, medida pelo PIB, e os restantes dois terços sejam alocados em função dos níveis de desemprego dos Estados-membros. Com este critério de alocação o emprego teria um crescimento de 9,4%, correspondente a **2 milhões de postos de trabalho**.

No **cenário 3** foi considerada a alocação de parte do investimento, € 15 mil milhões, direcionada para políticas ativas do mercado de trabalho, como formação e apoio na procura de emprego, com efeitos líquidos positivos no mercado de trabalho. Os ganhos de tal redistribuição poderiam chegar a mais 126.000 postos de trabalho acima do cenário 2 no terceiro ano, alcançando assim cerca de **2,100 milhões**²⁶.

No caso dos projetos de Portugal na lista da Comissão Europeia a informação é muito escassa, quase nula.

Nos postos de trabalho a criar apenas o projeto da Barragem de Girabolhos prevê a criação direta de 1.000 postos de trabalho durante o pico de construção. Há ainda um conjunto de pequenas centrais de energia hídrica de 78 MW (da proposta de projeto *Concurso para grandes centrais de energia hídrica*) e

²⁴ A OIT (2015) fez projeções dos impactos do Plano de Investimento no emprego para a UE, com base em modelos econométricos, e em 3 cenários.

²⁵ As decisões estratégicas de investimento, avaliadas pelo potencial de inovação e pelos impactos que favoreçam o crescimento e capacidade para atrair financiamento privado, podem de acordo com a OIT aumentar ainda mais as disparidades entre Estados-membros.

²⁶ A OIT utilizou o *Global Economic Linkages Model*, calibrado para refletir as condições atuais na UE-28 (baixos níveis de inflação, do crescimento do PIB e da procura agregada). O modelo não inclui os impactos da atuação imediata ou dos atrasos. O estudo da OIT apenas disponibiliza informação global, não apresenta resultados por Estado-membro.

sete projetos hidroelétricos com 815 MW até 2018 (da proposta de projecto *Grandes centrais de energia hídrica*), que são projectos da mesma área, mas sem qualquer informação sobre emprego.

Competitividade qualitativa na exportação de bens e serviços

A Caixa seguinte apresenta um conjunto de fatores com impacto na competitividade da economia nacional.

Caixa 1: Fatores com impacto na competitividade

União da energia Interconexões elétricas e de energia Portugal-Espanha e cluster aumento de potência na fronteira PT/ES (novas linhas internas) potenciam a exportação de eletricidade de fontes renováveis.
Transportes Corredores estratégicos para ligação a Espanha e ao resto da Europa.
Intermodalidade entre a rede viária, ferroviária, aeroportuária, marítimo-portuária e fluvial (Douro) com ligações às plataformas logísticas nacionais e espanholas (Salamanca, região de Castela Leon, Madrid/Coslada) , parques industriais, equipamentos e serviços públicos.
Rede ferroviária Lisboa/Sines/Setúbal-Madrid: construção de uma nova linha ferroviária de transporte de mercadorias ligando os portos de Lisboa e Sines a Madrid. Reforça a ligação ferroviária ao porto de Sines , incluindo o ramal da Petrogal, tendo em vista a sua atratividade como porta de entrada na Europa, especialmente na Península Ibérica, alargando o seu <i>hinterland</i> e articulando com outras ligações aos portos de Lisboa e Setúbal. Disponibiliza uma solução de transporte ferroviário de mercadorias mais eficiente, seja entre umas origem e um destino final ou integrado numa cadeia logística intermodal, potenciando o aumento da competitividade da economia nacional. Lisboa/Porto-Vigo (Espanha): atualização e melhoria da linha. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais localizados ao longo do eixo ferroviário. Reforça as condições de mobilidade com a Galiza. Linha de Leixões: atualização e melhoria. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a criação de ligações novas a portos e a plataformas logísticas. Linha da Beira Baixa: atualização e melhoria. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos e canais alternativos ao tráfego internacional de mercadorias a partir das regiões da Grande Lisboa e sul de Portugal, umentando significativamente a capacidade de ligação à fronteira de Vilar Formoso. Linha do Algarve: atualização da linha + nova ligação ao aeroporto do Algarve. Potencia um eixo estruturante para a mobilidade turística com o restante território nacional, ibérico e europeu , gerador de receitas muito significativas para a economia portuguesa. Linha do Oeste: atualização e melhoria. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes aos portos de Lisboa e Figueira da Foz, às indústrias localizadas ao longo do eixo ferroviário, incluindo os ramais da Secil e da Valouro, e a ligação a Espanha. Ao nível da intermodalidade inclui a criação de novas ligações a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias, e a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces, equipamentos públicos, serviços e indústria. Linha do Sul: atualização e melhoria. Ao nível do transporte de mercadorias reforça a ligação ferroviária ao porto de Setúbal, aos ramais existentes, às plataformas logísticas e aos parques industriais, incluindo a área industrial/logística da SAPEC e o terminal portuário da Teporset, potenciando o aumento da competitividade da economia nacional. Linha do Douro: atualização e melhoria. Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos, serviços e indústrias. Linha do Porto de Aveiro-Vilar Formoso-Europa: atualização e melhoria. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais e o reforço da ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa , potenciando o aumento da competitividade da economia nacional. Atualização e melhoria da plataforma ferroviária logística florestal visando o aumento da competitividade económica do setor florestal.

Rede viária

IP3-Coimbra-Viseu: construção de nova estrada **ligando uma vasta área de Portugal a Espanha**. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao porto da Figueira da Foz e respetivas plataformas logísticas bem como a zonas industriais das cidades servidas. Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos bem como a toda a envolvente industrial. Potencia a melhoria da mobilidade de pessoas e bens entre as várias regiões nacionais e também com Espanha

IP4 - Túnel do Marão: construção de um novo túnel ligando duas estradas separadas por um sistema montanhoso. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de **ligações** consideradas insuficientes ao porto de Leixões, a plataformas logísticas na área metropolitana do Grande Porto (Maia/Trofa, Leixões, Centro de Carga Aérea) e a zonas industriais localizadas ao longo deste corredor. Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao porto de Leixões e aeroporto Sá Carneiro, a núcleos urbanos densos ao longo deste eixo (Porto, Paredes, Vila Real) e a diversos polos industriais.

IC35: construção de nova estrada. Apresenta um potencial moderado de captação de tráfego num espaço territorial denso. Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à zona industrial localizada no eixo viário. Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao centro urbano de Santa Maria da Feira, potenciando ainda a ligação à zona industrial localizada no eixo viário.

IC33: melhoria das estradas existentes. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao porto de Sines, à plataforma logística do Poceirão e a parques industriais localizados na região, designadamente em Sines. Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a interfaces (modo rodoviário/ferroviário-Sines Poceirão) e facilita as condições de mobilidade de pessoas a zonas industriais da região.

EN14: melhoria das estradas existentes. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas e a parques industriais ao longo do eixo (Trofa e Mabor). Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao aeroporto Francisco Sá Carneiro, a núcleos urbanos densos e a zonas industriais e equipamentos públicos da região, potenciando ainda o interface entre o modo rodoviário e aeroportuário.

IP5: construção de uma nova estrada. Autoestrada de curta distância **ligando a A25 (Portugal) à fronteira e autoestradas de Espanha**. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto e plataformas logísticas de Aveiro, bem como a parques industriais da região. Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a zonas industriais da região.

IP8: melhoria das estradas existentes. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes locais e regionais à cidade de Beja, a ligação ao porto, à plataforma logística e ao parque industrial de Sines. Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao aeroporto de Beja e o interface entre o modo rodoviário e aéreo.

IC16: construção de uma nova estrada. A radial da Pontinha, inserida na área metropolitana de Lisboa, permite efetuar a ligação entre Lisboa (CRIL) e Sintra. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a zonas industriais neste eixo, que abrange as regiões de Sintra e Amadora. Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, nomeadamente às zonas de Sintra, Amadora e Lisboa, a equipamentos públicos, serviços e indústrias, permitindo ainda o interface ferroviário e rodoviário.

Portos: melhoria dos terminais existentes, melhoria da capacidade, novos terminais, infraestruturas e condições marítimas, **aumento da capacidade instalada e da conectividade com outros portos e aeroportos, construção de novos terminais post-Panamax** (otimização de fundos junto ao cais para receção de navios de maior de maior dimensão) com o objectivo de reforço de posições nos mercados internacionais, **criação de condições para aumento da competitividade para novos segmentos do mercado** e para dar resposta ao aumento da dimensão média dos navios que operam no mercado, **contribuição para o aumento da eficiência das cadeias logísticas**, com destaque para a indústria do papel, pela **redução do custo da tonelada transportada**.

Novas gares de passageiros de cruzeiros, melhoria das ligações consideradas insuficientes aos transportes de passageiros, das **ligações** às regiões urbanas, aos equipamentos turísticos e culturais e aos equipamentos e serviços públicos.

Porto de Setúbal: potenciar este porto enquanto hub Ro-Ro (roll-on roll-off: tipo de cargueiro gigante para o transporte de automóveis e outros veículos, de modo a que entrem e saiam do navio pelos seus próprios meios) na

ligação entre as rotas do Atlântico, África, América, Ásia e as linhas do Mediterrâneo. Atrair tráfego Ro-Ro tradicional para o porto, servindo o hinterland espanhol até Madrid, criando uma âncora com serviços de valor acrescentado às viaturas, seja na importação, seja na exportação. Rentabilizar uma área disponível, constituindo um terminal de segunda linha da logística automóvel junto ao porto, com condições para estadias médias, com benefícios para a competitividade das importações, à semelhança do que existe nos grandes portos europeus Ro-Ro.

Hidrovia do Douro interior: melhoria da navegação interior com condições para o trânsito de embarcações de maior dimensão, compatível com as eclusas entre o mar e Veja de Térron (Espanha), com maior segurança da **navegação turística**, recreativa e comercial. Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com infraestruturas marítimo-portuárias (seja entre os portos da via navegável e o porto de Leixões, seja com outros portos europeus através da navegação flúvio-marítima), com plataformas logísticas localizadas em Leixões e Vega de Terrón e com parques industriais na envolvente do rio Douro, nomeadamente no contexto da exploração do minério de Moncorvo e da exportação dos granitos de Alpendurada, principalmente para a Alemanha. **Potencia a ligação aos cruzeiros oceânicos e ao turismo fluvial**, potenciando o acesso a equipamentos públicos ao longo do rio Douro, nomeadamente de natureza turística, e em articulação com a componente ferroviária.

Aeroportos

Aeroporto de Lisboa: **melhoria e atualização das infraestruturas do aeroporto, de qualidade de serviço com redução de delays, aumento da segurança operacional e melhoria das condições de exploração.** Potenciação de maior fluidez de tráfego e escoamento mais eficiente das aeronaves.

Aeroporto do Porto: melhoria e atualização das infraestruturas do aeroporto. **Aumento da capacidade da pista em movimentos por hora e das condições operacionais das áreas de movimento e manobra.**

Aeroporto de Faro+Beja: melhoria e atualização das infraestruturas do aeroporto. Resposta a uma acentuada alteração da estrutura do tráfego no aeroporto de Faro: **passagem de tráfego exclusivamente de tipo charter a tráfego maioritariamente regular; dispersão nos tempos de chegada e partida de passageiros em vez de concentração; novos desafios de negócio não aviação; nova tipologia de tráfego.** Aeroporto de Beja: potenciar o negócio da aviação na vertente da manutenção

2.5. Consequências em termos de Ambiente, Energia e Território

2.5.1. Estratégia Europa 2020 ²⁷

Os projetos do Setor **Conhecimento e Economia Digital**, nomeadamente o *Roteiro Nacional de Infraestruturas de I&D, Sistemas Inteligentes e Cidades Sustentáveis, Projetos múltiplos de TIC* (instalações e infraestruturas, eficiência e optimização, I&D, inovação, tecnologias de produção e novos produtos) e os projectos para formação, integração digital e centros de emprego (*no-regrets options/opções* robustas, que independentemente dos ciclos económicos e políticos capacitam para o conhecimento e a inovação), são projetos que podem contribuir para o **objetivo de reforço de I&D e da inovação.**

Embora não se encontre disponível informação desagregada sobre estes projetos, os seus resultados concorrem para o **indicador: % da despesa de I&D e inovação em relação ao PIB (meta contida no Programa Nacional de Reformas, entre 2,7% e 3,3%).**

²⁷ Os objectivos da Estratégia Europa 2020 são traduzidos em objectivos nacionais, definidos nos programas nacionais de reforma. Os objectivos estão interligados, *reforçando-se mutuamente*: - a melhoria da educação contribuirá para o aumento do emprego e para a redução da pobreza; - uma economia baseada em mais I&D&I, bem como em recursos mais eficazes, torna a Europa mais competitiva e cria postos de trabalho; o investimento em tecnologias mais limpas contribui para a luta contra as alterações climáticas e cria novas oportunidades comerciais e de emprego.

O Portugal 2020 – Acordo de Parceria 2014-2020 adota os princípios de programação da Estratégia Europa 2020 e define as intervenções, os investimentos e as prioridades de financiamento necessárias para promover em Portugal o crescimento inteligente, sustentável e inclusivo e o cumprimento das metas da Estratégia Europa 2020.

No Setor da **União da Energia** os projectos *Fases B e C do concurso de energia eólica, Concurso para centrais de energia de biomassa, Concurso para grandes centrais de energia hídrica, Grandes centrais de energia hídrica*²⁸, *Ligação ao Regime Especial de Produção e Barragem de Girabolhos* são importantes para a Estratégia Europa 2020, para as **emissões de GEE (indicador: variação % das emissões não CELE em relação a 2005; meta: + 1%)** e para as **energias renováveis (indicador: % de energias renováveis no consumo final de energia; meta: 31%)**.

O projeto *Barragem de Girabolhos* contribui também para o **aumento do emprego**, com a criação direta de 1.000 postos de trabalho durante o pico de construção (Estratégia Europa 2020; objectivo: aumentar o emprego; **indicador: taxa de emprego da população 20-64 anos; meta: 75%**).

Os resultados dos projetos *Programa de Eficiência Energética nos Edifícios, Programa de Eficiência na Administração Pública, Programa para a Eficiência Energética nos Edifícios e Projetos múltiplos-Eficiência Energética nos Edifícios, maquinaria, outros* podem ser contabilizados para o objetivo clima/energia da Estratégia Europa 2020 (**indicador: eficiência energética, medida pelo ganho % relativamente a consumos de energia primária no cenário de referência; meta: 20%**).

No Setor **Transporte** os projetos relacionados com o aumento da capacidade das pistas dos aeroportos e das condições operacionais das áreas de movimento e manobra podem contribuir para a melhoria das **emissões locais de GEE**.

Os projectos relacionados com a construção de novas linhas ferroviárias podem ter impactos na **redução de emissões de GEE**.

O projeto *Mobilidade elétrica na Administração Pública* (substituição da frota existente da administração pública por veículos eléctricos) deverá ter impactos na **redução de emissões de GEE**.

No Setor **Infraestruturas sociais** os resultados dos projetos *Academia das Artes, Centro de formação altamente especializado e Investimento em infraestruturas nacionais de Educação e Educação Superior ligadas ao Portugal2020* poderão ter impactos no objetivo **mais e melhor educação (indicador: 40% da população com ensino superior ou equiparado entre 30-34 anos)** no âmbito da Estratégia Europa 2020 e do Acordo de Parceria 2014-2020.

O projecto *Investimento em infraestruturas nacionais de Educação e Educação Superior ligadas ao Portugal2020* poderá também ter impactos no objetivo do **crescimento inclusivo (indicador: taxa de emprego da população com idades ente os 20 e os 64 anos; meta: 75%)**.

2.5.2. Pacote Energia Clima 2030

No Setor da **União da Energia** há vários projetos que têm objetivos no âmbito do Pacote Energia Clima e Portugal 2020.

Os projectos *Interligação Portugal-Espanha, 3.ª interconexão Portugal-Espanha e Cluster aumento de potência na fronteira PT/ES* (novas linhas internas) podem contribuir para o Pacote Energia Clima 2030 (**meta mínima de 10% para as interconexões existentes, o mais tardar em 2020, e 15% para 2030, não vinculativas**).

Todos os projectos que contribuam para a **redução das emissões de GEE em 2020** podem contribuir para a meta vinculativa de **pelo menos 40% em 2030**.

Todos os projectos que contribuam para as metas das energias renováveis em 2020 podem contribuir para a meta de **pelo menos 27% de consumo de energias renováveis em 2030**, vinculativa ao nível da UE.

²⁸ Projetos diferentes embora com nomes parecidos.

Todos os projectos que contribuam para as metas de eficiência energética em 2020 podem contribuir para a meta indicativa de **corte de pelo menos 27% do consumo de energia** em relação ao cenário base, ao nível da UE. **A meta será revista em 2020 com o objetivo de ser aumentada para 30%.**

2.5.3. Qualidade do Ar; Resíduos; Ruído

No Setor *Transporte* a construção de novas ligações ferroviárias, como a ligação aos terminais da Mitrena (projecto *Porto de Setúbal*) e o projecto *Linha de caminho de ferro Lisboa/Setúbal/Sines-Madrid* evitam o transporte terrestre e o congestionamento rodoviário, com potenciais vantagens ambientais na **qualidade do ar**.

Os projetos relacionados com o aumento da capacidade das pistas dos aeroportos e das condições operacionais das áreas de movimento e manobra podem contribuir para melhorar a **gestão de resíduos** (Diretiva 2011/65/UE, relativa à restrição do uso de determinadas substâncias perigosas em equipamentos elétricos e eletrónicos, devendo o seu articulado ser considerado nas intervenções nas infraestruturas, com foco nos domínios da segurança e na área da facilitação) e a implementação de medidas adicionais de **mitigação do ruído**, considerando as metas ambientais definidas pelo ICAO e a proposta de revisão da Diretiva 2002/30/CE para redução dos limites máximos.

No Setor *Infraestruturas Sociais* os resultados do projecto *Implementação do PERSU 2020 (Plano Estratégico para os Resíduos Sólidos Urbanos)* deverão ter impactos na **valorização dos resíduos como recursos, no aumento da reversão de energias renováveis através da recolha selectiva e na produção de subprodutos, como o biogás**.

2.5.4. Passivos ambientais

No Setor *Transporte* o projecto *Porto de Lisboa* inclui a descontaminação de sedimentos com níveis de contaminação elevados (4 e 5) do estuário do Tejo, a construção de depósito de contenção destes sedimentos e rentabilização do mesmo, contribuindo para a **eliminação de passivos ambientais**.

No Setor *Recursos e Ambiente* os projetos *Recuperação de passivos ambientais das indústrias e Reparação de danos ambientais em 26 áreas de mineração* têm como objectivo a restauração de locais contaminados pelas atividades industriais, definidos geograficamente, que contenham riscos para a saúde pública e o ambiente e requeiram solução urgente, que consistam em **passivos ambientais**, e, no caso das áreas mineiras, a **recuperação ambiental das áreas degradadas**.

2.5.5. Massas de Água

No Setor das *Infraestruturas Sociais* os resultados do projeto *Implementação do PENSAAR 2020-Uma nova estratégia para o Abastecimento de Água e Saneamento*, deverão ter impactos na **proteção do ambiente** e na **melhoria da qualidade das massas de água**.

No Setor **Recursos e Ambiente** o projeto *Estação de tratamento de águas residuais das suiniculturas do Lis* irá permitir a **redução do impacto ambiental da actividade** (resíduos, qualidade do ar e **massas de água**).

O projeto *Implementação dos Planos de Gestão de Bacia Hidrográfica (PGBH)* deverá permitir os investimentos e ações decorrentes da **gestão das bacias hidrográficas**, que resultam de medidas identificadas no PGBH, enquadradas pela Diretiva Quadro da Água e pela Lei da Água, complementadas por planos e programas setoriais específicos, assegurando também a coordenação com outras políticas da UE, tal como a Política de Águas Residuais Urbanas.

2.5.6. Gestão de Riscos Ambientais

O projeto *Rede Primária para Gestão das Quebras de Combustível* é uma ferramenta fundamental para a prevenção controlada da Defesa da Floresta Contra Incêndios (DFCI), contribuindo para o **reordenamento da paisagem** com quebras de combustível/ignição, prevenindo o desenvolvimento de grandes incêndios, promovendo o acesso mais fácil aos veículos de combate e interrompendo a progressão do fogo. Assegura também a **gestão do risco ambiental** que é crucial para o investimento, promoção e atratividade da floresta.

2.5.7. Adaptação às Alterações Climáticas

O projeto *Proteção e Defesa Costeira* tem como objetivo a consolidação (em curso) da orla costeira através do combate à erosão costeira, reduzindo progressivamente a necessidade de intervenções reativas para a sua proteção, população e atividades económicas, enquadrando-se nas medidas de **adaptação às alterações climáticas**.

2.5.8. Território

O projecto de construção da nova estrada *IP3-Coimbra-Viseu*, de construção de nova estrada a ligar uma vasta área de Portugal a Espanha, tem relação com projetos/equipamentos estruturantes de forte **impacto territorial**, social e económico: Porto da Figueira da Foz; Plataforma Logística da Guarda e Plataforma Logística do porto da Figueira da Foz. Este projecto e os projectos *Linha de caminho de ferro da Beira Baixa*, *Linha de caminho de ferro do Douro* e *Linha de caminho de ferro do porto de Aveiro-Vilar Formoso-Europa* (atualização e melhoria) podem contribuir para potenciar o **desenvolvimento dos concelhos do interior**, atenuando as assimetrias entre a zona litoral e o interior centro e norte, e melhorando consideravelmente o traçado rodoviário no primeiro caso.

3. Análise sumária comparativa com outros Estados-membros

O total de propostas de projetos apresentados pelos Estados-membros é de cerca de 2,000, no valor de cerca de € 1,300 mil milhões.

A distribuição por setores é a seguinte:

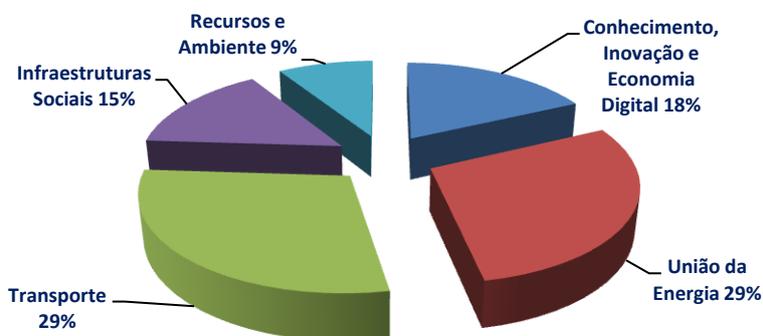


Gráfico 9: Distribuição das propostas de investimento dos Estados-membros por setores

Fonte: Comissão Europeia.

Alguns dos projetos potenciais (apresentados ou dados como exemplos pela Comissão Europeia) envolvem parcerias entre os Estados-membros, de que são exemplos o *cluster da energia* entre a Áustria e Alemanha, com interconexões e aumento de capacidade, as interconexões entre a Áustria e a Itália, as interconexões entre a Bélgica, a França e o Reino Unido, entre a Bélgica e a Alemanha, entre a Bélgica e o Luxemburgo, entre a Bulgária e a Grécia, as interconexões de gás entre a Bulgária e a Sérvia (país extracomunitário), o *cluster* Dinamarca Alemanha, entre outros.

A Comissão atribui muita importância às interconexões energéticas, quer entre Estados-membros quer em relação a outros Estados europeus (como a Sérvia, por exemplo) e extra europeus (como Marrocos, por exemplo).

No setor *Transporte* a Comissão realça a definição de corredores estratégicos, a intermodalidade, a capacitação e melhoria dos portos, aeroportos, terminais e infraestruturas, para vantagens competitivas.

Nos *Recursos e Ambiente* é dada importância ao abastecimento de água, gestão de resíduos, aos sistemas de proteção contra inundações e à proteção da orla costeira.

No setor *Conhecimento e Economia Digital* é dada atenção à *Economia Circular* (processos industriais sustentáveis, eficiência energética nos edifícios, eficiência energética nos veículos), nas infraestruturas para a pesquisa e inovação e na digitalização do processo de compras.

No setor da *Energia* a Comissão sugere que sejam apresentadas propostas de projetos ligados ao NER 300 (apenas projetos incluídos nas listas de reserva) que podem interessar a Portugal. São projetos inovadores de baixo carbono, como a captura e armazenamento de carbono, com tecnologias inovadoras e que procuram ter escala comercial para a sua implementação na UE.

Os projetos de micro financiamento para jovens empreendedores em Estados-membros ou regiões específicas podem também integrar as candidaturas, em áreas como, por exemplo, infraestruturas sociais, saúde e educação.

A análise comparativa em termos de prioridade (grandes números) entre Portugal e um pequeno número de países, tendo em consideração alguns critérios (são todos da zona euro, a Espanha²⁹ é o único vizinho e os restantes pela demografia e/ou geografia/dimensão), permite evidenciar (Quadro seguinte):

Quadro 4: Quadro comparativo dos projetos por setores de Estados-membros selecionados

	Conhecimento e Economia digital		União da Energia		Transporte		Infraestruturas sociais		Recursos e ambiente		PME		Total	
	Valor	N.º projetos	Valor	N.º projetos	Valor	N.º projetos	Valor	N.º projetos	Valor	N.º projetos	Valor	N.º projetos	Valor	N.º projetos
Áustria	0,100	2	0,500	2	17,600	11			9,100	4			27,300	19
Irlanda	1,530	3	3,615	11	10,346	37	5,458	11	1,861	7	0,8	1	23,610	70
República Checa	0,685	4	6,518	26	3,050	9	0,950	3	0,527	3			11,730	45
Espanha	11,181		25,133		6,115		5,163		5,351				52,943	

Unidade valor: € mil milhões

Fonte: Cálculos próprios com base na Comissão Europeia

- Tal como para **Portugal**, as prioridades da **Áustria** e da **Irlanda** são para os projetos do **Setor Transporte**, tanto em número de projetos como em valor;
- Para a **República Checa** e **Espanha** as prioridades são para os projetos do **Setor União da Energia**, quer em número de projetos quer em valor;
- O valor total dos projectos apresentados pela Espanha é, à escala, inferior ao apresentado por Portugal (€ 52,943 mil milhões vs. € 30,670 mil milhões).

4. Conclusão

A crise da UE, especialmente da zona euro, levou à utilização de várias ferramentas que foram sucessiva e cumulativamente utilizadas, com protagonismo transversal da Comissão, e sucessivamente do BCE e, mais recentemente, do BEI, com o Plano de Investimento para a Europa. Têm sido políticas mais reativas do que pró-ativas face a duas realidades, a da UE e do mercado interno, e a da zona euro, com ações tardias e com maiores custos³⁰.

Neste contexto, em que foram já utilizadas e discutidas várias soluções, como *eurobonds*, união bancária, austeridade fiscal, estímulos fiscais, *quantitative easing*, o *Plano de Investimento da Comissão Juncker* apresenta uma nova abordagem, focada nos projetos em vez dos subsídios, disciplina nos investimentos na medida em que serão financiados projetos que sejam viáveis e tenham os maiores impactos económicos. É uma abordagem integrada de mobilização de projetos de toda a UE, muitos deles estruturais, que tem como elemento chave o FEIE, que, com um pequeno capital inicial e sem onerar os contribuintes, tem objetivos muito positivos de aumento do investimento, da criação de emprego e do crescimento económico.

O FEIE pode ser considerado, de certa forma, uma espécie de banco de fomento. Tem como objetivo o financiamento de projetos de investimento em certas áreas consideradas prioritárias pela Comissão. É uma *espécie* de banco sem capital enquanto tal. Neste caso o capital funciona como garantia, para que se consiga o efeito de alavancagem de 15 previsto pela Comissão. O capital dos acionistas, que está no

²⁹ No caso da Espanha não foi possível obter dados sobre o número de projetos por setor.

³⁰ De acordo com o Dr. Carlos Costa, Governador do Banco de Portugal, deveriam ser criados: no Parlamento Europeu uma sub-câmara, composta por elementos da zona euro, para fiscalizar as políticas decididas pelos Governos dos Estados-membros que a integram; um Conselho de Finanças Públicas para emissão de pareceres sobre as posições e o conjunto dos vários membros; e a criação de um Conselho Orçamental do Eurogrupo, para assegurar a verificação da unidade da compatibilidade das políticas nacionais, e a existência de um mecanismo de assistência. São contributos do Sr. Governador do Banco de Portugal para o que considera faltar na União Económica e Monetária.

FEIE, é utilizado para pedir empréstimos e posteriormente emprestar ou aplicar montantes 15 ou mais vezes superiores ao capital do FEIE.

O FEIE irá recorrer aos instrumentos financeiros (como instrumentos de dívida, garantias, instrumentos tipo quase-capital, instrumentos de crédito e de capital de risco) de forma flexível, em função das características dos projetos. Os detalhes (o regulamento do FEIE), de muita importância, estão ainda em discussão. O êxito do Plano dependerá em grande medida do nível de adesão do investimento privado.

As listas conhecidas de propostas de projetos incluem áreas como: I&D e Inovação; PME; investimento em capital humano; investimento em infraestruturas estratégicas, que poderão criar externalidades positivas e elevado retorno para a sociedade.

Se as propostas de projeto forem aprovadas e executadas será possível a implementação de vários programas e estratégias, a finalização de projetos em curso ou temporariamente suspensos, com importantes impactos económicos e ambientais, e concretização das metas a que Portugal está obrigado no âmbito comunitário e nacional.

Caixa 2: Constrangimentos da União Económica e Monetária

De acordo com o Professor José da Silva Lopes (*Parecer do Conselho Económico e Social às Grandes Opções do Plano de 1999*) **a zona euro tem três constrangimentos na sua construção de raiz.**

O primeiro constrangimento resulta da não existência de mecanismos automáticos de transferências do orçamento central da União para fazer face a choques assimétricos, isto é, choques negativos sobre a produção e o emprego de um Estado-membro que não atinja os outros membros da União, em que a possibilidade de resposta a esses choques é muito reduzida. Sem possibilidade de ajustar a taxa de câmbio ou alterar a taxa de juro, sem uma flexibilidade de salários e preços e sem uma efetiva mobilidade geográfica do trabalho, a possibilidade de estabilizar o nível de atividade económica depende exclusivamente do Estado-membro, basicamente através da sua política orçamental. Uma vez que está sujeita a fortes restrições, a capacidade de estabilização anticíclica poder-se-á revelar bastante problemática.

O segundo constrangimento resulta do facto dos mecanismos de transmissão da política monetária não funcionarem de modo idêntico em todos os países, isto porque os Estados-membros possuem diferenças em aspetos relevantes, nomeadamente nos níveis de endividamento das empresas ou na velocidade de resposta das taxas de juro ativas e passivas do sistema bancário às variações das taxas no mercado monetário.

O terceiro constrangimento resulta do facto da orientação da política monetária única, tendo como referência o conjunto dos países do euro, não ser a mais adequada à situação de cada um dos países, pelo facto da zona euro não ser uma zona monetária ótima.

5. Cronograma e próximas etapas

Calendário:

Junho: Votação da proposta de regulamento do FEIE na sessão plenária do Parlamento Europeu;

Até ao final do 1.º semestre de 2015: Data indicativa para a operacionalização do FEIE, da *pipeline* dos projetos e da Plataforma de Aconselhamento ao Investimento, após aprovação da legislação;

De 2015 a 2017: implementação dos projetos, que poderão ir para além de 2017;

Meados de 2016: análise dos progressos alcançados, que coincide com a preparação da revisão intercalar do quadro financeiro plurianual, podendo ser consideradas opções adicionais.

Bibliografia

COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU (2015), *Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Banco Central Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu, ao Comité das Regiões e ao Banco Europeu de Investimento – Um Plano de Investimento para a Europa e a Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos e que altera os Regulamentos (UE) n.º 1291/2013 e (UE) n.º 1316/2013*

COMITÉ DAS REGIÕES (2015), *Projeto de Parecer Plano de Investimento e Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos*

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA (2015), *Investment Plan for Europe, Commission Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the European Fund for Strategic Investments and amending Regulations (EU) Nº 1291/2013 and (EU) Nº 1316/2013 (First reading) – Preparation for the next informal trilogue*

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA (2015), *Opinion of the Committee of the Regions – Investment Plan and European Fund for Strategic Investments*

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA (2015), *Plano de Investimento para a Europa–Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos e que altera os Regulamentos (UE) n.º 1291/2013 e (UE) n.º 1316/2013, apresentada pela Comissão [primeira leitura], Ponto da situação*

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA (2015), *Plano de Investimento para a Europa - Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos e que altera os Regulamentos (UE) n.º 1291/2013 e (UE) n.º 1316/2013 (primeira leitura) – Orientação geral, 6831/15*

EUROPEAN COMMISSION (2015), *European Economic Forecast, Spring 2015, European Economy 2/2015*

EUROPEAN COMMISSION (2015), *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the European Fund for Strategic Investments and amending Regulations (EU) No 1291/2013 and (EU) No 1316/2013, COM (2015) 10 final*

EUROPEAN COMMISSION (2015), *The European Fund for Strategic Investments (EFSI)-Questions and Answers*

EUROPEAN COMMISSION (2015), *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Central Bank, the Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank Making the Best Use of the Flexibility Within the Existing Rules of the Stability and Growth Pact*

EUROPEAN COMMISSION (2014), *Um Plano de Investimento para a Europa, COM (903) final*

EUROPEAN COMMISSION, EUROPEAN INVESTMENT BANK (2014), *Special Task Force (Member States, Commission, EIB) on Investment in the EU, Final Task Force Report*

EUROPEAN COMMISSION, EUROPEAN INVESTMENT BANK (2014), *Special Task Force (Member States, Commission, EIB) on Investment in the EU, Annex 2 - Project lists from Member States and the Commission, Part 1*

EUROPEAN COMMISSION, EUROPEAN INVESTMENT BANK (2014), *Special Task Force (Member States, Commission, EIB) on Investment in the EU, Annex 2 - Project lists from Member States and the Commission, Part 2*

EUROPEAN COMMISSION, EUROPEAN INVESTMENT BANK (2014), Special Task Force (Member States, Commission, EIB) on Investment in the EU, *Annex 2 - Project lists from Member States and the Commission, Part 3*

EUROPEAN COMMISSION, EUROPEAN INVESTMENT BANK (2014), *Why does the EU need an Investment Plan?*, Factsheet 1

EUROPEAN COMMISSION, EUROPEAN INVESTMENT BANK (2014), *Where does the money come from?*, Factsheet 2

EUROPEAN COMMISSION, EUROPEAN INVESTMENT BANK (2014), *Where will the money go to?*, Factsheet 3

EUROPEAN COMMISSION, EUROPEAN INVESTMENT BANK (2014), *Improving the Investment Environment*, Factsheet 4

EUROPEAN COMMISSION, EUROPEAN INVESTMENT BANK (2014), *Plano de Investimento, Perguntas e Respostas, P&R*

EUROPEAN COMMISSION (2014), *Resumo do Acordo de Parceria para Portugal, 2014-2020*

EUROPEAN PARLIAMENT (2015), *Strategic Investment Fund: committees back Juncker Plan, but not programme cuts*, Press release

EUROPEAN PARLIAMENT (2015), *MEPs vote on new fund to put EU investment plan into practice*, Article

EUROPEAN PARLIAMENTARY RESEARCH SERVICE – EPRS (2014), *Mapping the Cost of Non-Europe, 2014 - 19*

FEIO, Paulo Areosa (coordenação, 2015), *O que fazemos com os fundos europeus? O QREN 2007-2013*

FUNDAÇÃO PARA A CIÊNCIA E A TECNOLOGIA (2014), *Portuguese Roadmap for Research Infrastructures 2014-2020*

GABINETE DE ESTRATÉGIA E ESTUDOS, Ministério da Economia; GABINETE DE PLANEAMENTO, ESTRATÉGIA, AVALIAÇÃO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS (GPEARI), Ministério das Finanças (2015), *Boletim Mensal de Economia Portuguesa*, N.º 4, Abril

GABINETE DE PLANEAMENTO, ESTRATÉGIA, AVALIAÇÃO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS (GPEARI) (2015), Departamento de Análise Económica e Finanças Públicas, Ministério das Finanças Públicas, *Nota de Comércio Externo*

GOUVEIA, Ana; Martins ANA; GEE, Ministério da Economia (2015), *O Plano de Investimento para a Europa: Oportunidades e Limitações*

GOVERNO DE PORTUGAL (2014), *Acordo de Parceria*, Apresentação

GOVERNO DE PORTUGAL, MINISTÉRIO DA ECONOMIA (2014), *Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+)*

GOVERNO DE PORTUGAL, MINISTÉRIO DA ECONOMIA (2014), *Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+)*, Anexo I, Relatório Final do Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (GTIEVA)

GOVERNO DE PORTUGAL, MINISTÉRIO DA ECONOMIA (2014), *Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+)*, Anexo II, Processo de Consulta Pública do GTIEVA, Relatório Final

GOVERNO DE PORTUGAL, MINISTÉRIO DA ECONOMIA (2014), *Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+)*, Anexo III, Projeto Plano Estratégico 2013-2015, ANA Aeroportos de Portugal (Dezembro 2013)

GOVERNO DE PORTUGAL, MINISTÉRIO DA ECONOMIA (2014), *Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020* (PETI3+), Anexo IV, Mapa Global dos Projetos Prioritários

GOVERNO DE PORTUGAL, MINISTÉRIO DA ECONOMIA (2014), *Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020* (PETI3+), Anexo V, Fichas dos Projetos de Investimento Prioritários

GOVERNO DE PORTUGAL, MINISTÉRIO DA ECONOMIA (2014), *Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020* (PETI3+), Anexo VI, Mapas da Rede Ferroviária Nacional

GOVERNO DE PORTUGAL, MINISTÉRIO DA ECONOMIA (2014), *Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020* (PETI3+), Anexo VII, Mapa da Rede Rodoviária Nacional

INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION (2015), *An employment-oriented investment strategy for Europe*

LEÃO, João; MARTINS, Ana, GONÇALVES, João; Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia (GEE), Gabinete de Planeamento, Estratégia, Avaliação e Relações Internacionais (GPEARI), *Crescimento Económico e Financiamento da Economia Portuguesa*

GOUVEIA, Ana; MARTINS, Ana; Gabinete de Estratégia e Estudos, Ministério da Economia (2015), *O Plano de Investimento para a Europa: Oportunidades e Limitações*

Legislação

DECLARAÇÃO DE RECTIFICAÇÃO N.º 80-A/2007 DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA, de 4 de Setembro, que retifica e republica o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

DESPACHO N.º 11215-A/2013 DO GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO DAS INFRAESTRUTURAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES, de 27 de agosto, que cria um grupo de trabalho com o objectivo de apresentar ao Governo as recomendações relativamente ao investimento em Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado

LEI N.º 58/2007 DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA, de 4 de Setembro, que aprova o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 91/2013, de 7 de novembro, que aprova a Estratégia de Fomento Industrial para o Crescimento e o Emprego 2014-2020

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 33/2013, de 9 de maio, que aprova os pressupostos do Acordo de Parceria

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 45/2011, de 13 de outubro, que aprova o Plano Estratégico dos Transportes