

MINISTÉRIO DA SEGURANÇA SOCIAL, DA FAMÍLIA E DA CRIANÇA

Gabinete do Ministro

Despacho n.º 4703/2005 (2.ª série). — 1 — A Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto (FDZHP) é uma pessoa colectiva de direito privado e utilidade pública sem fins lucrativos. De harmonia com o disposto no artigo 8.º dos Estatutos da Fundação, o presidente do conselho geral é designado pelo Ministro da Segurança Social, da Família e da Criança.

2 — Neste termos, é designado para presidente do conselho geral da FDZHP o licenciado José Amadeu Coelho Dias.

3 — A presente nomeação produz efeitos a partir de 31 de Janeiro de 2005.

30 de Janeiro de 2005. — O Ministro da Segurança Social, da Família e da Criança, *Fernando Mimoso Negrão*.

Instituto da Segurança Social, I. P.

Centro Distrital de Solidariedade e Segurança Social de Viseu

Deliberação (extracto) n.º 285/2005. — Por despacho de 27 de Janeiro de 2005 da vogal do conselho directivo do Instituto da Segurança Social, I. P., no exercício de competência delegada:

Margarida Maria Morais Teixeira Ribeiro — nomeada em comissão de serviço extraordinária, por um período de seis meses, na categoria de auxiliar administrativa, nos termos dos artigos 6.º e 7.º do Decreto-Lei n.º 497/99, de 19 de Novembro.

16 de Fevereiro de 2005. — O Director, *Leonel António Rodrigues Carvalho*.

MINISTÉRIO DA SEGURANÇA SOCIAL, DA FAMÍLIA E DA CRIANÇA E CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

Despacho conjunto n.º 192/2005. — 1 — A Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto (FDZHP) é uma pessoa colectiva de direito privado e utilidade pública, sem fins lucrativos.

De harmonia com o disposto no artigo 13.º dos Estatutos da Fundação, o presidente do conselho de administração é designado por despacho conjunto do Ministro da Segurança Social, da Família e da Criança e do presidente da Câmara Municipal do Porto.

2 — Nestes termos, é designado para presidente do conselho de administração da FDZHP o licenciado António José Faria de Almeida Praça.

3 — A presente nomeação produz efeitos a partir de 31 de Janeiro de 2005.

30 de Janeiro de 2005. — O Ministro da Segurança Social, da Família e da Criança, *Fernando Mimoso Negrão*. — O Presidente da Câmara Municipal do Porto, *Rui Fernando da Silva Rio*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Despacho n.º 4704/2005 (2.ª série). — Considerando a Resolução do Conselho de Ministros n.º 83/2004, de 26 de Junho, onde se define a estrutura e a composição da rede ferroviária de alta velocidade nacional como elemento integrante da rede ferroviária para o século XXI, nomeadamente no conteúdo da alínea a) do seu artigo 4.º;

Considerando que as decisões tomadas na XVII Cimeira Ibérica, que teve lugar na Figueira da Foz em 17 de Novembro de 2003, foram sustentadas na «faseabilidade» e na «viabilidade» da referida rede ferroviária, pressupondo a articulação integral com os investimentos já realizados pelo Estado Português nas infra-estruturas ferroviárias;

Considerando, igualmente, a pertinência e a necessidade de proceder à articulação e rentabilização dos vários investimentos já rea-

lizados e, em especial, considerando que a implementação de um projecto como o da alta velocidade em Portugal requer atenção especial na sua fase de arranque, designadamente ao nível da articulação com os vários sistemas de transportes e entidades, bem como a necessidade de reforçar e garantir os objectivos da implementação da alta velocidade em Portugal, nomeadamente através da vigilância permanente dos parâmetros que possam ter influência directa e ou indirectamente no aumento de quota de mercado da ferrovia, a par dos benefícios económicos e ambientais daí decorrentes, e na entrada de investidores privados no sector ferroviário, mantendo o controlo estratégico na esfera do Estado;

Considerando o estudo de conjunto solicitado à Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P. (REFER), e à RAVE — Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S. A. (RAVE), para que o canal Lisboa-Porto estruturasse tal articulação, procurando identificar a procura potencial do canal, as potencialidades ferroviárias do corredor em termos de exploração ferroviária, os actuais estrangulamentos e formas de eliminação, a articulação das várias fases construtivas — sequência e impacte na optimização da exploração, tendo sempre presente os tipos de serviços (passageiros e mercadorias) demandados naquele corredor (de ora em diante designado apenas como o estudo);

Considerando, também, que o projecto da alta velocidade em Portugal está incluído no conjunto dos projectos de interesse comum das redes transeuropeias e, em particular, da iniciativa Quick Start, corporizada em 2003-2004 pela União Europeia, sendo imperioso salvaguardar também o seu enquadramento no âmbito dos trabalhos relativos às perspectivas financeiras 2007-2013; e

Considerando ainda que as conclusões do referido estudo estabelecem uma base robusta para a futura negociação de financiamento por parte da União Europeia e do Banco Europeu de Investimentos, factor primordial à concretização do projecto nacional de implementação da alta velocidade;

Entende-se, consequentemente, que se acham reunidas as condições para se proceder à aprovação das conclusões daquele Estudo para uma estratégia de implementação e desenvolvimento da alta velocidade para o canal Lisboa-Porto, tendo por base os princípios de racionalização de investimentos, avaliação financeira de várias soluções, adequação do tipo de modelo de negócios anteriormente apresentado e estabelecimento de uma óptica de custos controlados no que à conservação diz respeito, que serão aplicados na:

- i) Garantia de sustentabilidade da solução em termos da criação de um serviço de alta velocidade competitivo;
- ii) Comprovação da capacidade para satisfação do nível e frequência dos serviços a prestar;
- iii) Maximização da utilização dos investimentos efectuados na linha do Norte;
- iv) Salvaguarda do princípio da interoperabilidade da rede de alta velocidade.

Assim, determina-se o seguinte:

1 — Adoptar o cenário 5 apresentado no estudo como aquele que melhor serve os interesses nacionais e se insere nos princípios das redes transeuropeias, uma vez que se constitui como um cenário que não desvirtua a opção pela alta velocidade, possibilitando a entrada nas cidades de Lisboa e Porto sem acréscimo de custos, potenciando a competitividade entre os diferentes meios de transportes, gerando assim *cashflows* operacionais que tornam atractiva a participação do sector privado e permitem o acesso a fundos comunitários.

2 — Determinar, em conformidade, que numa primeira fase se desenvolvam as acções necessárias tendentes à construção de 230 km de via integralmente nova e em bitola europeia, que, complementada com a utilização de 75 km da actual linha do Norte, ligará as cidades de Lisboa e do Porto, adequando as prioridades a nível de estudos e projectos à estratégia adoptada, garantindo a concretização dos troços previstos de ligação à linha do Norte (permite-se que o lanço de alta velocidade entre Aveiro norte e Vila Nova de Gaia possa ser construído com aplicação de travessa polivalente e instalação, numa primeira fase, de bitola ibérica).

3 — Incumbir a REFER e a RAVE de estabelecerem um plano de apresentação do projecto no contexto das redes transeuropeias e dos fundos regionais, importante fonte de financiamento, que vise, por um lado, a maximização da participação do sector privado e, por outro, dinamize o tecido empresarial nacional, desafiando-o a absorver o maior volume possível dos montantes disponíveis a materialização do empreendimento, tendo presente a necessidade de apresentação das candidaturas durante o 1.º trimestre de 2006.

4 — Estabelecer como objectivo uma hora e trinta e cinco minutos para a ligação ferroviária entre as cidades de Lisboa e do Porto, com a utilização de comboios de eixos intermutáveis com a *performance* adaptada a este objectivo.

5 — Adequar a estratégia de desenvolvimento da modernização da linha do Norte à articulação com a alta velocidade agora preconizada, adaptando os projectos de engenharia a uma outra parametrização,