

# Posição sobre o Plano Ferroviário Nacional

Lisboa, 27 Fevereiro 2023

Foi apresentado publicamente pelo Governo no passado dia 17 de Novembro de 2022 o Plano Ferroviário Nacional (PFN). O GEOTA louva a proposta de um conceito e estratégia para a ferrovia, e concorda com os grandes objectivos e princípios defendidos no PFN. No entanto, constatamos que a estratégia de aplicação preconizada é contraditória com esses mesmos princípios, e, em muitos casos, é danosa para a coesão territorial e o ambiente.

## 1. Indicadores de mobilidade

Portugal é um dos países da UE com piores indicadores de mobilidade (fonte: Eurostat). Exemplos:

- Utilização de transporte colectivo motorizado nas Áreas Metropolitanas: **Lisboa 35%, Paris 70%**;
- Tempo médio gasto em deslocações pendulares, cada sentido: **Lisboa 50 min, Bruxelas 30 min**;
- Distribuição modal do automóvel individual: **Portugal 88%, UE 80%** (passageiros-km);
- Peso da ferrovia no transporte de passageiros: **Portugal 4%, UE 8%** (passageiros-km);
- Extensão da **rede ferroviária portuguesa caiu de 3064 km em 1990 para 2546 km em 2018**.

O PFN deverá contribuir significativamente para inverter estas tendências.

Metas propostas pelo GEOTA no mais curto prazo praticável, idealmente 2030:

- *Distribuição modal*: Reduzir a média nacional da quota de transporte individual para 60%;
- *Áreas metropolitanas*: criar verdadeiras redes metropolitanas de transportes, serviço público essencial com alto desempenho (frequências elevadas, tempos de percurso e transbordos minimizados) e tarifário simplificado. Meta sugerida: o transporte público nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto deverá satisfazer 2/3 das necessidades de mobilidade motorizada (em vez do actual 1/3);
- *Serviço ferroviário nacional intercidades*. Metas sugeridas: estabelecer uma rede ampliada (dobro das estações) de cidades, aeroportos e portos servida com, pelo menos, 1 comboio cada 2 horas nas pontas da rede; estabelecer um horário conjugado intercidades a nível nacional; aumentar a qualidade da oferta de forma a conseguir o triplo da procura do modo ferroviário na longa distância; em particular, ligar Lisboa-Porto em 2 horas com elevada frequência.

Nota: estas metas, sendo ambiciosas, estão em linha com o Pacto Ecológico Europeu e com a avaliação ambiental estratégica do Programa para a Acção Climática e Sustentabilidade (PACS).

## **2. Os grandes princípios e objectivos do PFN (que partilhamos)**

- a) O combate às alterações climáticas tem de ser uma prioridade do País, conjugado com o aumento da coesão territorial que é uma condição da solidariedade social à escala nacional;
- b) A ferrovia é em regra mais amiga do ambiente do que os outros meios de transporte terrestres, pelo que os modos ferroviários devem constituir a espinha dorsal do sistema, que deve ser assumidamente intermodal, garantindo a coerência entre os diversos modos;
- c) A transferência modal do transporte individual (TI) e do avião para a ferrovia deve constituir um objectivo central da estratégia e planeamento ferroviário. Portanto, a ferrovia, associada aos outros transportes públicos e aos modos suaves, tem de ser atractiva face ao TI e ao avião;
- d) Na ferrovia, a infraestrutura é indissociável do padrão de serviço pretendido, e é pela definição dos padrões de serviço que se deve começar o seu planeamento;
- e) A rede ferroviária deve ser ampliada e o serviço prestado densificado, com maiores frequências em todos os serviços, e a ferrovia pesada deve chegar aos centros das cidades;
- f) No serviço intercidades, a frequência mínima de serviço deve ser de uma circulação de duas em duas horas em cada sentido (devendo haver linhas e serviços com maior frequência);
- g) Tendo em conta a densidade demográfica e as distâncias em causa, o eixo Braga-Faro deve merecer atenção especial, em termos de frequência de serviço e velocidades mais elevadas;
- h) Devemos ter ligações internacionais em alta velocidade ferroviária para competir com o avião;
- i) Devemos reabilitar e revigorar o nosso cluster industrial ferroviário: construção, manutenção e recuperação de material circulante;
- j) Devemos olhar para a ferrovia como o novo grande programa de investimentos, incluindo a recuperação de linhas desactivadas, p.e. as linhas do Alentejo, do Douro e de Leixões.

## **3. As principais lacunas e falhas deste PFN**

- a) Este PFN foca-se essencialmente sobre as infraestruturas, desvalorizando a exploração da rede e coordenação de serviços, e muito em particular a questão essencial dos horários;
- b) Este PFN assenta toda a estratégia de aplicação na premissa errada de que a velocidade é o factor primordial da qualidade do serviço, quando na realidade o fundamental é uma conjugação de frequência, cobertura, intermodalidade, coerência e redução dos tempos totais de trajecto (incluindo acessos, transbordos e tempos de espera);
- c) Este PFN demonstra escassa preocupação custo/eficácia/impactes, optando repetidamente por opções de viabilidade pouco credível (e nunca demonstrada), e social e ecologicamente conflituosas;

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

- d) Refiram-se a este propósito as propostas linhas de alta velocidade (AV, presumindo-se velocidades superiores a 250 km/h) Lisboa-Porto-Valença, Aveiro-Vilar Formoso e Évora-Faro. A AV ferroviária implica investimentos, expropriações e consumos energéticos operacionais muito elevados; a construção de uma linha numa região acidentada e densamente povoada implica inevitavelmente grandes impactes; e a procura de serviços AV só é significativa em circunstâncias muito específicas, que em Portugal só se cumprem nalgumas relações internacionais. Tudo isto é contraditório com os proclamados objectivos sociais e ambientais;
- e) Este PFN privilegia a construção de novas linhas e variantes, em detrimento da requalificação das linhas existentes. É uma má opção, porque geralmente as linhas existentes têm bons traçados e bom potencial de aumento de capacidade através da duplicação ou da rectificação pontual, aproveitando o domínio público ferroviário e reduzindo os custos de expropriações;
- f) Este PFN atribui uma prioridade esmagadora à faixa litoral Lisboa-Valença, uma excessiva polarização sobre Lisboa e Porto, e uma estrutura arborescente para o resto do País, em vez da reconstrução ou criação de uma verdadeira rede, redundante e resiliente. Esta abordagem reforça o despovoamento do interior;
- g) Este PFN não é claro quanto à qualidade dos serviços preconizados, em especial o serviço intercidades; não apresenta prazos, nem metas temporais, nem prioridades de investimento ligadas a melhorias da qualidade dos serviços;
- h) Este PFN cede à perspectiva construtivista, centrada na infraestrutura, sem prazos e menosprezando os indicadores de desempenho. Esta abordagem terá como consequência inevitável o aumento significativo de custos, e, portanto, a ineficácia em tempo útil dos investimentos para garantir melhores níveis de serviço, atirando com os objectivos declarados para um futuro incerto. Este PFN está, portanto, condenado a manter o padrão de insucesso de várias iniciativas no sector dos transportes, como a maioria das recentes obras ferroviárias (que não melhoraram os tempos de percurso nem a qualidade do serviço), do Programa de Apoio à Redução Tarifária PART (que, apesar da redução do preço dos passes, não inverteu a tendência de aumento de carros a entrar diariamente em Lisboa e Porto) ou criação da Carris Metropolitana (que, pelo menos na fase inicial, piorou os indicadores de desempenho);
- i) Este PFN assume que o Programa Nacional de Investimentos (PNI 2030) continuará a ser seguido, o que não é de bom agouro, pois o PNI sofre de sérias deficiências metodológicas, nomeadamente na falta de indicadores de desempenho e na pouca importância dada à análise custo-eficácia. Exemplos de desperdício de recursos: a ideia de fazer uma linha alta velocidade Carregado-Lisboa para ganhar 3 min, ou a linha do vale do Sousa para fazer um comboio por hora em ponta, são opções com custos desproporcionados face aos benefícios;
- j) Este PFN esquece regiões importantes, como o Algarve, o Oeste e as respectivas linhas, ou o acesso ferroviário ao Santuário de Fátima;
- k) 90 dias de consulta pública é muito curto para uma matéria desta complexidade e importância.

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

#### **4. Propostas do GEOTA para o Plano Ferroviário Nacional**

- a) Deve ser criado um Plano de Exploração Ferroviária, revisto periodicamente, com início imediato e horizonte 2030, criando horários coerentes. Todos os serviços devem ser cadenciados (a intervalos regulares);
- b) Em Portugal o serviço ferroviário pesado deve ser estruturado em duas categorias principais (suburbanos e intercidades) e duas categorias complementares (regional e internacional):
  - i. *Suburbanos*. Para cumprir as metas propostas, estes serviços devem ser estruturados para satisfazer a maioria dos movimentos pendulares nas áreas metropolitanas. Devem circular com intervalos não superiores a 15 min, preferencialmente em linhas dedicadas;
  - ii. *Intercidades*. Este serviço modernizado deve integrar e substituir os actuais serviços alfa, IC e inter-regional. O serviço deve ter um intervalo mínimo de 2 horas nas pontas da rede, e um horário conjugado para a totalidade da rede nacional. O número de estações do serviço intercidades deve ser ampliado para pelo menos 140, chegando aos centros das principais cidades, aeroportos, portos e fronteiras;
  - iii. *Regional*. O serviço regional é hoje residual, ainda que relevante nalgumas linhas; deve ser equacionada a sua manutenção se compatível com o serviço intercidades, ou substituição por autocarros no caso contrário;
  - iv. *Internacional curta distância*. Este serviço pode funcionar como extensão e com padrão semelhante ao serviço intercidades, designadamente em ligações como Porto-Valença-Vigo, Porto-Régua-Barca d'Alva-Salamanca, Figueira da Foz-Coimbra-Vilar Formoso-Salamanca, Lisboa-Badajoz-Cáceres;
  - v. *Internacional longa distância*. As ligações internacionais de longa distância (> 500 km) devem perspectivar a ligação à Europa trans-Pirinéus e às grandes metrópoles espanholas (Madrid, Barcelona, Sevilha). Aqui, sim, deve ser equacionada a alta velocidade ferroviária para competir com o avião.
- c) Deve ser estabelecido um programa de homogeneização de velocidades na rede: sugere-se como base de discussão 140 a 160 km/h nas linhas usadas pelo serviço intercidades, com 200 a 220 km/h nos eixos prioritários. Estas velocidades são mais que suficientes para competir com o automóvel;
- d) A ligação intercidades Lisboa-Porto deve ser realizada em 2 horas, com comboios pelo menos de hora a hora na linha Norte, permitindo também a ligação Porto-Lisboa pela linha do Oeste com igual frequência; valorizando também o tráfego intermédio, que hoje na linha do Norte representa cerca de metade do tráfego total (e que a AV nunca poderá contemplar);



Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

- e) Eleger o conjunto Sete Rios/ Entrecampos/ Roma-Areeiro como a grande estação central de Lisboa. Esta abordagem concretiza funcionalmente o eixo Braga-Faro, melhora radicalmente as interligações ferroviárias (entre os serviços ferroviários e também com as linhas do Metropolitano) e serve a zona da cidade com maior densidade de serviços e empregos, que será também em breve a localização de grande parte das instalações ministeriais;
- f) Reformular as estações de Porto Campanhã e Coimbra B tendo em vista o aumento de frequência previsível e desejado;
- g) Em geral, deve ser garantida boa interligação entre os serviços suburbanos e intercidades, bem como com os modos ferroviários ligeiros e outros modos de transportes;
- h) Deve ser equacionada a reabertura ao serviço de arcos de rede e ramais encerrados à exploração, p.e. Leixões, Sines, Moura, bem como as vias estreitas do Douro;
- i) O serviço ferroviário de passageiros tem procura (desde que a qualidade do serviço o permita) e a necessidade da sua expansão é inquestionável, pelo que deve ser considerado prioritário no desenvolvimento e requalificação da rede ferroviária. Hoje o número de comboios de passageiros (insuficiente) é cerca de 15 vezes superior ao de mercadorias;
- j) É certamente desejável que aumente a quota de mercado do transporte ferroviário de mercadorias, desde que tal faça sentido a nível económico e ambiental. Dificilmente será viável criar linhas dedicadas a mercadorias; mas em obras de remodelação deve ser equacionada a preparação das linhas para suportar serviços segregados temporalmente, de passageiros (diurno) e mercadorias (nocturno);
- k) Plano de investimento ferroviário: é necessário apostar na modernização da rede (electrificação, rectificação de traçado, duplicação da via quando necessário), de forma coerente, planeando todas as novas intervenções ferroviárias para utilização à velocidade de serviço padrão referida em c). Salvo casos excepcionais bem fundamentados, deve ser preferida a recuperação de linhas existentes à criação de novas linhas;
- l) Dados os recursos limitados do País, tem de haver uma discussão profunda sobre as prioridades de intervenção. Todos os investimentos devem ter metas e objectivos claros e ser demonstradamente custo-eficazes (para além das devidas diligências em matéria de avaliação de impacte ambiental, incluindo as dimensões social e de coesão territorial). Os investimentos prioritários devem cumprir simultaneamente objectivos de curto e longo prazo, e ser robustos face a diferentes cenários de contexto futuros;
- m) Em obras novas ou de remodelação deve ser prevista a fácil adaptação (não necessariamente imediata) ao padrão europeu ERTMS - European Rail Traffic Management System (sinalização, segurança, comunicações, bitola, gabarito, electrificação, catenária, material circulante e respectivos sistemas de engatagem);

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

Página 6/6

- n) Deve ser recriada a indústria de equipamento ferroviário, sugerindo-se como objectivo estratégico o fabrico de "uma automotora que dê para tudo", com padrões de serviço claros e com um programa industrial a longo prazo (pelo menos uma década);
- o) Deve ser alterada a estrutura orgânica do sector, nomeadamente separando a gestão dos investimentos na rodovia e na ferrovia, e recriando um órgão de regulação e planeamento ferroviário, restaurando uma cultura ferroviária que está em risco de se perder.