



Auscultação para o Plano Ferroviário Nacional

O Norte e a Ferrovia: uma perspetiva regional

- 1. As insuficiências do Plano de Modernização do Sistema Ferroviário Nacional**
- 2. O Planeamento e a execução da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)**
- 3. Os Transportes no Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030)**
- 4. A Ferrovia no quadro do NORTE 2030 - Estratégia de Desenvolvimento Regional do Norte**
- 5. O Novo Plano Ferroviário Nacional: Oportunidades e Desafios para o Norte**

Rede Ferroviária Portuguesa (2019)



RCM n.º 6/88 - Plano de Modernização dos Caminhos de Ferro Portugueses 1988-1994

«os esforços na modernização e reconversão dos caminhos de ferro deverão, necessariamente, dar ênfase à qualidade e segurança dos serviços oferecidos, aproximando-a, gradualmente, dos padrões europeus, concentrando-se especialmente nos transportes de passageiros **suburbanos** de elevada densidade e de **longo curso**, nacionais e internacionais, a velocidades elevadas, e ainda nos **transportes de mercadorias** em vagões completos, grupos de vagões e comboios completos, vocação, afinal, de um caminho de ferro moderno».

Ano	Extensão Explorada	Extensão Eletrificada	Comboios-km (10 ⁶)	Passageiros-km (10 ⁶)	Passageiros (10 ⁶)	Suburbano	Longo Curso	Internacional	Mercadorias (10 ⁶ t-km)
1988	3.607 km	461 km	42,0	6.036	230,7	201,7	28,5	0,49	1.708
2019	2.562 km	1.642 km	36,4	4.964	175,3	158,3 (90,3%)	16,8 (9,6%)	0,23 (0,1%)	2.478

O Plano de 1988 resultou para o Norte numa «**significativa modernização** dos serviços ferroviários **suburbanos** no seio do arco metropolitano do Porto (Braga, Guimarães, Caide, Aveiro), mas determinou o encerramento da ligação internacional do Douro (**Pocinho – Barca D’Alva**), o gradual encerramento ou desinvestimento nos ramais de bitola métrica (**Tâmega, Corgo, Tua, Sabor** ou **Vouga**) e um déficit de investimento nas ligações remanescentes, responsável por uma progressiva degradação dos serviços interurbanos que os investimentos ainda em curso, no quadro do Programa Ferrovias 2020, tardam em contrariar.» (NORTE2030, Estratégia de Desenvolvimento do Norte)

Rede Ferroviária Portuguesa (2019)



Sistema Ferroviário Nacional em modernização, no qual persistem insuficiências

- Insuficiente cobertura territorial, não incluindo algumas **idades e centros urbanos** de nível superior e uma rede de terminais (mercadorias | passageiros) que não assegura ainda uma adequada **articulação intermodal e inserção urbana**, pese embora se observem alguns casos de boas práticas *Por exemplo, Viana do Castelo, Andante, novo terminal intermodal de Campanhã | Campo, Valongo*
- Limitações ao nível da **conetividade** e da **interoperabilidade** ibérica e/ou europeia (tensão elétrica, sinalização e controle, parâmetros de carga, inclinação dos traneis, comprimento dos comboios, bitola)
- Operação condicionada pelo **congestionamento** em seções chave (p.e. Contumil – Ermesinde | Ovar - Gaia)
- Deficit de intervenção em ações de **conservação**, com significativa extensão da rede em níveis não satisfatórios (p.e. Marco - Régua – Pocinho, linha do Vouga)
- Persistência de sinistralidade, incluindo a associada a **passagens de nível** (29 mortes + 9 feridos graves em 2015-19)
- Pese embora o reconhecido caráter muito positivo do conjunto de intervenções em execução (Ferrovia 2020, p.e. Minho e Douro) padece ainda de adequados instrumentos **planeamento setorial de médio /longo prazo**
- Portugal regista uma das mais **baixas densidades** ferroviárias da UE27, quer em termos de área ($10^3 \times \text{km}/\text{km}^2$ - 27,4 PT | **20,4 NORTE**) quer de população ($\text{km} / 10^5 \text{hab}$ – 24,5 PT | **12,2 NORTE**)
- E uma **quota modal** (t-km) aquém da média EU27 quer em termos de passageiros (7,8% EU27 | 4,2% PT), quer de mercadorias (17,4% EU27 | 14,5% PT)
Em particular, ao nível das fronteiras terrestres (0,4% passageiros | 5,9% mercadorias)

Regulamento (UE) n.º 1315/2013

Coordenador Europeu | Plano de Trabalho | Fórum

2050 - Rede Global (*comprehensive*) €500bn

Portos: Ligação ao hinterland e vias navegáveis, acesso não discriminatório, desempenho ambiental, VTMS;

Vias Navegáveis: Ligação ao hinterland, , acesso não discriminatório, desassoreamento, altura livre, calado, RIS;

Ferrovias: eletrificação, bitola UIC, redução do ruído ferroviário, interoperabilidade, segurança das PN, ligação a portos, ERTMS;

Rodovia: Parâmetros de projeto, monitorização da segurança, túneis, cobrança de portagens, TIS;

Terminais intermodais: efetiva intermodalidade; serviços de intermodalidade física e telemática; prestação de serviços de dados à cadeia logística ou ao passageiro;

Aeroportos: acesso não discriminatório, telemática e céu único europeu (SESAR);

2030 - Rede Principal (*core*) €250bn

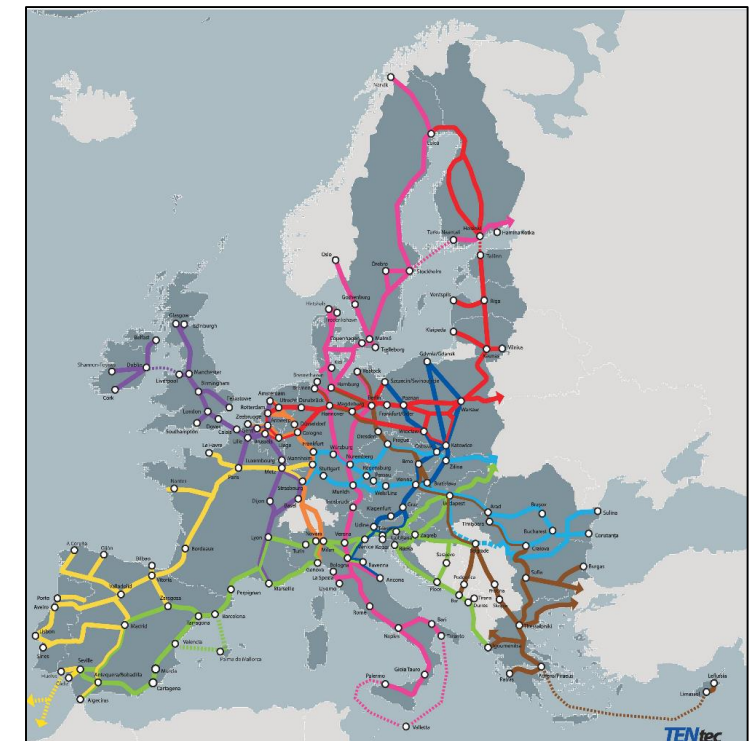
Requisitos adicionais - disponibilização de **combustíveis alternativos**; **rodovia:** áreas de serviço cada 100 km; **ferrovia:** eletrificação; 22,5t /eixo; 100 km/h; 740 m p/ comboio.

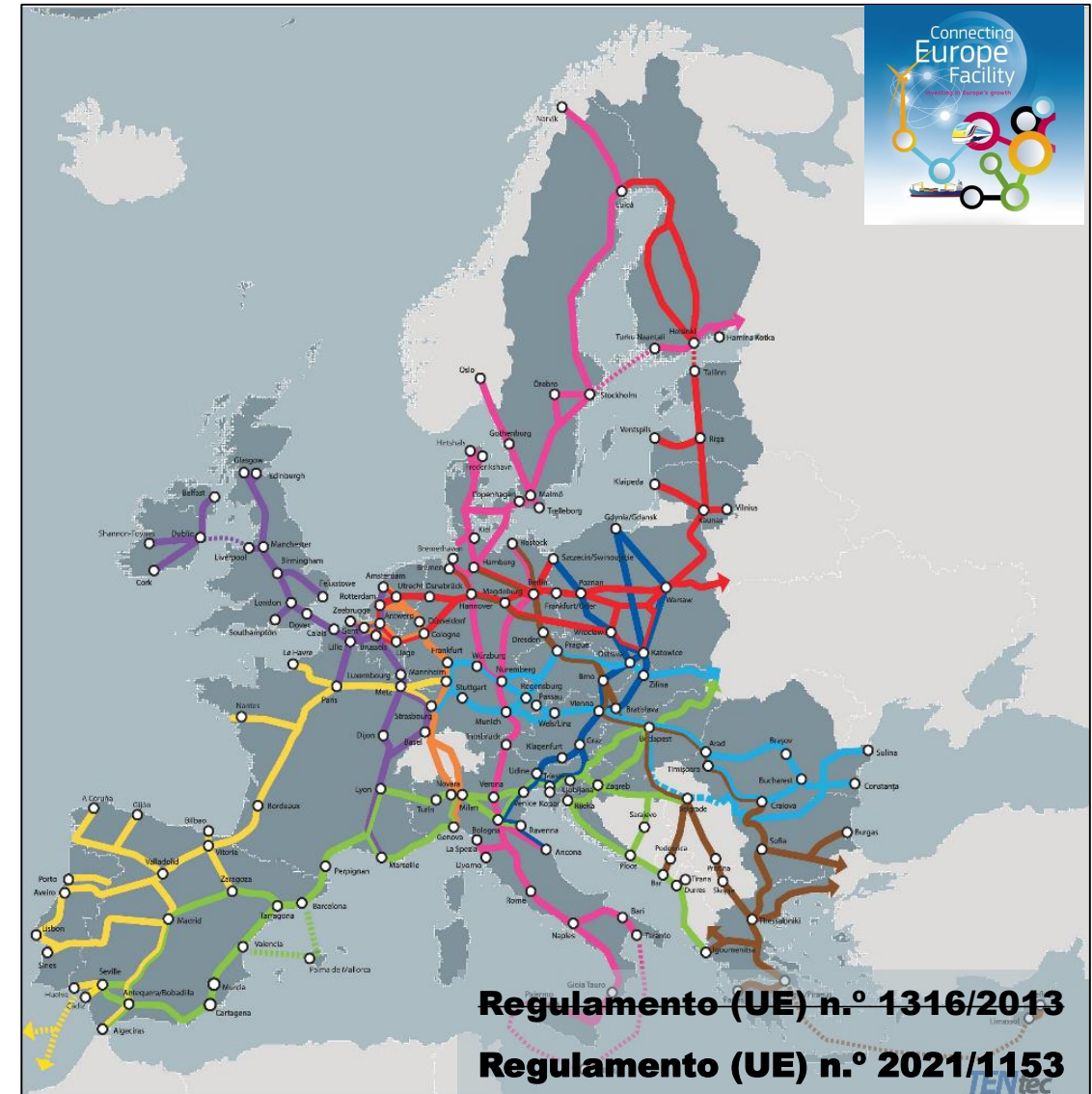
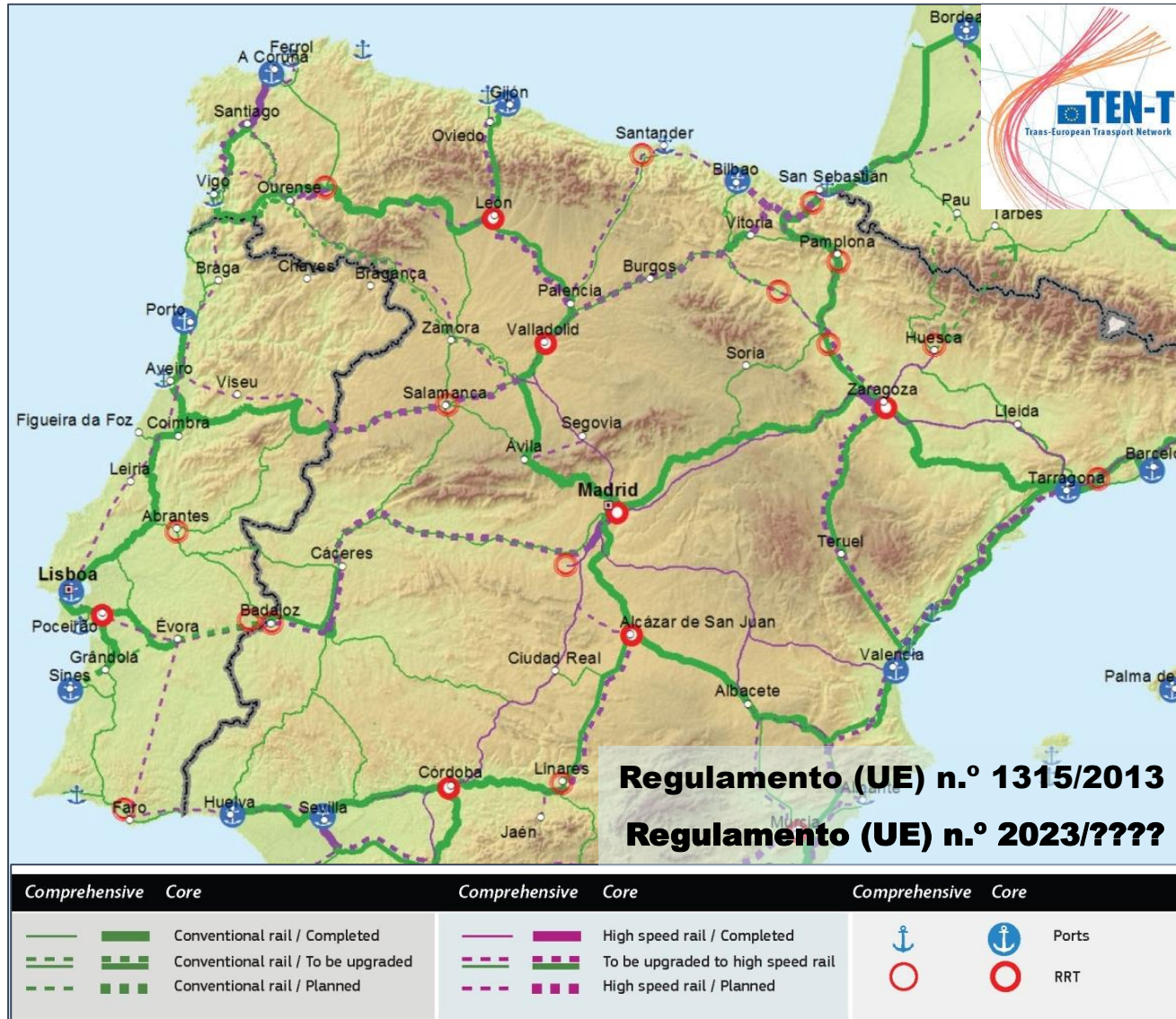
Regulamento (UE) n.º 1316/2013

Regulamento (UE) n.º 2021/1153

9 Corredores Principais

2 Prioridades Horizontais (ERTMS + MoS)







Tipologias de Operações Elegíveis (sector transportes)

Redes eficientes e interligadas

CEF Geral (3/5)

CEF Coesão (85%)

Mobilidade inteligente, sustentável, inclusiva, segura e protegida

CEF Geral (2/5)

CEF Coesão (15%)

- **rede principal**, incluindo nós urbanos, portos marítimos, portos interiores e terminais rodoferroviários do RTE-T /anexo II (podem incluir elementos da rede global se previsto nos programas de trabalho);
- **rede global**, incluindo **ligações transfronteiriças** enumeradas no MIE /Parte III, **portos marítimos, portos interiores**;
- restabelecimento de **ligações ferroviárias regionais transfronteiriças** abandonadas ou desmanteladas, na RTE-T;
- **rede global**, em **regiões ultraperiféricas**, incluindo nós urbanos, portos marítimos, portos interiores, terminais rodoferroviários e ligações a aeroportos e plataformas logísticas da RTE-T /anexo II;
- projetos de interesse comum para interligar a redes de infraestruturas de **países terceiros**;

- **autoestradas do mar**;
- sistemas de **aplicações telemáticas**, incluindo a segurança (ERTMS, RIS, ITS, VTMS, SESAR);
- serviços sustentáveis de **transporte de mercadorias** e redução do ruído ferroviário;
- novas tecnologias e à inovação, (**automatização**, serviços melhorados, integração modal e **combustíveis alternativos**);
- interoperabilidade, na prossecução de efeitos de corredor/rede, incluindo a promoção do **aumento de quota do modo ferroviário** de mercadorias e **instalações de intercambio automático de bitola**;
- remoção de barreiras à **intermodalidade**, em particular nos nós urbanos;
- infraestruturas seguras e protegidas incluindo a **segurança rodoviária**;
- **resiliência** às alterações climáticas, catástrofes naturais e ataques cibernéticos;
- **acessibilidade a todos** os utilizadores, especialmente os mais vulneráveis;
- disponibilidade para fins de **segurança e proteção civil**.

Portugal 2030: Recuperar a economia e proteger o emprego, e fazer da próxima década um período de recuperação e convergência de Portugal com a União Europeia, assegurando maior resiliência e coesão, social e territorial

Agenda 1 - um melhor equilíbrio demográfico, maior inclusão, menos desigualdade

Agenda 2 - Inovação, Digitalização e Qualificações como motores do desenvolvimento

Agenda 3 - Transição climática e sustentabilidade dos recursos

Agenda 4 - Um país competitivo externamente e coeso internamente

PNI2030: Instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional



REGADIO



ENERGIA



AMBIENTE



TRANSPORTES E MOBILIDADE

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS **2030**

PNI2030: Eixos Estratégicos para os Transportes e Mobilidade

Acessibilidade Equitativa

Reforçar a rede do sistema de mobilidade no território nacional para promover a equidade de acesso

Mobilidade Inteligente

Promover a implementação de soluções inovadoras e de tecnologias de futuro aplicadas ao ecossistema da mobilidade

Mobilidade Sustentável e Neutralidade Carbónica

Impulsionar a mobilidade sustentável e contribuir para a descarbonização do setor dos transportes

Infraestruturas e Equipamentos Resilientes

Robustecer as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência

Conectividade Alargada

Alargar a conectividade externa, reforçando as infraestruturas de conexão internacional e suas ligações intra e intermodais

	TRANSPORTES E MOBILIDADE	PROGRAMAS E PROJETOS	INVESTIMENTO (M€)
	Ferroviário	16	10.510
	Marítimo-Portuário	8	2.088
	Rodoviário	8	1.980
	Aeroportuário	4	1.257
	Mobilidade e Transportes Públicos	9	5.825
	TOTAL	45	21.660
	<i>Investimento Público</i>		17.694
	<i>Investimento Privado</i>		3.966

Fontes de Financiamento					
<i>CEF + MRR</i>	<i>FEDER + FC + FTJ</i>	<i>Fundo Ambiental</i>	<i>Redução de encargos com as PPP</i>	<i>Receitas Gerais do Estado</i>	<i>Sector Empresarial Público ou Privado</i>



TRANSPORTES E MOBILIDADE

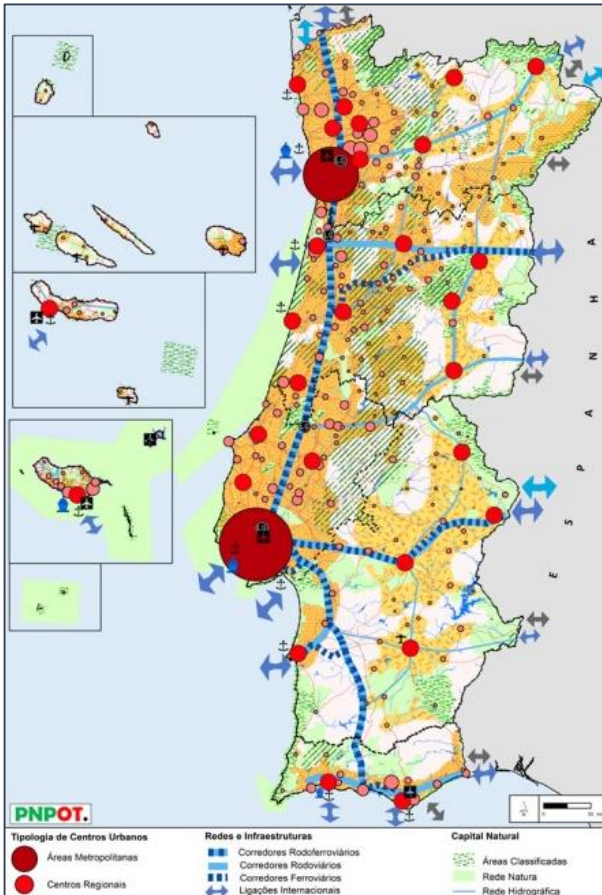
Investimentos com Significativo Impacte

no Sistema Regional de Transportes
(M€)

Período

	Investimentos com Significativo Impacte no Sistema Regional de Transportes (M€)	Período
Nova Linha Porto – Lisboa	4.500	2021-30
Nova Linha Porto – Valença – Vigo (1ª Fase)	900	2021-30
Modernização da Linha do Vouga	100	2021-25
Programa de aumento de capacidade na rede ferroviária das áreas metropolitanas	290	2021-26
Programa de Eletrificação e Reforço da Rede Ferroviária Nacional	740	2021-30
Programa de sinalização e implementação do ERTMS/ETCS + GSM-R	270	2021-30
Programa de melhoria de terminais multimodais	200	2021-30
Programa de segurança, renov. e reab., red. de ruído e adapt. às alter. climáticas	375	2021-30
Novo Material Circulante	1.710	2021-30

Observações orientadas para a logística, transportes e mobilidade



- Suportar o modelo de desenvolvimento do Norte, aliando a orientação para o **reforço do policentrismo** ao reforço da **projeção internacional** da sua aglomeração metropolitana
- Contribuir para uma melhoria do posicionamento da economia regional nas **cadeias de valor globais**, favorecendo a sua plena **inserção ibérica** e uma sustentada convergência europeia
- Potenciar a localização privilegiada do Norte no quadro peninsular, enquanto âncora de uma **faixa atlântica** densamente povoada - entre as penínsulas de Setúbal e da Corunha – que articula uma vasta rede de nós urbanos, infraestruturas portuárias e aeroportuárias e clusters empresariais
- Ultrapassar as insuficiências ao nível da **coesão interna** e da **articulação transfronteiriça**, na ligação de algumas cidades e centros urbanos ao nível superior à rede de transportes e mobilidade
- Reduzir as **assimetrias regionais**, garantindo equidade no acesso aos **serviços de interesse geral**
- Contribuir para o desafio de inversão de uma tendência de **envelhecimento demográfico**, particularmente aguda nos territórios raianos e de **baixa densidade**

Rede Ferroviária Portuguesa (2019)



Observações orientadas para o sistema ferroviário regional

- Promover um amplo reforço dos serviços de mobilidade de base ferroviária – em cobertura territorial, desempenho operacional e ambiental - convocando para tal o saber nacional em domínios como o planeamento do território, a infraestrutura ferroviária, o equipamento circulante ou a gestão da mobilidade
- Fomentar a captação de operações com transferência modal, em particular, com reforço da ligação aos portos e aos terminais de carga intermodais
- Incentivar opções modais dos cidadãos ambientalmente mais sustentáveis, nas suas deslocações suburbanas, entre cidades regionais ou nas ligações intermodais, como o Aeroporto Francisco Sá Carneiro
- Não protelar a eliminação de importantes estrangulamentos e ligações em falta, nomeadamente, a ligação ferroviária entre Porto e Vigo, o aumento de capacidade entre Contumil-Ermesinde e Ovar-Gaia ou o restabelecimento da linha do Douro a montante do Pocinho



Nova Linha Porto - Valença - Vigo (1ª Fase)

Programa de aumento de capacidade na rede ferroviária das áreas metropolitanas

- Materializa um eixo indispensável e estrutural da faixa atlântica peninsular, uma área densamente povoada entre Setúbal e a Corunha, articulando um alargado conjunto de cidades, clusters empresarias, infraestruturas portuárias e aeroportuárias, suscitando novas oportunidades de desenvolvimento e cooperação
- Implica a atribuição de particular atenção a uma adequada inserção urbana das novas estações e uma eficiente articulação com os serviços ferroviários convencionais e outros sistemas complementares de elevada capacidade e frequência, dotando-os de adequados níveis de abrangência territorial:
Em particular, Valença /Tui - Vale do Minho Transfronteiriço; Braga – Quadrilátero Urbano; Campanhã - Aeroporto
- Consubstancia uma oportunidade de robustecimento do posicionamento estratégico do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Noroeste Peninsular, justificando a ponderação de um reforço das suas ligações
- Impõe o reforço dos mecanismos bilaterais de acompanhamento, assegurando a programação coordenada das intervenções transfronteiriças, tendo designadamente em conta as oportunidades de financiamento (CEF)
- A eliminação do estrangulamento Contumil-Ermesinde é uma atuação prioritária na medida em que tem vindo a condicionar a oferta de serviços suburbanos e de ligação ao porto de Leixões

*Modernização da Linha do Vouga
Programa de Eletrificação e Reforço da Rede Ferroviária Nacional*

➤ **Linha do Vouga**

Prioridade à resolução da interligação com a linha do Norte na estação de Espinho e à criação de uma oferta operacional, em termos de capacidade, conforto e frequência, para a plena integração de Oliveira de Azeméis – São João da Madeira – Santa Maria da Feira no sistema de suburbanos da AMP, avaliando nesse contexto intervenções pontuais de retificação do traçado e a viabilidade de manutenção da atual via estreita

➤ **Nova Linha do Vale do Sousa**

Uma nova solução de base ferroviária com potencial de articulação do sistema polinucleado existente e reordenamento de um território pautado por alguma dispersão urbana que encontra agora oportunidade nas intervenções de aumento de capacidade e eliminação de estrangulamentos na rede metropolitana (Contumil-Ermesinde e linha de cintura de Leixões) e no reforço da frota de material circulante.

➤ **Reabertura da Linha do Douro**

Sendo uma iniciativa fundamental na estratégia de desenvolvimento turístico do Porto e Norte de Portugal, servindo uma sub-região onde pontificam quatro destinos classificados pela UNESCO, o seu potencial contributo para a estruturação de novas soluções de transporte de mercadorias não deve ser descurado, inclusive numa posterior ligação transfronteiriça, em articulação com as intervenções em curso e assegurando ligação à RTE-T

Programa de melhoria de terminais multimodais

➤ **Novo Terminal rodoferroviário de Lousado - Vila Nova de Famalicão**

Dotar o novo Terminal de características rodoferroviárias adequadas à sua inserção nas RTE-T, incluindo, nomeadamente, uma franca **ligação à rede rodoviária** nacional (EN14, A7, A3) e a viabilidade da sua inserção em **operações ferroviárias** que incluam outros terminais multimodais nacionais (p.e. Valença e Darque, a norte) ou ibéricos (p.e. Monforte de Lemos ou León a norte / Salamanca a sul).

➤ **Terminal multimodal de Leixões**

Resolver os estrangulamentos que ainda se verificam no atual terminal ferroviário de mercadorias, no seio da área portuária, nomeadamente, constrangimentos na movimentação de cargas e formação de comboios e melhorar a articulação entre o terminal multimodal e a **plataforma logística polinucleada** de proximidade

- Prioridade à articulação deste Programa com (i) o processo de disseminação e materialização territorial da **Janela Única Logística (JUL)** e do conceito de **porto seco**, recentemente incorporado na legislação nacional e com a **promoção** de uma mais abrangente **rede de infraestruturas logísticas**, dotadas de funcionamento em rede e um adequado modelo de governação, que suporte a projeção do território e da economia nacional e regional no espaço ibérico e europeu



Auscultação para o Plano Ferroviário Nacional

O Norte e a Ferrovia: uma perspetiva regional

Ricardo Sousa | 27 julho 2021

WWW.CCDR-N.PT