

O futuro do sector ferroviário nacional

\\ O papel do modo ferroviário no sistema integrado de transportes

VÍTOR MARTINS DA SILVA

Vice-presidente
vsilva@adfersit.pt

\\ Seminário Fernave: “Transporte: uma história efémera ou um futuro em mudança”

Painel 2: Estratégia do sector - novas abordagens

Auditório da Carris, 24 de outubro de 2012



- A relevância dos transportes
- Os elementos impactantes no sistema de transportes
- O princípio da integração dos sistemas de transporte como fator decisivo do desenvolvimento sustentável
- Elementos críticos de um sistema integrado de transportes
- A importância do modo ferroviário como estruturador do sistema integrado de transportes
- O futuro do sector ferroviário em Portugal
- Algumas reflexões finais

➔ A relevância dos transportes

■ Elementos vitais à vida

- Ar
- Água
- Alimentos

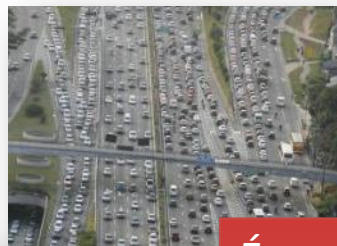


■ Elementos fundamentais ao desenvolvimento de qualquer sociedade / civilização

- Energia



• Transportes



É necessário interiorizar que a mobilidade de pessoas e bens é um «bem essencial de primeira necessidade»



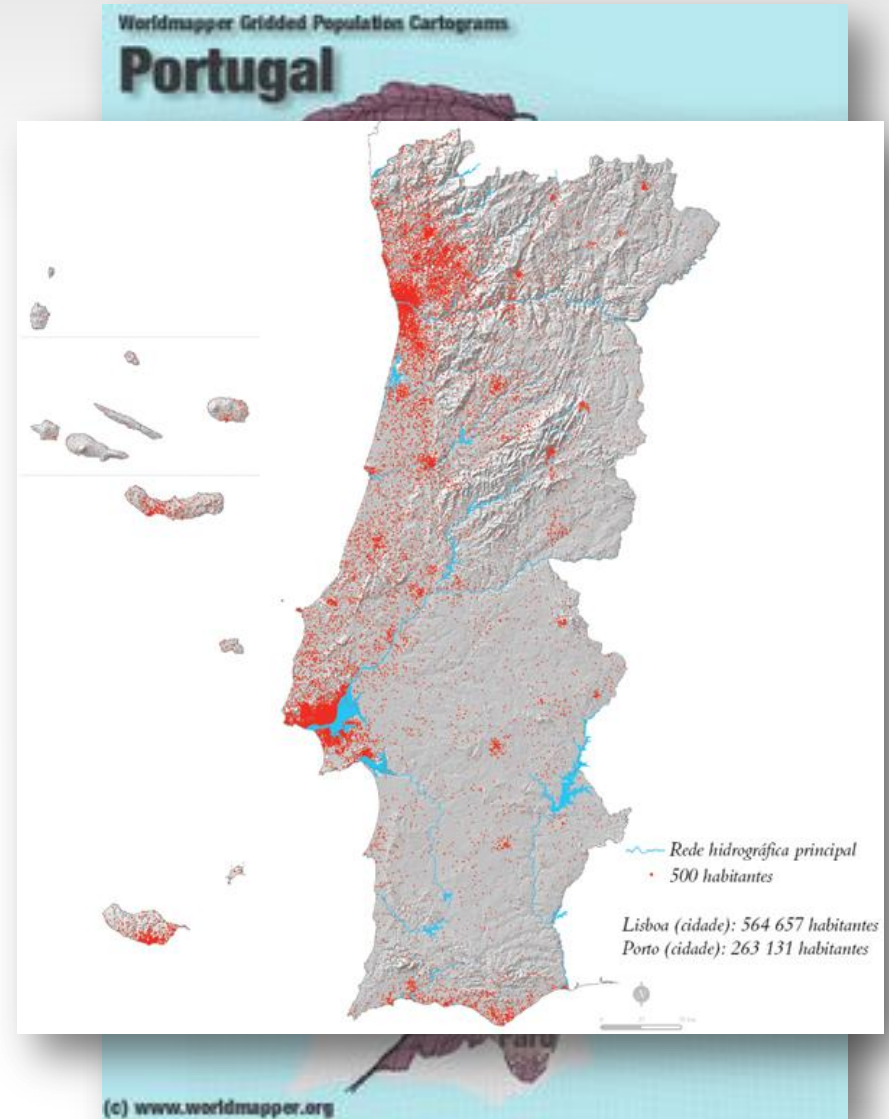
➔ A relevância dos transportes

- Os transportes são decisivos para a competitividade das empresas, mormente num país, como Portugal, que está afastado das principais regiões consumidoras da Europa e do mundo
- Tornar os transportes num agente de competitividade e de desenvolvimento, facilitador da mobilidade de cargas e de pessoas, dentro e para fora do país
- Contribuir para a redução dos custos de contexto das empresas e facilitar as exportações

Os transportes devem estar ao serviço das empresas e dos cidadãos e não serem um fim em si mesmos!

➔ Elementos impactantes no sistema de transportes

- A demografia e o urbanismo a partir dos anos 60
 - há um desequilíbrio demográfico entre o interior e o litoral que se tem vindo acentuar
 - as cidades estão a crescer para os subúrbios, afastando-se dos seus núcleos
- A desindustrialização e o abandono da agricultura e das pescas
 - tecido industrial fragmentado de pequena e média produção
 - não há grandes polos indutores de transporte de carga no interior
 - grande dependência das importações



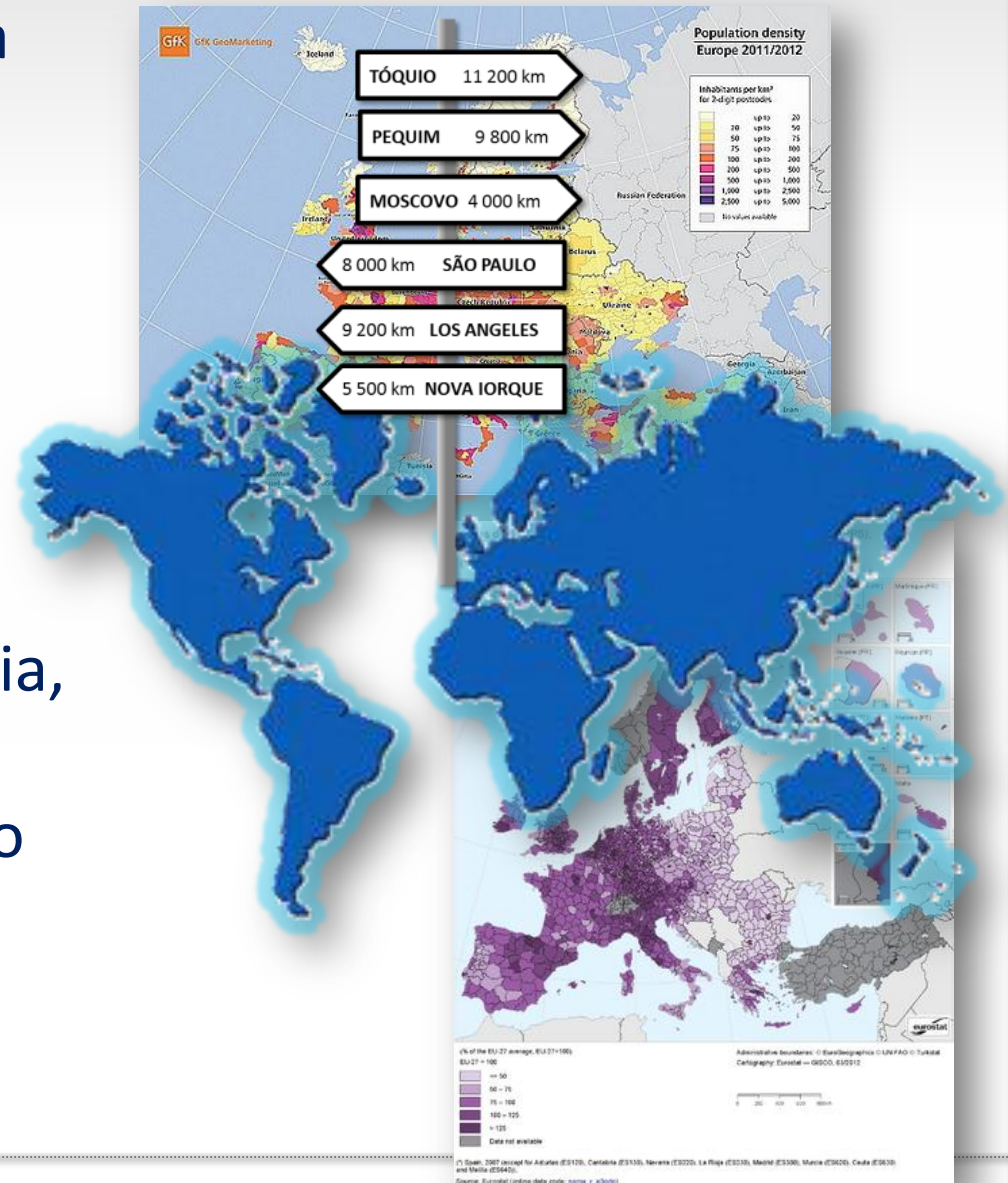
➔ Elementos impactantes no sistema de transportes

- A «*overdose*» de infraestruturas rodoviárias da última década e meia
 - excesso de autoestradas e vias rápidas
 - crescimento de núcleos urbanos, industriais e logísticos junto aos acessos às novas infraestruturas rodoviárias
 - mobilidade de pessoas e bens centrada excessivamente no modo rodoviário
 - transporte de mercadorias com a Espanha e a Europa baseado no transporte rodoviário



➔ Elementos impactantes no sistema de transportes

- Globalização da economia mundial
- O caráter periférico de Portugal em relação aos mercados do centro da Europa
- A grande distância aos principais mercados mundiais: EUA, China, Índia, Japão, Brasil e Rússia
- Mas, bom posicionamento geoestratégico atlântico - triângulo Europa, África e América



➔ «Novos» elementos impactantes no sistema de transportes

- **Desígnios estratégicos a médio e longo prazo :**
 - exportação de bens
 - captação de investimento estrangeiro
 - turismo
 - investigação e desenvolvimento científico
- **Fatores sócio-demográficos :**
 - necessidade de competitividade acrescida das cidades / regiões (mobilidade facilitada, ambiente e qualidade de vida)
 - necessidade de desenvolvimento regional equilibrado
 - a diáspora portuguesa no mundo (novamente em alta)
- **Fatores ambientais :**
 - poluição, congestionamento das estradas e das cidades
 - taxas de circulação e de acesso às cidades
- **Fatores energéticos :**
 - aumento do preço e escassez de petróleo

➔ O princípio da integração dos sistemas de transporte

- **Nova abordagem: um sistema de transportes global e integrado**
 - os sistemas devem ser pensados e desenvolvidos, numa ótica da sua integração, e
 - a nível modal, da sua interoperabilidade
 - este princípio aplica-se tanto para o transporte de passageiros como das mercadorias
 - uma visão sistémica e integrada dos transportes, nas suas várias vertentes: governação, planeamento, organizacional, sustentabilidade económica e financeira e infraestruturas
 - **Só a integração plena dos vários modos de transporte, permite:**
 - alcançar níveis de eficiência e de aproveitamento das capacidades e vantagens de cada um, e
 - extrair o máximo de cada modo
- através**
- da integração operacional, informacional, tarifária e das respetivas redes físicas

➔ O princípio da integração dos sistemas de transporte

- Em Portugal, o TP tem sofrido ao longo das últimas décadas de uma “visão míope”, por parte dos decisores políticos e de “fazedores de opinião”, que favoreceu o TI motorizado
- Os poucos planos de transportes que foram apresentados tiveram sempre uma visão modal e não foram mais do que uma coletânea de projetos de infraestruturas

Visão modal

cada modo é visto de uma forma isolada e os investimentos são descoordenados e têm o objetivo de servir esse modo

Visão integrada

cada modo articula-se e interage com os restantes de forma a aproveitar em cada fase do transporte as vantagens e as sinergias de cada um

A mudança

tarefa que ainda se encontra no início e que tem um longo caminho a percorrer

➡ Questões chave sobre os elementos críticos dum SIT

- Que modelo de mobilidade de pessoas e bens queremos atingir a médio (a 5 anos) – longo prazo (a 20 ou mais anos) ?
- Qual o papel que queremos atribuir às autoridades metropolitanas / regionais de transporte ?
- Qual o papel dos reguladores sectoriais dos transportes ?
- Qual(ais) modelo(s) organizacional a implementar nas empresas de transporte ?
- Como será feito o financiamento do sistema ?

➔ Autoridades metropolitanas / regionais de transportes

- Estão criadas há vários anos, mas na prática estão confinadas aos estudos
- São fulcrais para o planeamento, desenvolvimento, coordenação, contratação e financiamento das soluções de mobilidade integrada nas áreas metropolitanas / regionais
- A mobilidade urbana e regional deve ser da responsabilidade das autoridades metropolitanas / regionais de transportes e não do estado central, são elas que podem ter o conhecimento efetivo das necessidades de mobilidade de uma determinada metrópole / região (o governo central está afastado demais!)

mas,

- têm de ter meios financeiros e técnicos adequados para a prossecução das suas atribuições
- se não tiverem essas condições o melhor é serem já extintas

⇒ O Regulador (ferroviário)

- Tem funções de regulação económica (URF), técnica e de segurança (IMTT), mas apresenta limitações:
 - o IMTT é, fundamentalmente, um regulador rodoviário
 - tem uma capacidade limitada de atuação no sector ferroviário – as componentes técnicas da infraestrutura estão omissas e tem um corpo técnico insuficiente para as suas atribuições
- O âmbito de atuação do regulador ferroviário está bem definido na legislação europeia
- O Regulador ferroviário tem de ser repensado em termos das suas funções, dotando-o de quadros técnicos suficientes, capazes de executar a sua tarefa com competência e isenção
 - é necessário proceder à reformulação da regulamentação técnica e de segurança com vista ao aumento da produtividade da transporte ferroviário
 - a UE discute a criação de um regulador único europeu para a ferrovia, com delegações regionais (de abrangência territorial mais alargada que cada país, por exemplo Portugal pode ficar dependente de Espanha)
 - com poderes de uniformização da regulamentação técnica e segurança existente em cada país, atribuição de autorizações de entrada ao serviço dos equipamentos e operadores, e de regulação do funcionamento do transporte internacional

➔ Modelo dos serviços de transporte de passageiros

▪ Serviços de transporte de passageiros de interesse económico geral – carácter regional e local

- modelo preconizado pela EU: concessão da operação a operadores públicos ou privados
- Regulamento (CE) N.º 1370/2007, de 23 de outubro, relativo ao modelo de concessão de serviço público de transporte de passageiros – que Portugal tem aplicado
 - aplicável à exploração nacional de serviços de transporte de passageiros por caminho de ferro
 - aplicação facultativa ao transporte de passageiros por estrada
 - estão excluídos os serviços de cabotagem
 - desde 2009, as novas concessões devem ser adjudicadas em concurso público – o prazo de transição para os restantes casos que não tenham sido adjudicados em 2019

▪ Existem vários modelos aplicáveis, dependendo do modelo de gestão global dos transportes que vier a ser adotado.

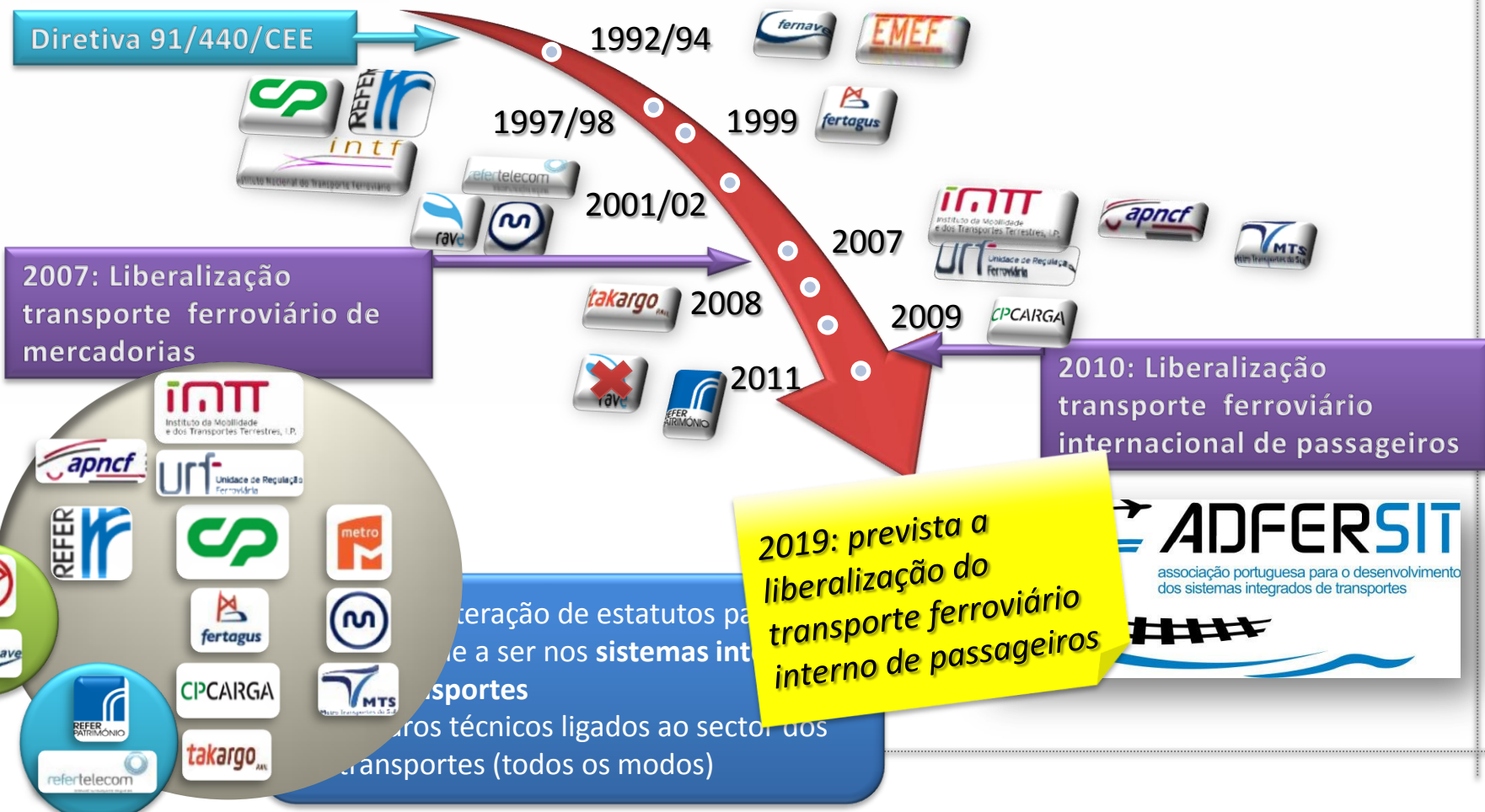
- Por exemplo, no caso de serviços já existentes, em vez de uma concessão pode ser vantajoso somente contratar a operação do serviço, deixando as questões da relação com o passageiro (venda, informação, horários, planeamento do serviço, ...) do lado da autoridade de transportes ou da entidade concedente

Sessão ADFERSIT
A REGULAÇÃO
DOS TRANSPORTES
URBANOS E REGIONAIS
Auditório da Transtejo, Cais do Sodré
6 de novembro de 2012 | 18h

➔ Enquadramento do sector ferroviário



- Fundada em 1988 por quadros técnicos ligados ao sector ferroviário
- Focada no transporte ferroviário



➔ A importância do CF como estruturador do SIT

- O caminho de ferro foi, desde meados do séc. 19 até à 2ª Guerra Mundial, o modo de transporte terrestre dominante, tornando-se o estruturador dos sistemas de transportes existentes e do desenvolvimento urbano e industrial, tal como tinha acontecido anteriormente com os portos marítimos e fluviais
- Com a implantação das autoestradas esse desígnio passou a ser preconizado por estas
- Contudo, dadas as características intrínsecas do modo ferroviário, pesado e ligeiro, como transporte de grande capacidade, ecológico, rápido, fiável,..., tem vindo a assumir novamente, principalmente nos países desenvolvidos, um papel cada vez mais estruturante dos sistemas de transporte de passageiros e mercadorias e na reorganização das cidades

➔ O futuro do sector ferroviário em Portugal

- O modelo que vier a ser definido para a CP (privatização ou concessão de serviços) deve ter em conta o seguinte:
 - o menor impacto total ao longo do tempo no erário público para o mesmo nível de serviço estipulado
 - nesta contabilização devem ser tidos em conta não só os custos associados diretamente às concessões, mas também todos os outros custos e riscos assumidos pelo estado/concedente mas necessários para a exploração do serviço, excluindo o serviço da dívida
 - devem ser estudadas em comparação os vários modelos de concessão, incluindo manter a concessão no operador público
 - devem ser evitados os erros dos modelos das PPP, onde o risco está do lado do estado. As fórmulas de revisão dos preços devem ser claras e simples
- Questões prévias que devem ser tidas em conta no modelo a seguir:
 - a posse do material circulante
 - a empresa de manutenção do material circulante (EMEF)
 - as funções asseguradas pela CP e que têm que continuar a existir
 - funções técnicas no âmbito do material circulante
 - regulamentação técnica e de segurança no âmbito da exploração e do material circulante
 - representação nos organismos nacionais e internacionais
 - ..

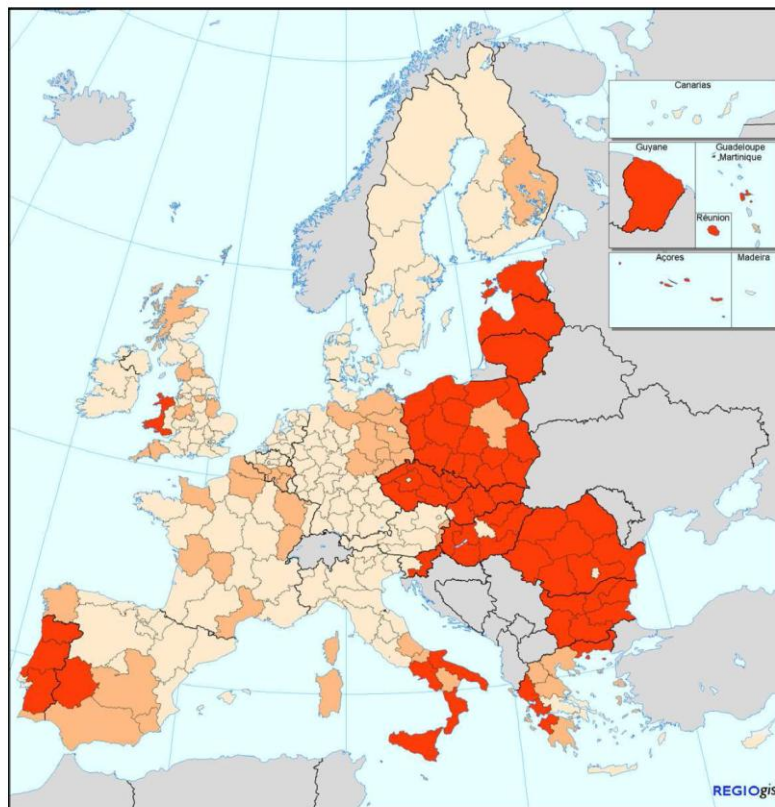
➔ O futuro do sector ferroviário em Portugal

- **CP manter a concessão dos serviços, subconcessionando as várias operações**
 - situação já hoje possível pelos estatutos da CP, mantendo a CP a gestão das concessões e do material circulante e as demais competências
- **Num cenário de concessão**
 - a concessão dos serviços urbanos de Lisboa e do Porto devem ser feitas em bloco
 - o serviço atual é prestado de forma integrada e não há uma repartição de meios produtivos entre as várias linhas
 - qualquer afetação individual dos meios a cada linha conduzirá a maiores custos operacionais
 - a linha de Cascais pode ser exceção, dada a necessidade urgente de investimento em material circulante
 - é uma linha isolada do resto da rede, com material próprio e pessoal específico afeto
 - A concessão pode incluir o fornecimento do material circulante pelo concessionário e a modernização da linha - modelo de operação + infraestrutura
 - situação que não se verifica no caso dos restantes serviços urbanos que dispõem de material circulante apto a circular mais 15 a 20 anos, prazo que acomoda um ou mais períodos de concessão
 - o serviço regional poderá ser concessionado em bloco, ou dividido em 3 blocos, correspondentes às regiões sul, centro e norte, pois representam desde sempre a forma como os serviços estão divididos em termos operacionais
 - Contudo, o serviço regional pode ser muito importante para o serviço de longo curso como alimentador/distribuidor deste, tal como na Suíça, mas infelizmente nunca concretizado em Portugal
- **O serviço de longo curso será liberalizado até final da década, deixando de ser explorado em regime de exclusividade**
 - será necessário avaliar os vários cenários que se podem por à CP ou ao que restar dela, quanto à exploração deste serviço, por exemplo contratação da operação, venda ou manutenção no operador público

➔ O futuro do sector ferroviário em Portugal – a rede

- A rede existente, data do finais do séc.19, encontra-se desadequada às necessidades atuais e futuras
- É fundamental desenvolver uma nova rede com parâmetros de interoperabilidade e de alto desempenho, que permita a interligação direta sem constrangimentos às redes transeuropeias dos nossos portos, aeroportos e principais cidades
 - bitola europeia
 - patamares de velocidade adequados à maximização do tráfego / serviço e à otimização dos custos operacionais
 - aumento da produtividade por utilização de comboios mais compridos (750 m) e pesados (25 ton/eixo)
- Aproveitar ao máximo a utilização do financiamento comunitário das infraestruturas
 - dentro das possibilidades financeiras do país
 - que pode chegar a 85% no próximo quadro de apoio 2014-2020
- A rede atual deve ser complementar da futura rede, que devem funcionar de forma articulada, seja para passageiros seja para mercadorias
- Potenciar a utilização da rede atual
 - supressão dos estrangulamentos e das limitações existentes
 - desenvolvimento das “missing links”
 - restabelecimento das redundâncias da rede
 - manutenção dos padrões de qualidade e segurança da rede existente
 - revisão/atualização da regulamentação técnica e de segurança para eliminar regras obsoletas ou desadequadas que condicionem as operações

REDE FERROVIÁRIA PORTUGUESA



Eligibility simulation 2014-2020

GDP/head (PPS), index EU27=100

- < 75
- 75 - 90 (intermediate)
- >= 90

Intermediate regions: GDP/head (PPS) between 75% and 90% of EU27 average.
Regional GDP figures: 2005-07-08
Data available March 2011

* Dados estatísticos da Comissão Europeia, baseados em dados nacionais e regionais disponíveis em 2011. Os dados são expressos em milhões de euros. Os dados são expressos em milhões de euros. Os dados são expressos em milhões de euros.



➔ A relação Portugal/Espanha/Europa

- O transporte terrestre de mercadorias é quase exclusivo em modo rodoviário
- Qualquer solução para a rede ferroviária portuguesa tem de ter em conta o que se passa em Espanha, se nos quisermos ligar à Europa
- A Espanha tem vindo a desenvolver planos para a mudança da bitola. Temos de articular com eles...não temos alternativa...
 - se não for mudada, será um constrangimento ao desenvolvimento do transporte ferroviário, numa perspetiva de integração, não só na península como na Europa
 - ou limitamo-nos a ficar com umas linhas apenas para uso interno
 - a mudança da bitola deve ter em conta o seu impacto nos operadores, os custos e os constrangimentos operacionais que tal vai acarretar
 - É fundamental e crítico que os operadores sejam ouvidos neste processo e façam parte dele



PITVI 2012-2024



Fuente: Propuesta Española de desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Ministerio de Fomento

➔ A interoperabilidade das redes

- Os atuais sistemas ainda são diferentes na maioria dos países europeus
 - ao nível de algumas características do material circulante, como das infraestruturas, da via, da catenária e da sinalização, dos sistemas telemáticos, das regras de exploração e de segurança, ...
 - existe regulamentação técnica europeia para a interoperabilidade
- Toda a Europa tem que se adaptar e Portugal não pode/não deve ficar de fora de uma rede ferroviária europeia
 - a migração para um sistema totalmente interoperável vai levar décadas (a infraestrutura e o material circulante têm um tempo de vida muito longo)
- Temos de ter um plano de mudança de bitola
 - será um plano para, pelo menos duas décadas, mas temos de ter uma base de partida o mais possível consensual
- Os atuais sistemas de rádio (RSC) e de controlo de comboios (Convel) estão a entrar no seu fim de vida e não são compatíveis com os respetivos sistemas europeus interoperáveis GSM-R e ERTMS
 - é necessário definir um plano de implementação e migração

RCM n.º 52/88, 15 de dezembro
O Governo português
• Deliberou que as novas linhas ferroviárias que venham a ser construídas em Portugal ... deverão ser de bitola normal europeia;
• Determinou que a CP estudasse a migração para a bitola europeia da rede existente.



➔ Algumas reflexões finais

- Quando as soluções de transporte vão ao encontro das necessidades de mobilidade das pessoas e das empresas estas aderem e tornam-nas como sua primeira opção
 - soluções que vão além do serviço de transporte e que passam pela coordenação de horários e frequências, pelos interfaces simples e seguros, pela bilhética e tarifários integrados, pelos sistemas de informação integrados e os serviços complementares ...
- A rentabilidade de um sistema de transporte público não pode ser visto apenas do ponto de vista meramente da contabilidade do Deve-Haver
 - só através de uma análise abrangente que esta poderá ser calculada. Os sistemas de transporte público são fundamentais para a competitividade e o desenvolvimento dos países, regiões e cidades
- O problema do financiamento do transporte urbano e regional tem sido, ao longo de décadas, uma das fragilidades da sustentabilidade do sistema de transportes em Portugal
- A questão da estruturação da mobilidade e consequentemente dos serviços de transporte que a suportam e das formas como a podemos sustentar é um debate que se tem de fazer de forma a identificar quais as soluções mais adequadas e equilibradas nos vários contextos: internacional, nacional, regional e local

➔ Algumas reflexões finais

- O sistema de transportes deve ser pensado, planeado, decidido e executado com o único objetivo de servir os cidadãos e a economia
 - todas as políticas, toda a organização político-administrativa e toda a gestão pública têm que ser determinadas apenas por isso
 - os instrumentos necessários não podem ser transformados em objetivos
 - para além das tutelas dos transportes, economia e das finanças, devem ser envolvidas as do ambiente e do ordenamento do território, bem como os diferentes *stakeholders* da sociedade
- O desenvolvimento separado e independente de cada modo de transporte conduz a mau serviço às populações e a ineficientes serviços à economia. Só soluções integradas são eficazes e económicas
- É imperioso a aprovação pelo Parlamento (obtendo consenso alargado) dos planos de longo prazo de desenvolvimento dos transportes - devido à sua função estruturante
- Passados mais de 20 anos e alguns milhares de milhão de euros continuamos a ter uma rede ferroviária que é praticamente idêntica à existente nessa altura, não tendo sido eliminados os estrangulamentos e as limitações da mesma
- A perfeita integração dos sistemas ferroviário e portuário nacionais são vitais para a economia e para a competitividade nacional
- A perfeita integração do sistema ferroviário e do sistema aeroportuário são fundamentais para o turismo, para a diáspora portuguesa e para a economia em geral

➔ Algumas reflexões finais

- É preciso assegurar a retenção e o desenvolvimento do conhecimento (do saber e do saber fazer) do sector dos transportes
 - em particular dos modos tecnologicamente complexos (aéreo, ferroviário e marítimo)
- É importante repensar os Reguladores sectoriais
- É fundamental definir o papel das autoridades de transportes no contexto do modelo de mobilidade
- Nomear pessoas competentes e com currículo adequado

Portugal tem ainda um longo caminho a percorrer para que o desígnio dos transportes de servir os cidadãos e a economia seja conseguido !

Vítor Martins da Silva
vsilva@adfersit.pt
www.adfersit.pt



OBRIGADO PELA VOSSA ATENÇÃO!