



3 de fevereiro de 2021

DISCURSO DO MINISTRO DAS INFRAESTRUTURAS E DA HABITAÇÃO NO ENCERRAMENTO DO PORTUGAL RAILWAY SUMMIT 2021

É uma honra para mim estar aqui novamente a encerrar este encontro que junta o setor ferroviário português – as entidades públicas, os operadores privados, a indústria, a academia – e que, este ano, contou com um programa especialmente preenchido de participações internacionais, dando um excelente arranque para o Ano Europeu do Transporte Ferroviário.

Há pouco mais de um ano, quando falei na edição anterior da Portugal Railway Summit, passei boa parte do meu discurso a descrever as dificuldades que a ferrovia enfrentava em Portugal. Nessa altura, vim aqui falar-vos dos atrasos que não conseguíamos evitar no lançamento de obras e na necessidade de garantir o patamar mais básico do serviço ferroviário: que o comboio aparece na estação, e aparece a horas.

Os problemas não estão todos resolvidos, mas hoje posso vir aqui dizer-vos que temos as obras em todos os principais corredores ferroviários do país já no terreno ou em concurso e que conseguimos recuperar material circulante suficiente para reduzir as supressões ao mínimo, sobrando apenas aqueles casos imprevistos que é impossível evitar. E não nos esqueçamos que, independentemente das medidas COVID, a CP tem mantido 100% da oferta a funcionar nos serviços urbanos e regionais, precisamente aqueles onde tínhamos mais problemas.

As dificuldades do curto prazo não desapareceram completamente – e ainda nem sequer falei dos novos problemas causados pela pandemia – mas hoje

estou em muito melhores condições para poder falar-vos de uma visão estratégica para o caminho-de-ferro em Portugal.

Independentemente da recuperação e modernização de material circulante, que continua, nós já tínhamos identificado a necessidade de avançar para a compra de novos comboios. Trabalhámos com a CP, desenhámos um plano que cobre as necessidades que podemos prever até 2030 e estamos a avançar para lançar o primeiro concurso muito em breve. Mas estamos a preparar os concursos de forma a que, dentro de todas as regras, possamos valorizar as propostas que tenham o máximo de incorporação da indústria nacional. Por isso, a compra de novos comboios para a CP é também uma peça importante na nossa estratégia industrial para o sector ferroviário.

Outra peça muito importante dessa estratégia industrial é a criação do Centro de Competências da Ferrovia, que nos vai permitir formar quadros especializados e promover a investigação e inovação ferroviária. Temos já tudo pronto para que o centro possa começar a funcionar.

Em matéria de infraestrutura, o Programa Nacional de Investimentos tem três eixos fundamentais para o desenvolvimento da rede ferroviária na próxima década: concluir a eletrificação e modernização de toda a rede, resolver os estrangulamentos nas áreas metropolitanas e criar um eixo da alta velocidade entre o Porto e Lisboa, estendendo-o depois para norte até à Galiza.

Porquê a linha Porto - Lisboa? Porque esta é a linha de comboio que muda a face do país.

Não é só reduzir o tempo de viagem entre o Porto e Lisboa para 1h15. É colocar Leiria a 35 minutos de Lisboa, Coimbra a 35 minutos do Porto, Braga a 2 horas de Lisboa. Todo o território que se encontra ao longo da faixa Atlântica fica, no máximo, a um par de horas.

É uma revolução na estrutura do território e no tipo de relações pessoais, familiares e económicas que se podem estabelecer.

Também muda completamente a nossa capacidade de afirmação. O país passa a ter uma metrópole de escala Europeia, com cerca de 8 milhões de pessoas.

Mas este não é um investimento só no litoral. Todas as ligações ferroviárias ao interior estão ligadas ao eixo litoral. É por essa razão que estamos, com a IP, a desenvolver este projeto com vários pontos de ligação à linha do Norte e à linha do Oeste. Isto permitirá, por exemplo, que um Intercidades da Guarda para Lisboa possa usar a nova linha a sul de Coimbra e, assim, retirar 40 minutos ao seu tempo de viagem.

É uma linha que encolhe o país e, por isso, ela é estruturante para a nossa rede ferroviária. Por essa razão, ela formará a espinha dorsal da rede ferroviária do futuro. Essa rede é a que irá surgir no Plano Ferroviário Nacional.

O Plano Ferroviário Nacional vai ser o pretexto para pormos o país todo a falar de ferrovia durante, pelo menos, um ano.

Queremos olhar para o país, ouvir quem vive nele, quem trabalha, quem faz negócios e depende de um transporte fiável, rápido e acessível. Queremos planear uma rede, não só de infraestruturas, mas de serviços que cubra o território e que se torne o modo preferencial de deslocação para as pessoas, estejam elas em trabalho, em férias, para visitar um familiar ou só pelo prazer de andar de comboio.

Todos vimos, neste último Verão, o sucesso que foi o comboio MiraDouro. Por vezes, até nos causou alguns problemas por termos os comboios demasiado cheios, tal o sucesso da operação. Mas é o exemplo de como, com as carruagens Schindler recuperadas, se transformou mais um comboio Inter-regional num produto turístico de referência.

O caminho-de-ferro tem um património riquíssimo de linhas, estações, carruagens e locomotivas.

Na semana passada, a CP resgatou a última das carruagens Napolitanas que se encontravam na estação do Tua. São carruagens de via estreita fabricadas em Itália nos anos 30. Uma verdadeira preciosidade. Apenas seis sobram em Portugal, duas delas já estão recuperadas. Contamos ter cinco delas a circular na linha do Vouga no próximo Verão e levar crianças e jovens escolas da região para andar de comboio.

Tudo isto, porque o caminho-de-ferro não é só transporte, engenharia, aço, inovação e indústria. É também cultura, é arte e é património de todos nós.

Há muita coisa a acontecer na ferrovia em Portugal, e queremos que este movimento não pare. Queremos que continue a crescer.

É, por isso, uma feliz coincidência que a Presidência Portuguesa da União Europeia esteja a decorrer durante a primeira metade do Ano Europeu do Transporte Ferroviário.

A ferrovia é a prioridade da nossa presidência em matéria de transportes.

Nós achamos que é a altura certa para abrir uma discussão política abrangente sobre o futuro da ferrovia na Europa.

A Comissão Europeia apresentou, há pouco mais de um mês, uma Estratégia para a Mobilidade Inteligente e Sustentável. Entre os objetivos que lá estão declarados, está o de duplicar o transporte de mercadorias e triplicar o transporte de passageiros em alta-velocidade até 2050.

Estes são objetivos ambiciosos e nós estamos completamente alinhados com eles. Mas é preciso saber o que é preciso para os concretizar. Para que seja possível duplicar o transporte de mercadorias e triplicar o transporte de passageiros por ferrovia será preciso construir milhares de quilómetros de novas vias férreas por toda a Europa. Isso não é possível com os atuais níveis de investimento, e ainda nem sequer falámos sobre o que é preciso para retirar automóveis das grandes cidades.

É fácil colocar objetivos ambiciosos no papel ou nuns slides, mas depois é preciso que as políticas e as decisões os acompanhem. Esta mensagem vale tanto para nós próprios como para o resto da Europa.

No caso da ferrovia, como todos nós sabemos, não há outra hipótese para tornar realidade estes objetivos, senão o investimento público.

Não é só na infraestrutura que o Estado é indispensável. Também na operação, com exceção de alguns serviços de alta velocidade, o mercado, só por si, não fornece os serviços de que a sociedade precisa para funcionar e para dar às pessoas melhor qualidade de vida. É assim em todo o mundo: o transporte

ferroviário é quase sempre deficitário em termos estritamente financeiros, mas traz enormes benefícios para a economia e para a sociedade. Por isso, encaixa perfeitamente na definição do que deve ser um serviço público.

Na Europa, há sinais de que muitos países começam a perceber as limitações do mercado e do modelo de Espaço Ferroviário Europeu que tem vindo a ser desenvolvido nos últimos 30 anos.

Por exemplo, as propostas que têm surgido por iniciativa da Alemanha e da Holanda para desenvolver o transporte internacional de passageiros apontam para uma maior cooperação entre os operadores públicos e para o estabelecimento de obrigações de serviço público, com os subsídios que lhes estão associados, para este tipo de serviços.

Acho que é chegada a altura de fazer o que, verdadeiramente, nunca foi feito e avaliar os resultados dos Quatro Pacotes Ferroviários, não pela bitola da liberalização e da concorrência, mas pela bitola do serviço ao passageiro, do serviço público, do bem público que o caminho-de-ferro deve ser.

Esta discussão deve ser feita, não só entre as instituições, a indústria e os operadores, mas com os passageiros, os trabalhadores e o público. Foi por isso que, no contexto da Presidência Portuguesa da União Europeia, nós pedimos um parecer exploratório ao Conselho Económico e Social Europeu sobre este assunto. Este será um documento importante para nos ajudar a discutir este tema sem quaisquer preconceitos.

Outro ponto, mais urgente, que é necessário tratar é a ajuda às empresas ferroviárias que tiveram de enfrentar uma enorme quebra de passageiros e de receitas.

A Europa devia ter avançado para ajudar os operadores ferroviários com a mesma rapidez com que avançámos para resgatar companhias aéreas.

É evidente que o setor ferroviário precisará de ser ajudado pelos estados, ainda para mais, se queremos que ele esteja no centro da recuperação económica. O caminho-de-ferro não conseguirá responder aos objetivos da Estratégia para a Mobilidade Inteligente e Sustentável, do Pacto Ecológico Europeu e, sobretudo,

àquilo que as sociedades esperam dele se estiver a braços com dificuldades financeiras.

O caminho-de-ferro é um bem público. É nessa perspetiva que estamos a trabalhar em Portugal e é nessa perspetiva que queremos trabalhar com os nossos parceiros europeus.

Muito obrigado. Dou os meus parabéns à organização e vamos ao trabalho, para não deixar parar este comboio!