

**ALGUMAS NOTAS SOLTAS DE APRECIÇÃO DA RESOLUÇÃO DO  
CONSELHO DE MINISTROS Nº 77/2025 (PFN)<sup>i</sup>**

**A. AS “GUIDE LINES” DE ESTRATÉGIA PARA UM PFN**

1. Considerar a RFN como um ativo crítico instrumental para responder com eficiência necessária às políticas de desenvolvimento económico e de coesão territorial, convergindo para os equilíbrios das oportunidades de nível nacional, entre regiões, nas centralidades urbanas e proto urbanas e nas áreas metropolitanas;
2. Este será o contraponto para a política europeia de liberalização do sector e designadamente dos chamados SEIG;
3. Tomar como entorno estratégico “core” do PFN e de forma clara, as políticas mais recentes da UE sobre a coesão, a reindustrialização, a descarbonização, a mobilidade em interoperabilidade plena transfronteiriça, a mobilidade militar e, por via disso, o seu principal elemento instrumental nos transportes consubstanciado no Reg. UE 2024/1679 (RTE-T);
4. Assumir que o PFN deve ser um guião orientador, harmonizado e devidamente estruturado no longo prazo, para todo o sistema ferroviário nacional, na sua tripla vertente regulatória, infraestrutural e de prestação de serviços de mobilidade;
5. Criar os princípios e os critérios gerais de aplicação de estruturação, de pertinência e de eficiência dos quatro principais paradigmas de coerência da mobilidade nacional ferroviária: (1) a AV; (2) os convencionais de índole regional; (3) os pendulares de proximidade; (4) os mercadorias/logística;
6. Estabelecer, para o horizonte do PFN, as linhas gerais de política regulatória, da reestruturação e liberalização do mercado e dos incentivos à eficiência equilibrada e global em todo o sistema ferroviário, com vista à otimização progressiva e equitativa do retorno social esperado;

7. Estabelecer os critérios de hierarquização dos eixos de acessibilidades (Corredores AV, Corredores inter-regionais; Itinerários de alimentação da rede principal nacional; mobilidade local e de conexão “pendular”, ...);
8. Definir critérios para as vantagens comparativas baseados em métricas de ocupação territorial, de acessibilidade e de mobilidade por segmento de mercado e região, face aos outros modos, seguindo as referências do PNPOT;
9. Desenhar as linhas gerais da funcionalidade e operacionalidade do sistema, baseadas num macro modelo de oferta passageiros, partindo das seguintes premissas:
  - a) A nova rede AV, com parâmetros de alto desempenho, elevados custos de instalação e conservação e com ganhos de tempo de elevado valor para alguns mercados, deverá ser transformacional do sistema ferroviário nacional pela sua identidade e valor intrínsecos de desempenho e nunca sucumbir a uma banalização funcional com a rede convencional existente; deverá antes manter a sua diferenciação e nunca tender para uma “default option”.

Dito de outro modo e exemplificando, assumir como condição geral que as mobilidades para distâncias inferiores a 150 km serão satisfeitas na rede e com material convencionais;

- b) A eficiência futura e sustentabilidade da nova rede AV reside na sua especialização nas conexões proporcionadas em rede aos principais polos urbanos e infraestruturas aeroportuárias do País, com elevado potencial de crescimento económico e de turismo;
- c) Os centros urbanos e proto - urbanos de menor densidade devem naturalmente também beneficiar dos ganhos da AV, não de modo direto mas através de eficientes conexões de correspondência (“nós”) da rede convencional com a rede AV;
- d) A malha ferroviária estruturante nacional, a dotar de elevada conectividade, deve ser assim constituída a partir das duas (2) AM e dos nove (9) territórios urbanos continentais de média dimensão e de levado potencial de crescimento (OCDE/PNPOT);
- e) Esta conectividade de alto nível deverá ser acessível por um modelo de serviços regionais/locais, sustentado em nós de correspondência, de conexão, definidos a partir da hierarquia de eixos de acessibilidades acima referida;

- f) A materialização operacional deste modelo deve ser feita através de uma oferta cadenciada integrada, devidamente parametrizada em função dos potenciais de desenvolvimento e de procura associada e cujos parâmetros de base deveriam ficar definidos no PFN;
10. No lado das mercadorias reconhecer que as perdas de competitividade dos países periféricos apresentam uma forte correlação com as ineficientes soluções de continuidade impostas pelas infraestruturas, induzindo severas desvantagens comparativas com as respetivas contrapartes ibéricas, no caso de Portugal;
  11. Centrar em definitivo a massa crítica no foco concorrencial entre o rodoviário e o ferroviário na vertente internacional (uma vez que a nível nacional o percurso médio rodo situa-se nos 70 km, sem oportunidades para o ferro) mas na forma de “coopetition” com a ferrovia ao serviço da rodovia, valorizando o segmento multimodal e de AF, de modo a proporcionar o melhor “mix” das vantagens dos custos unitários de transporte do comboio com as dos custos generalizados mais favoráveis á rodovia através da capilaridade da ultima milha;
  12. Atender ainda á reindustrialização e reformulação das cadeias de abastecimento em curso na UE com o incentivo ao reforço das parcerias transfronteiriças nas diversas fileiras industriais o que induzirá um efeito de “spill over” nas conectividades, tanto dos fluxos dos produtos intermédios como na colocação dos acabados nos centros de consumo;
  13. Desenhar uma visão de rede mercadorias assente nas componentes nacionais do Corredor Atlântico dotada de “nós/plataformas” logísticos multimodais e de consolidação de cargas, localizados em função de um conjunto de “clusters” de forte potencial exportador á escala das NUTS III tomando em conta alguns indicadores económicos prospetivos associados ( PIB, emprego ,investimento, inovação, etc.) ; atender particularmente ás necessidades do segmento multicliente como condição incentivadora de adesão das PME exportadoras ao multimodal;
  14. Conferir critérios de pertinência provada para todas as ações e medidas a incluir no PFN, no sentido da fundamentação clara e robusta de que os respetivos objetivos alavancam, com proporcionalidade, o modelo de desenvolvimento do País, correspondem ás necessidades dos “stakeholders” e estão conformes com os critérios de prioridades que devem igualmente ser claramente fixados.

## **B. DA ANÁLISE SUBSTANTIVA DA RCM 77/2025**

1. De uma forma geral pode-se dizer que nenhum do “focal points” acima elencados estão suficiente e conseqüentemente estruturados neste diploma, fragilizando-o severamente no seu valor estratégico e coerência no longo prazo;
2. Os objetivos elencados nesta RCM são excessivamente generalistas, quase de senso comum, com métricas e alguns critérios de valorização, balizadores das desejáveis demonstrações de pertinência, muito insuficientes e de reduzida robustez;
3. As medidas e ações elencadas configuram assim um mosaico de propostas de intervenção infraestrutural e de exploração de serviços dispersas, desarticuladas, sem lógica sequencial, muitas delas feridas de inconsistência e de coerência sistémica e descritas geograficamente por secções/troços da RFN, por vezes até justapostas;
4. Não se entende a assunção de deferir para lá de 2050 uma dos principais “key strategic points” da política de coesão europeia que é a introdução acelerada da interoperabilidade plena nas redes transeuropeias; um quadro de planeamento mais comprometido e responsável seria o mínimo a esperar;
5. Igualmente não se entende a completa omissão quanto á estratégia sobre as acessibilidades ferroviárias a um dos mais determinantes polos intermodais de geração/atração de mobilidade como é o NAL já com decisão “transitada em julgado”;
6. A nova linha AV Porto- Carregado será dotada de elevados parâmetros de desempenho, com elevados custos de investimento e de conservação. Mas operada em modo de rede convencional com todas as tipologias de serviços, AV, ALFA, ICs e IRs para toda a região Norte e Centro do País, gerando ineficiências severas na sua sustentabilidade (a suportar no final dia pelo contribuinte) e sem quaisquer excedentes para o consumidor “interregional” para quem os reais ganhos nos tempos de viagem conseguidos serão inócuos na sua escala de utilidades;
7. Esta é objetivamente uma perspectiva indiferenciada, enviesada e, na nossa opinião, completamente inapropriada para obter os indispensáveis benefícios alargados da nova rede AV no território nacional e da sua adequada articulação com a rede convencional.

8. Do lado da oferta de serviços a abordagem da inapropriadamente chamada “cadenciação dos horários” é muito limitada, avançando-se apenas com a indicação de referência de algumas frequências diárias ou horárias em alguns eixos/linhas. A verdade é que uma real cadenciação horária é um conceito de enorme valor para o mercado em contraponto com o horário “tailor made” mas numa rede nacional em exploração convenientemente hierarquizada, estruturada e coerente;

E isto implica formatar uma logica macro de articulação da estrutura a nível nacional da oferta com as estruturas mais centradas nos perímetros regionais de cada centro urbano e proto-urbano. O que quer dizer que é fator-chave, num sistema cadenciado, a definição geográfica das correspondências regio-nacionais e seus principais “nós”.

E nada disto merece tratamento adequado nesta RCM.;

9. É reafirmado que o acesso a Lisboa da nova Linha AV Porto -Carregado é assegurado pela Linha do Norte “... cuja capacidade será aumentada de forma a acomodar não só o tráfego AV mas também o crescimento do tráfego local e de mercadorias ...”;
10. O troço da Linha Norte Carregado – Oriente, hoje já com um débito diário de cerca de 400 comboios (sem marchas de serviço) será sujeito a uma intervenção de extensão da atual quadruplicação (Oriente-Alverca) entre Alverca e C. do Ribatejo;
11. O PFN aponta para reforços nos serviços interregionais, utilizando a nova Linha AV, no eixo Lisboa-Braga-Valencia, Lisboa -B. Baixa e Lisboa-B. Alta e Lisboa – F. da Foz;
12. Também assinala no contexto da mobilidade metropolitana, a criação dos novos serviços Cascais- C. do Ribatejo e Azambuja – Setúbal;
13. Além disso, uma variante à Linha do Oeste (Malveira - Sr. Roubado - Sacavém - Oriente) é igualmente preconizada;
14. E ainda um reforço da oferta na família Alcântara - C. do Ribatejo;
15. Convém aqui e agora lembrar que todos estes aspiracionais reforços de oferta sobre a AML ficarão simplesmente “suportados” no troço da Linha Norte Carregado – Lisboa!;
16. Isto é, a RCM considera que este troço, já em congestionamento notório se não já em saturação, sustentará todas as circulações geradas por estas novas ofertas futuras. Será o inevitável “fusível” da RFN!;

17. E o argumento da extensão da quadruplicação a Alverca- C. do Ribatejo é irrisório e falacioso pois na verdade estamos perante um único troço (parte já quadruplicado) com uma estrutura de tráfego idêntica no seu todo e cuja limitação de capacidade já está pré-determinada pela via quádrupla existente (Oriente-Alverca);

18. A reabertura da Linha do Alentejo (Beja-Ourique) de 52 km é sustentada, em itinerário alternativo (“fallback routes”) de mercadorias e justificada pelo alegado estrangulamento (??) no corredor Sines-Elvas na secção V. Novas - C. Branca (30 km).

Esta asserção não coze com os resultados esperados do FERROVIA 2020 (fonte IP) que indicam uma duplicação da capacidade após os investimentos para 51 comboios /dia neste corredor;

As decisões de investimento em infraestruturas de “fallback” e, portanto, sempre redundantes, devem ser judiciosas, a partir de análise de risco de disrupções/saturações do itinerário preferencial e dos seus custos e benefícios. Mas também se preconiza, em sobreposição ao “fallback”, um novo corredor AV Beja – Ourique - Faro ( Vmax. 250/200 km/h) ...qual a coerência e consolidação estratégica?;

19. A nova Linha de Trás-os-Montes (que está referenciada no parágrafo 2.4 “Aumento de Capacidade e Uniformização da Rede Principal”) é sustentada em primeira linha na ótica mercadorias ao se dizer logo no início que “...para atingir o objetivo de 40% da quota modal da ferrovia no transporte de mercadorias, é provável (??) que a prazo as linhas transfronteiriças não sejam suficientes ...”;

Uma simples análise de coerência põe facilmente em causa esta asserção.

Se não vejamos: tomando os dados estatísticos do tráfego internacional de mercadorias rodoviário de exportação (INE, IMT) para o volume atual que ronda os 17Mt e a uma taxa de crescimento constante de 2% até 2050 (cenário muito otimista...) alcançaríamos nesse horizonte os 27Mt para uma quota estimada no PFN de 11Mt (40%).

Ora o “up-grade” do corredor internacional Norte (FERROVIA 2020) aponta para uma duplicação da capacidade correspondente a 20 c<sup>o</sup>s/dia de 740 m para um total de 5,5 Mt/ano.

No corredor Internacional Sul também segundo o FERROVIA 2020 a meta são os 51 c<sup>es</sup>/dia de Sines para uma capacidade oferecida de 51 c<sup>es</sup>/dia correspondendo a 13,5 Mt/ano.

Assim, só nestes dois corredores transfronteiriços as capacidades esperadas ultrapassariam em 72% a quota modal 2050 de 40 % fixada na RCM.

Parece ficar bem claro que um racional sério para uma nova “Linha de Trás os Montes” nunca poderá recorrer a este tipo de argumentação.

Agora concluindo, julgo que estas breves notas de crítica construtiva serão suficientemente demonstrativas das fragilidades, inconsistências e por vezes enviesamentos dos fatores instrumentais da visão estratégica desta RCM 77/2025 que se apresentam desligados, mal ordenados e quase sempre suportados, de modo muito desequilibrado, excessivamente em necessidades declaradas muito aspiracionais e muito pouco em necessidades reveladas mais consistentes, quantificáveis, aderentes à realidade e preditivas

Parece assim ficar bem claro que se torna imperativo considerar seriamente a breve prazo uma alargada revisão e reformulação metodológica deste documento, se pretendermos conferir-lhe uma real, conseqüente e robusta utilidade estratégica, prospetiva e de planeamento, em tempo útil, para o sector ferroviário nacional.

Maio de 2025

***Ernesto Martins de Brito***

---

<sup>i</sup> Aprova o Plano Nacional Ferroviário e determina à Infraestruturas de Portugal, S. A., a avaliação de investimentos ferroviários prioritários