



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

INTERVENÇÃO DE SUA EXCELÊNCIA

A SECRETÁRIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES

Eng.^a Ana Paula Vitorino

por ocasião da apresentação das

ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS PARA O SECTOR FERROVIÁRIO

Centro de Reuniões da FIL (Parque das Nações – Lisboa) – 28 de Outubro de 2006

(vale a versão lida)



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

SLIDE 1

Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Caros colegas Secretários de Estado

Senhores Presidentes de Câmara e Governadores Civis

Senhores Deputados

Senhores Presidente e Senhores Administradores do INTF, da REFER, da CP e da FERTAGUS

Senhores Representantes de Entidades Públicas e Privadas

Senhores Representantes de Órgãos de Comunicação Social

Minhas Senhoras e Meus Senhores

O dia 28 de Outubro de 1856 é um marco na História de Portugal, a primeira viagem de comboio, ligando Lisboa ao Carregado. Inaugurava-se o novo meio de transporte que veio revolucionar o País. Inserido na política dos “Melhoramentos Materiais”, tão cara a Fontes Pereira de Melo, modificou urbanisticamente Portugal, desenvolvendo povoações e mesmo criando outras novas, como o Entroncamento, o Barreiro ou o Pinhal Novo. O Caminho-de-Ferro começa por fixar aí os seus trabalhadores, acabando por atrair indústrias ou instituições, aproveitando as vantagens das acessibilidades ferroviárias. O desenvolvimento social e económico que se operou no Portugal da segunda metade do séc. XIX é indissociável do Caminho-de-Ferro e das condições que este proporcionou.

O Caminho-de-Ferro nasceu e desenvolveu-se, indiferente a críticas e vozes contrárias, respondendo às necessidades de um País que procurava o progresso.

Hoje dificilmente imaginamos a vida quotidiana sem os transportes que utilizamos nas nossas deslocações, sem os produtos que compramos e que foram produzidos longe, sem a informação que nos chega rapidamente de todo o lado.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

É este peso histórico, social e económico do Caminho-de-Ferro que queremos homenagear. Relembrando a importância que teve para o País, o impacto que produziu nas populações, as alterações económicas que provocou. Lembrando os trabalhadores da ferrovia, e todos aqueles que contribuíram decisivamente para o seu desenvolvimento.

150 Anos de História representam um legado em termos de responsabilidade social!

E, também por isso, os 150 anos de História não terminam hoje. O Caminho-de-Ferro está em constante evolução, acompanhando as novidades tecnológicas, constituindo cada vez mais um modo de transporte rápido, económico e ecológico, continuando a ser uma aposta fundamental para o desenvolvimento do nosso País.

É com este sentido de responsabilidade histórica e de compromisso com o futuro, que o Governo decidiu apresentar hoje as Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário. Queremos que o futuro corresponda e supere tudo aquilo que o dia 28 de Outubro de 1856 simboliza.

As Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário estabelecem um novo referencial de partida para o futuro e constituem um instrumento dinâmico de concertação, planeamento e actuação para as acções dos vários agentes do sector e da Administração Pública. Estabelecem um quadro de referência estratégico no relacionamento entre o Estado, a REFER e os operadores, conferindo estabilidade às actuações futuras dos diferentes agentes.

Para elaboração destas Orientações Estratégicas foi efectuado um diagnóstico exaustivo do sistema ferroviário português e do respectivo enquadramento comunitário, bem como de todas as políticas sectoriais que podem condicionar a sua evolução.

SLIDE 2



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

As orientações da política europeia de transportes apontam para a necessidade de reforço da qualidade e eficiência do sector ferroviário. A política da União Europeia tem sido de inequívoco apoio ao desenvolvimento do caminho-de-ferro, tendo como objectivo a criação progressiva de um espaço ferroviário europeu integrado, com garantia de acesso a todos os operadores. Este apoio tem sido perceptível através, por exemplo:

- da estratégia delineada no Livro Branco “Política Europeia de Transportes rumo a 2010: a hora das opções”, de 2001;
- da orientação clara do programa da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) a favor dos modos não rodoviários e das infra-estruturas intermodais; e
- da reforma ferroviária da União Europeia, centrada na implementação de três pacotes ferroviários que visam, essencialmente, a criação progressiva de um espaço ferroviário europeu.

As presentes orientações estratégicas foram também articuladas com as directrizes prosseguidas noutras áreas de política nacional, tendo em conta, nomeadamente, as implicações resultantes:

- da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável;
- do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território;
- do Plano Nacional para as Alterações Climáticas;
- do Portugal Logístico;
- das Orientações Estratégicas para o Sector Aeroportuário; e
- das Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário, a apresentar brevemente.

SLIDE 3



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

O diagnóstico do sistema ferroviário nacional, ponderado com o enquadramento nacional e comunitário, permitiu efectuar uma análise SWOT. A identificação dos principais pontos fortes e fracos do sistema e o conjunto de oportunidades e ameaças associados fundamentou a tomada de decisão.

Como pontos fortes identificaram-se:

- ✓ Transporte de grande capacidade e com elevado nível de segurança e fiabilidade (nos passageiros), com índices de sinistralidade reduzidos;
- ✓ Transporte com elevada eficiência energética e ambientalmente sustentável;
- ✓ Transporte associado a elevados níveis de pontualidade, regularidade e conforto, nos passageiros;
- ✓ Rede modernizada nas zonas de maior densidade demográfica, designadamente nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto e boa conectividade com as redes de metropolitano;
- ✓ Potencial de participação eficiente em ofertas globais de transporte, quer de passageiros, quer de mercadorias; e
- ✓ Sistema propício à inovação, desenvolvimento e investigação.

SLIDE 4

Em contrapartida, como pontos fracos registam-se:

- ✓ Redução contínua da procura de transporte público;
- ✓ Matriz de tempos de viagem interurbanas e internacionais não competitiva com outros modos de transporte;
- ✓ Limitações ao nível da interoperabilidade com a rede ferroviária europeia;
- ✓ Existência de alguns estrangulamentos da infra-estrutura com limitações de capacidade relevantes;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

- ✓ Oferta desadequada em alguns serviços, quer em termos de horários e número de circulações, quer do material circulante utilizado;
- ✓ Deficiente coordenação com outros modos de transporte, em várias linhas e serviços;
- ✓ Gestão menos eficiente na relação com o cliente;
- ✓ Enquadramento tarifário;
- ✓ Fraca cultura de mercado e insuficiente agressividade comercial nos serviços de tarifa não condicionada e de mercadorias;
- ✓ Reduzida fiabilidade e flexibilidade dos serviços de mercadorias; e
- ✓ Elevados défices de exploração.

SLIDE 5

Como oportunidades são de destacar:

- ✓ Políticas europeias de transporte;
- ✓ Criação de um único órgão de planeamento estratégico integrado e de regulação para o sector dos transportes terrestres;
- ✓ Concretização da Rede de Alta Velocidade e materialização de novos eixos ferroviários;
- ✓ Desenvolvimento da Rede Nacional de Plataformas Logísticas;
- ✓ Aumento da competitividade dos portos e aeroportos nacionais;
- ✓ Restrições ao TI nas áreas urbanas de maior densidade;
- ✓ Necessidade de cumprimento das metas de Quioto;
- ✓ Tendência europeia para a internalização dos custos com externalidades e eliminação das distorções à concorrência modal;
- ✓ Aproveitamento comercial de estações com serviços de valor acrescentado para os clientes;
- ✓ Aumento dos preços dos combustíveis; e



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

- ✓ Contratualização do serviço público de transporte e definição de padrões de qualidade associados ao transporte contratado.

SLIDE 6

Finalmente, reconhecem-se como ameaças:

- ✓ Os elevados custos e tempos de concretização dos investimentos em infra-estruturas ferroviárias;
- ✓ Valor a pagar pela utilização da infra-estrutura enquanto factor de distorção da concorrência;
- ✓ Dificuldades na promoção da intermodalidade;
- ✓ Inércia intrasectorial e resistência à mudança;
- ✓ Elevadas taxas de motorização;
- ✓ Perda de quota de mercado do transporte público; e
- ✓ Modelos de ordenamento do território conducentes à dispersão urbana e a zonas de muito baixa densidade.

SLIDE 7

Esta análise suporta o quadro de referência que o Governo estabelece para o sector através das Orientações Estratégicas que passo a apresentar.

O desenvolvimento do sector ferroviário não pode estar dissociado de uma estratégia integradora e sustentável do sistema de transportes, encarado na sua globalidade.

Ora, esta estratégia que passa obrigatoriamente pela melhoria do conjunto, baseada na articulação e ganhos de eficiência de cada um dos modos, de forma a que este responda aos desafios de mobilidade das populações, de desenvolvimento económico e de coesão social e



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

territorial, num diálogo que se pretende de racionalização capaz de aumentar a sustentabilidade do próprio sistema de transportes.

A estratégia assim definida para o sistema de transportes assenta em três vectores fundamentais:

- Melhorar a eficiência do Sistema de Transportes;
- Contribuir para o desenvolvimento económico e para a coesão social e territorial;
- Aumentar a sustentabilidade do sistema de transportes.

Neste quadro de objectivos globais, o transporte ferroviário assume importância estratégica e estruturante. Importa, em primeiro lugar, num sector tradicionalmente conservador, mudar mentalidades e elevar ambições.

Ao sector ferroviário exige-se modernidade e inovação, competitividade e fiabilidade, conforto e padrões de segurança harmonizados e respeitadores dos direitos dos clientes e do ambiente, numa lógica de optimização dos serviços e de racionalização dos investimentos em infra-estruturas e material circulante.

Investir para criar valor e com critérios de eficácia, eficiência e racionalidade, colocar o passageiro no centro das preocupações, introduzindo melhorias na qualidade do serviço, promover a integração em cadeias multimodais e a ligação a plataformas logísticas, são factores decisivos para aumentar a quota modal do caminho de ferro e, conseqüentemente, para a futura sustentabilidade económica do sector ferroviário em Portugal.

As Orientações para o Sector Ferroviário, identificam quatro objectivos estratégicos de suporte às metas e acções prioritárias identificadas para o horizonte 2015:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

- Melhorar a Acessibilidade e a Mobilidade, de modo a que daí decorra um aumento relevante da Quota de Mercado;
- Garantir padrões adequados de Segurança, de Interoperabilidade e de Sustentabilidade Ambiental;
- Evoluir para um Modelo de Financiamento Sustentável e promotor da Eficiência; e
- Promover a Investigação, o Desenvolvimento e a Inovação.

SLIDE 8

O primeiro objectivo estratégico, associado à melhoria da acessibilidade e mobilidade, visa desenvolver as acções necessárias para eliminar as assimetrias territoriais, em termos de oferta de infra-estruturas e serviços, potenciando o desenvolvimento sócio-económico das regiões e a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, bem como para promover a integração do transporte ferroviário no mercado interno e externo, eliminando os estrangulamentos existentes ao nível da infra-estrutura e modernizando os serviços.

Para tal, no âmbito do transporte de passageiros, é essencial concretizar acções em cinco níveis:

- Aumentando a competitividade das ligações às principais capitais de distrito servidas por caminho-de-ferro, diminuindo os tempos de percurso;
- Aumentando a qualidade dos serviços prestados aos passageiros, a flexibilidade e capacidade de reagir em prazos cada vez mais curtos às variações e exigências da procura;
- Concretizando interfaces intermodais, aspecto de particular relevância nas Áreas Metropolitanas, fomentando a intramodalidade e intermodalidade, quer através da coordenação dos horários entre os diferentes modos e operadores de transporte, quer através da integração tarifária;
- Promovendo as ligações e articulação com os principais aeroportos; e



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

- Garantindo a mobilidade para todos, eliminando barreiras físicas no acesso ao transporte, designadamente para os cidadãos com mobilidade reduzida,

No âmbito do transporte de mercadorias, a resposta do caminho-de-ferro deve desenvolver-se através da concretização da articulação com a Rede Nacional de Plataformas Logísticas e com os outros modos de transporte, nomeadamente na ligação com os principais portos e aeroportos, assim como com os principais pólos e eixos ibéricos geradores e consumidores de bens e serviços, de forma a que o modo ferroviário passe a ter um papel de maior importância nas cadeias logísticas.

SLIDE 9

O segundo objectivo estratégico compreende as componentes relativas à segurança, à interoperabilidade e à sustentabilidade ambiental.

A segurança constitui já hoje um valor intrínseco do modo ferroviário. Apesar deste facto, importa alcançar patamares cada mais elevados de exigência, actuando quer ao nível dos aspectos da segurança percebida pelos passageiros, quer ao nível dos aspectos não perceptíveis do sistema.

A segurança no transporte ferroviário nacional e transeuropeu é alcançada através de três áreas fundamentais de actuação: administrativa e contratual, técnica e operacional, onde se destacam algumas iniciativas:

- Dar continuidade às acções, em curso e previstas, para a instalação de sistemas de vídeo-vigilância nas estações e no material circulante;
- Prosseguir a supressão e reclassificação de passagens de nível, tendo em vista a redução do número de acidentes materiais; e
- Avaliar as condições da progressiva transição para a tecnologia preconizada pela UE para o sector ferroviário no âmbito da interoperabilidade.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

A interoperabilidade plena da rede ferroviária transeuropeia constitui actualmente uma das principais preocupações a nível da UE, tendo em vista a criação de um espaço ferroviário europeu para passageiros e mercadorias.

Atingir a interoperabilidade das redes ferroviárias europeias será um processo gradual e progressivo que resultará da aplicação das directivas europeias relativas à interoperabilidade dos sistemas de Alta Velocidade e Convencional, do qual Portugal não pode dissociar-se.

A transformação de Portugal em plataforma logística para a entrada e saída de mercadorias de e para a Europa, passa também por garantir as condições de interoperabilidade da rede ferroviária nacional com as redes Europeias, em especial com a rede ferroviária espanhola, mas também da rede de Alta Velocidade com a convencional, de forma a garantir a sua efectiva e necessária complementaridade e articulação.

É por isso necessário que os planos de migração da bitola e de introdução das várias componentes da interoperabilidade sejam progressivamente implementados articulando acções entre o gestor da infra-estrutura e os operadores e com os respectivos planos da rede espanhola, de forma a garantir a continuidade dos serviços.

Ao nível da sustentabilidade ambiental, o caminho-de-ferro pela sua maior eficiência energética, sublinhada diversas vezes no Livro Branco e nos compromissos de Quioto, apresenta, neste aspecto, importantes vantagens competitivas relativamente a outros modos de transporte que urge potenciar.

Importa, pois, introduzir este aspecto no planeamento e na modernização da rede, quer das infra-estruturas, quer do material circulante.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

Um importante desafio em termos ambientais para o caminho-de-ferro é constituído pela minimização do ruído associado à sua exploração, é por isso necessário actuar nas soluções de redução da fonte e numa efectiva implementação de políticas correctas em termos de ordenamento do território.

SLIDE 10

O terceiro objectivo estratégico, de evolução para um modelo de financiamento sustentável e promotor da eficiência, resulta da necessidade de estabelecer um modelo de financiamento para o sector, que permita o desenvolvimento do sistema ferroviário, consentâneo com critérios de coesão social, territorial e de desenvolvimento económico.

Ao longo dos últimos anos as empresas do sector ferroviário, em resultado de falhas de eficiência, dos défices tarifários e dos deficientes níveis de procura, têm vindo a acumular passivos financeiros elevados, fruto do desequilíbrio entre as receitas e os subsídios obtidos, por um lado, e os montantes suportados a título de investimento, acrescidos dos crónicos défices de exploração, por outro. No final de 2005, o valor acumulado do passivo financeiro do gestor da infra-estrutura e do operador público totalizava cerca de 6,2 mil milhões de euros.

A evolução dos resultados anuais da CP e da REFER registou um avolumar do nível dos resultados negativos até 2004. Em 2005, assistiu-se a uma recuperação por parte do operador público tendo o gestor de infra-estruturas mantido o seu padrão de resultados.

Neste âmbito, importa, por um lado, identificar as necessidades e requisitos do modo ferroviário e, por outro, desenvolver de forma coerente e sustentada a capacidade necessária e a qualidade das infra-estruturas e dos serviços, decorrentes da garantia de mobilidade de pessoas e bens e do desenvolvimento da economia nacional.

Desta forma, tendo em vista a criação de valor e a afectação racional dos recursos a alocar ao sector, o investimento na melhoria ou em novas infra-estruturas e serviços ferroviários, deverá ser suportado e justificado por análises de mercado e sócio económicas que ponderem factores como



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

a procura existente e potencial, o volume do investimento e as sinergias introduzidas na rede, bem como, critérios de ordenamento do território e de coesão social.

E não restem dúvidas que o grande caminho para a sustentabilidade é a aposta na procura.

No caso das linhas de baixa procura, as análises deverão identificar soluções que permitam a redução dos custos de operação e a minimização do esforço financeiro do Estado e viabilizem ofertas mais eficientes.

Os elevados passivos financeiros das empresas do sector, exigem também que de forma progressiva e equilibrada se encontrem soluções compatíveis com critérios de boa gestão das finanças públicas, à semelhança de práticas já desenvolvidas a nível europeu.

São objectivos do novo modelo de financiamento para o sector ferroviário, que terá necessariamente em conta a efectiva consolidação da abertura à concorrência, no transporte nacional e internacional de passageiros e mercadorias, designadamente os seguintes:

- Aumentar a procura;
- Aumentar progressivamente a eficiência das empresas do sector;
- Controlar custos e prazos, minimizando os riscos assumidos pelo Sector Público;
- Minimizar o recurso a capitais públicos através da obtenção de financiamentos comunitários e da abertura à participação privada nas áreas mais adequadas;
- Maximizar o “*Value for Money*” global dos projectos;
- Maximizar a integração nacional;
- Valorizar o património das empresas e aplicar os *cash flows* gerados, pelas diferentes acções, no financiamento das actuações a empreender no sector ferroviário;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

- Promover de forma evolutiva e gradual a atribuição de compensações financeiras correspondentes às Obrigações de Serviço Público; e
- Encontrar soluções a médio/longo prazo para o saneamento do passivo financeiro acumulado pelo sector, aliviando de forma progressiva o desequilíbrio das estruturas de capital das empresas, quer através da assumpção da dívida por parte do Estado, quer associando parcelas da dívida a determinados contratos de serviço público, quer ainda através do desenvolvimento de modelos que permitam atrair capitais privados, faseando a necessidade de amortização anual do endividamento.

SLIDE 11

O quarto e último objectivo estratégico para o sector ferroviário identifica acções relacionadas com a promoção da investigação, do desenvolvimento e da inovação.

O sector ferroviário deverá neste campo contribuir para o lançamento de projectos mobilizadores de inovação e de criação de pólos de excelência, contribuindo para a geração de oportunidades de desenvolvimento tecnológico e de criação de emprego, dando resposta às linhas de orientação da Estratégia de Lisboa.

As actividades de ID&I para o sector dos transportes, serão desenvolvidas de acordo com três vectores orientadores:

- Desenvolvimento da capacidade de ID&I nacional;
- Investigação europeia;
- Interoperabilidade, normalização e certificação.

Para além de assegurar a adopção, nas empresas do sistema, dos mecanismos que estimulem a incorporação rápida dos resultados destes processos de ID&I, importa ainda articular esta estratégia com o acordo de colaboração celebrado entre o Governo e o MIT.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

As novas estratégias serão de valorização da capacidade tecnológica nacional, de resposta aos novos desafios da Alta Velocidade e sistemas ferroviários ligeiros, de desenvolvimento de parcerias público/privado para criação de valor nas empresas situadas em Portugal e de consolidação e criação de competências técnicas nacionais e de valorização de recursos humanos.

Minhas Senhoras e Meus Senhores

SLIDE 12

Estamos conscientes que os quatro objectivos estratégicos que acabei de enunciar para o sector ferroviário, envolvem ousadia, ambição e uma rutura com práticas instaladas de há muitos anos, mas temos também a convicção e a certeza que da sua concretização dependerá o desenvolvimento futuro do sector ferroviário.

E para que a sua concretização seja uma realidade identificamos e quantificamos metas que para além de constituírem um compromisso para todos agentes do sector, são também a prova inequívoca da determinação e empenho que o Governo coloca na sua concretização.

Pretende-se que em resultado das acções estabelecidas sejam atingidas, em 2015, as seguintes metas:

- **Cobertura espacial da rede:** Garantir acréscimos da densidade espacial da rede por mil habitantes e por quilómetro quadrado, respectivamente de 54 e 52%, em relação a 2005;
- **Diminuição dos tempos de percurso:** Garantir que 60% da população residente em Portugal, pode efectuar deslocações por modo ferroviário, entre os principais centros



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

urbanos nacionais, com um tempo global de viagem inferior a 2 horas e de menos de 3 horas para 90% da população;

- **Aumento do número de passageiros:** Garantir um crescimento de 10% do número de passageiros transportados e do número de passageiros quilómetro transportados;
- **Crescimento do volume de mercadorias:** Garantir um crescimento de 70% do volume de toneladas quilómetro transportadas;
- **Redução de 60% do número de acidentes** em passagens de nível.

Por último, está ainda estabelecida como meta a concretizar, até 2010, a contratualização progressiva do serviço público, tendo em vista promover nas empresas do sector e na sua relação com o Estado, princípios de transparência, de eficiência e de estabilidade.

SLIDE 13

Definidos os Objectivos Estratégicos para o Sector Ferroviário e as metas da sua concretização, importa agora determinar as Acções Prioritárias a desenvolver, que consistem:

- Em definir um novo quadro institucional do sector ferroviário;
- Em estabelecer uma hierarquização e classificação da rede ferroviária;
- Num conjunto de acções ao nível das infra-estruturas;
- Num conjunto de acções no domínio dos serviços; e
- Num conjunto de acções ao nível da produção, manutenção e inovação.

A aposta na articulação intermodal, no planeamento e a visão integrada do sector do transporte terrestre concretiza-se na criação de um novo organismo – o Instituto da Mobilidade e do Transporte Terrestre – onde serão concentradas atribuições e responsabilidades até agora detidas DGTTF e pelo INTF, que serão extintos, e integradas as funções e atribuições do universo «veículo-condutor» do âmbito da DGV.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

O IMTT associará à missão reguladora competências de planeamento, coordenação e fiscalização de todo o sector dos transportes terrestres.

No que diz respeito ao transporte ferroviário, o IMTT terá uma Unidade de Regulação Ferroviária dotada de independência funcional, sendo, igualmente, criado, em cumprimento de imperativos comunitários, o Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários.

SLIDE 14

Como segunda grande acção prioritária, entende-se como fundamental estabelecer uma nova classificação e hierarquia da rede ferroviária, evoluindo de uma lógica de existência de diversas linhas para um verdadeiro conceito de sistema.

O novo paradigma reside no seguinte princípio: a concepção e planeamento das intervenções, quer ao nível das infra-estruturas, quer dos serviços, assentam na função estratégica que determinado elemento da rede deverá exercer no âmbito do sistema ferroviário tendo em conta o sistema de mobilidade intermodal.

A nova hierarquização e classificação da rede ferroviária é determinada por critérios funcionais e decorre de aspectos qualitativos associados aos níveis de procura e à lógica de organização territorial. Foram por esse motivo, privilegiadas as ligações a outras infra-estruturas que contribuem para uma perspectiva de intermodalidade no sistema de transportes, como é o caso dos portos, aeroportos e plataformas logísticas e centros de consumo e produção.

Foram definidos três níveis hierárquicos:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

1. Rede Principal:

A rede principal identifica-se com os eixos de maior procura e com as principais acessibilidades às plataformas logísticas, portos, aeroportos e fronteiras e deverá corresponder, em termos de parâmetros técnicos de infra-estrutura e serviços, a instalações vocacionadas para padrões superiores de oferta de transporte ferroviário.

A rede principal desenvolve-se em três corredores:

- O Corredor Norte-Sul que integra a cobertura dos principais portos, aeroportos, plataformas logísticas, capitais de distrito do litoral e das duas Áreas Metropolitanas, bem como as ligações às fronteiras Norte (Valença) e Sul (Vila Real de Santo António);
- O Corredor Transversal Norte que assegura a ligação a Viseu, Guarda e à fronteira de Vilar Formoso; e
- O Corredor Transversal Sul que assegura a ligação a Évora e Portalegre e à fronteira de Elvas/Caia.

SLIDE 15

2. Rede Complementar:

As funções da rede complementar são essencialmente o fecho de malha e a ligação à rede principal, cobrindo territórios de escalões secundários de procura, em articulação com os territórios adjacentes aos corredores da rede principal. Com a entrada em exploração da AV, a rede complementar passará a desempenhar, essencialmente, funções de distribuição no território, constituindo-se como estrutura de ligação às principais localidades não servidas directamente pela rede principal.

Nos eixos servidos directamente pela rede de AV e para evitar redundâncias, justificar-se-á a reclassificação de alguns troços da rede principal como rede complementar.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

3. Rede Secundária:

Esta rede é associada, essencialmente, a serviços de transporte de baixa procura, adaptados às características da respectiva área: densidade populacional, mobilidade e actividades instaladas.

A exploração da rede secundária, dedicada ao serviço de passageiros, poderá ser objecto de parcerias com Autarquias ou outras entidades, públicas ou privadas, que se mostrem interessadas em viabilizar o transporte ferroviário.

SLIDE 16

A nova classificação e hierarquização da rede foi assim concebida com base no grau potencial de contribuição de cada eixo para o seu desempenho global e, conseqüentemente, para os objectivos estratégicos apresentados.

Deverá ser definido um quadro de referência que associe a cada um dos níveis hierárquicos da rede um patamar tecnológico (electrificação, sinalização, velocidade, etc.) e um nível de serviço mínimo (frequência, horários, velocidade comercial, capacidade, entre outros.). Este quadro de referência deverá estar associado a um horizonte temporal e, no caso das ligações transfronteiriças, às características da rede espanhola.

SLIDE 17

Na acção prioritária relativa às infra-estruturas ferroviárias, foi identificado um conjunto de acções a desenvolver relativas à Rede Ferroviária Convencional e à Rede de Alta Velocidade.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

No que se refere à **Rede Convencional** importa distinguir as acções relativas aos Estudos e Planos e as relativas ao Plano de Investimentos.

No domínio dos **Estudos e Planos**, deverá a REFER:

1. Concluir o Plano Director da Rede Ferroviária Nacional, definindo um quadro de referência que estabeleça um patamar tecnológico para as infra-estruturas e um nível de serviço mínimo, para cada um dos níveis hierárquicos da rede;
2. Desenvolver os Planos de Migração para a Sinalização e Telecomunicações e para a Bitola, em articulação com os operadores e com os programas de acção das autoridades espanholas;
3. Desenvolver os estudos e as acções que permitam a gradual e progressiva contratualização das missões do gestor de infra-estruturas com o Estado;
4. Desenvolver conjuntamente com o operador, nas linhas da rede secundária, designadamente nas linhas de via estreita do Tâmega, do Corgo, do Tua e do Vouga, os estudos de mercado, técnicos e económico-financeiros, que permitam fundamentar a criação de parcerias com Autarquias ou outras Entidades Públicas e Privadas ou a utilização de outras soluções tecnológicas que viabilizem a sua exploração de forma eficiente e garantam a respectiva sustentabilidade económica-financeira;
5. Concluir os estudos técnicos, de mercado e económico-financeiros para a melhoria do Sistema de Mobilidade do Algarve;
6. Concluir o Plano Estratégico da Linha do Oeste, tendo em conta as implicações da futura estação de AV de Leiria;
7. Adequar o Plano de Reclassificação e Supressão de Passagens de Nível, tendo em vista a meta estabelecida; e
8. Desenvolver um estudo sobre a aplicabilidade de modelos de parcerias público-privado a investimentos na Rede Ferroviária Convencional, nomeadamente em linhas novas.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

SLIDE 18

Quanto ao Plano de Investimentos:

Para o período 2007-2015, o gestor de infra-estruturas deverá prosseguir a revisão do plano de investimentos de valor global de 3 mil milhões de euros, formulado há cerca de dois anos, que se encontra desactualizado e desajustado face a um conjunto de factos e às orientações transmitidas, de forma a submetê-lo para aprovação até ao final do primeiro semestre de 2007.

No Plano de Investimentos revisto deverão, obrigatoriamente, constar as seguintes intervenções:

- Nas Áreas Metropolitanas:
 - Modernização da linha de Cascais;
 - Conclusão da quadruplicação da linha de Cintura, em articulação com o Projecto de AV e, em particular, com a inserção da TTT;
 - Modernização da linha Barreiro – Pinhal Novo – Setúbal, compatibilizando esta intervenção com a construção da TTT e com o facto da ligação ao Algarve vir no futuro a utilizar este troço;
 - Modernização das Estações de Barcarena e Cacém e conclusão da quadruplicação da linha de Sintra até ao Cacém;
 - Construção da variante da Trofa, melhorando as condições operacionais da linha do Minho e permitindo cumprir o tempo de percurso fixado como objectivo para a ligação Porto – Vigo;
 - Resolução de estrangulamentos penalizadores para a exploração ferroviária no troço entre Contumil e Ermesinde; e
 - Melhoria da linha do Douro entre Porto e Régua.

SLIDE 19



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

- Nas Ligações Interregionais:
 - Conclusão da modernização da linha do Norte, atendendo à sua articulação com a nova linha de AV entre o Porto e Lisboa, garantindo a segurança e fiabilidade, velocidades na ordem dos 160 km/h e criando condições mais favoráveis à utilização da infra-estrutura por comboios suburbanos, regionais e de mercadorias. Desta forma, adapta-se a intervenção às futuras funções da linha do Norte, conseguindo-se simultaneamente uma minimização nos custos de modernização por via da redução da velocidade de projecto;
 - Continuação da modernização da ligação Lisboa – Algarve, incluindo a construção da nova variante de Alcácer; e
 - Conclusão da modernização da linha da Beira Baixa, entre Castelo Branco e Guarda.

SLIDE 20

- Nas ligações aos principais geradores e atractores de mercadorias:
 - Ligações às Plataformas Logísticas;
 - Construção de uma nova ligação para mercadorias entre o Porto de Sines e Elvas/Badajoz;
 - Ligação ao Porto de Aveiro e à Siderurgia; e
 - Construção de acessos ferroviários ao Novo Aeroporto Internacional de Lisboa. O Aeroporto da Ota deve dispor de um serviço do tipo “*shuttle*”, sobre a rede de AV, entre a estação de Lisboa e o Aeroporto e, em complemento, de uma ligação à rede convencional.

SLIDE 21

Quanto à rede de alta velocidade, em 13 de Dezembro de 2005 ficaram definidas as orientações para a sua concretização, entre as quais:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

- Os eixos prioritários seriam Porto – Lisboa e Lisboa – Madrid;
- O eixo prioritário Lisboa – Madrid seria destinado a tráfego misto, com início de exploração em 2013, tendo, em território nacional, estações previstas em Évora e na zona transfronteiriça Elvas/Caia. Foi fixado o objectivo de tempo de percurso na ordem das 2h45min na ligação directa para passageiros entre as duas capitais. Para atingir este objectivo temporal é necessário utilizar uma velocidade de projecto de 350 km/h e construir uma nova travessia do rio Tejo, comumente designada por Terceira Travessia do Tejo (TTT), prevista no corredor Chelas-Barreiro;
- O eixo prioritário Lisboa – Porto seria destinado a tráfego de passageiros, com início de exploração em 2015, com estações, para além de Lisboa e Porto, servindo Aveiro, Coimbra e Leiria e, ainda, o futuro aeroporto internacional de Lisboa na Ota. Foi fixado o objectivo de tempo de percurso máximo de 1H30min na ligação directa entre Lisboa e o Porto, o que obriga a uma velocidade de projecto de 300 km/h;
- Assegurar o início da construção em 2008;
- Porto – Vigo, Aveiro – Salamanca e Évora – Faro – Huelva com horizontes de concretização condicionados aos resultados dos estudos de viabilidade a empreender;
- Melhorar a coordenação física entre a rede de alta velocidade e a convencional, nomeadamente através da utilização, quando possível, de estações comuns, aproximando a alta velocidade dos centros populacionais e, conseqüentemente, melhorando a acessibilidade dos cidadãos; e
- Promoção da participação dos diversos parceiros económicos e divulgação pública do projecto.

O conjunto das principais acções a desenvolver e o respectivo cronograma de realização, foram identificados, juntamente com a divulgação pública das orientações traçadas, passando a constituir referência para a missão em que a Rave está investida.

SLIDE 22

Decorrido menos de um ano, são relevantes como factos da evolução verificada:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

- O lançamento, acompanhamento e coordenação dos estudos técnicos multidisciplinares referentes à TTT, nomeadamente quanto aos volumes de investimento e quanto à procura, que permitam decidir a eventual inclusão da componente rodoviária, e, de forma particular, no que se refere à concepção do modelo e exigências de exploração, bem como a questões geométricas, que serão factores decisivos na selecção da localização da estação de Lisboa. A TTT será construída em Lisboa no alinhamento Chelas – Barreiro com valência ferroviária para serviços de AV e convencionais. Trata-se de uma infra-estrutura indispensável para viabilizar o tempo de percurso de 2h45min entre Lisboa e Madrid, bem como para o fecho da malha suburbana de Lisboa e longo curso, para passageiros, e transporte de mercadorias, na rede convencional;
- A correcção dos estudos, designadamente para os adequar ao tipo de tráfego a que se destinam as infra-estruturas (por ex: tráfego misto na ligação Lisboa – Madrid) ou para promover a optimização de soluções antes retidas (por ex: optimização de traçados e das ligações às infra-estruturas existentes), mantendo-se a preparação e submissão dos processos de avaliação de impacte ambiental dentro do horizonte previsto para a obtenção das Declarações de Impacte Ambiental;
- A entrega, em 19 de Setembro de 2006, no Instituto do Ambiente, do primeiro Estudo de Impacte Ambiental correspondente ao troço Alenquer – Pombal, com 120 km (cerca de 40% da ligação Lisboa – Porto);
- Os estudos técnicos entretanto realizados pela RAVE confirmam a viabilidade e suportam soluções para componentes de apreciável sensibilidade na Rede de Alta Velocidade como é o caso:

SLIDE 23

- Da Ligação Lisboa – Porto, com entrada no Porto pela Ponte de São João. Efectivamente, ao contrário do que antes estava previsto, não será necessário construir uma nova ponte, diminuindo, assim, os custos envolvidos e minimizando os impactes ambientais e urbanísticos. Porém, acautelando eventual futura necessidade de constituir alternativa complementar à Ponte São João, será promovida a reserva de canal correspondente à infra-estrutura,



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

actualmente desactivada, entre a estação General Torres e a Ponte de D. Maria Pia;

SLIDE 24

- Localização da estação central do Porto em Campanhã e viabilidade da ligação ao Aeroporto Sá Carneiro. Com a localização da estação em Campanhã poder-se-á reduzir os custos da solução e usufruir de ligação a todo o sistema de transportes já existente, designadamente, a rede convencional, o metropolitano e rede de autocarros;

SLIDE 25

- Localização da estação de Coimbra junto a Coimbra-B, articulando as redes de Alta Velocidade e convencional e o Sistema de Mobilidade do Mondego;

SLIDE 26

- Duas alternativas para a localização da estação de Leiria, uma a nascente e outra a poente da cidade, a decidir em função da avaliação de impacte ambiental do troço Alenquer – Pombal;

SLIDE 27

- Localização da estação da Ota a Nascente da área de implantação do novo Aeroporto e criação de acessos às instalações aeroportuárias: ramal proporcionando a oferta de serviço “shuttle” através da infra-estrutura de Alta Velocidade e ligação à linha do Norte;

SLIDE 28

- Entrada em Lisboa pela margem direita do rio Tejo, permitindo atingir um tempo na ligação directa Lisboa – Porto de 1h:15min, reduzindo os custos de exploração, relativamente à alternativa pela margem esquerda, e aumentando a atractividade da linha;

SLIDE 29



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

- Na ligação Lisboa – Madrid, localização da estação de Évora e traçado até à fronteira a Sul da Serra d'Ossa, em plataforma comum, nesse troço, com a nova ligação convencional Sines – Elvas/Caia, minimizando os custos envolvidos;

SLIDE 30

- O eixo Porto – Vigo será destinado a tráfego misto, e não apenas para passageiros como anteriormente estava previsto, e terá características técnicas ajustadas a um tempo de percurso, na ligação directa, da ordem dos 60 minutos. De notar que o tempo de percurso na ligação directa por auto-estrada, cumprindo os limites de velocidade, é de 1h30m. Esta ligação será concretizada de forma faseada:
 - Numa primeira fase, a actual infra-estrutura Porto – Nine – Braga, valorizada por intervenções a empreender no troço Contumil – Ermesinde e em Trofa, é completada por um novo troço a construir de raiz até Valença;
 - Este novo troço Braga – Valença será executado em bitola ibérica com travessas polivalentes, acautelando a posterior mudança de bitola que venha a ser decidido realizar conjuntamente com as autoridades espanholas;
 - Esta primeira fase deverá ter um horizonte de concretização compatível com o das restantes linhas prioritárias, devendo estar concluída até ao final de 2013. Para tal, a REFER/RAVE deverá iniciar a sua construção em 2009;
 - Em momento posterior, dependendo da evolução da procura e da taxa de utilização da capacidade da via existente, será concretizado o novo traçado entre o Aeroporto Sá Carneiro e Braga – cuja reserva do espaço canal estará garantida.

SLIDE 31

Face às evoluções entretanto ocorridas, a REFER/RAVE foi incumbida de:

- Desenvolver todas as acções tendentes a consolidar as soluções tecnicamente identificadas; e de



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

- Prosseguir os trabalhos de concretização da rede AV, de acordo com o calendário apresentado em 13 de Dezembro de 2005.

SLIDE 32

Passando agora para o domínio dos serviços ferroviários, as acções prioritárias enquadram-se nas seguintes linhas de acção estratégica:

No que se refere a serviços de Passageiros, importa:

- Manter, desenvolver e lançar serviços ferroviários onde esta solução se apresente como a mais adequada em termos sócio-económicos e ambientais, e reequacioná-los onde soluções alternativas demonstrem uma melhor capacidade de desempenho àqueles níveis;
- Desenvolver os serviços ferroviários numa lógica de rede, assegurando:
 - Complementaridade interna entre os serviços de longo curso, regionais e sub-urbanos, através de uma eficaz coordenação horária que garanta interfaces adequados em comodidade e tempo mínimos de transferência entre serviços; e
 - Complementaridade externa através de uma coordenação com os serviços dos restantes modos;
- Adequar a oferta ao nível de serviço exigido pela procura, atendendo:
 - No plano da multimodalidade, à criação de um sistema dirigido à integração bilhética que, através de um acto único, permita aos clientes procederem à aquisição do conjunto dos serviços dos operadores que intervêm na deslocação total. Ainda no mesmo plano, dever-se-á desenvolver um sistema de informação, que permita o acesso facilitado ao conjunto de serviços à disposição dos clientes para toda a extensão da viagem;
 - No plano da segurança, ao desenvolvimento de sistemas dirigidos à segurança individual quer em trânsito quer nas interfaces, para pessoas e bens; e
 - No plano do nível de serviço, ao desenvolvimento de acções de reconversão e aquisição de material circulante, segundo critérios de modernidade, de conforto,



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

flexibilidade de utilização, menor consumo energético, maiores velocidades e com adequados níveis de rendibilidade, sempre subordinados à melhoria dos rácios de produtividade dos meios; e, finalmente,

- Garantir mecanismos que permitam o desenvolvimento de serviços num contexto de mercado liberalizado, no que concerne ao transporte nacional de passageiros, na área do serviço público.

Quanto ao transporte de Mercadorias, importa:

- Diversificar e ampliar a carteira de clientes, pela integração do transporte ferroviário em cadeias logísticas mais extensas e complexas;
- Desenvolver parcerias com operadores logísticos e donos de carga dirigidas à construção de soluções integradas mais competitivas com base na multimodalidade;
- Assumir a Península Ibérica como mercado obrigatório e preferencial da operação ferroviária;
- Melhorar o material circulante, face ao previsível aumento da procura resultante da liberalização da actividade da carga, nomeadamente locomotivas e vagões especializados;
- Transformar vagões de mercadorias para adaptar a oferta à procura; e
- Estudar e operacionalizar as intervenções a realizar na frota de aquisição mais recente para preparar a migração de bitola.

Para cumprimento destas orientações, a CP está incumbida de apresentar um plano de investimentos acompanhado de estudos de viabilidade que o suportem, detalhando, nomeadamente, segmentos de mercado, tipos de serviço e modelos de financiamento.

SLIDE 33



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

Na acção prioritária relativa à Produção, Manutenção e Inovação, a EMEF deverá preparar-se para responder aos desafios da qualidade e da sustentabilidade a prazo, prosseguindo os três objectivos funcionais subjacentes à elaboração do seu Plano Estratégico, apresentado em Março de 2006:

- Aumentar a eficiência da manutenção;
- Potenciar novos negócios; e
- Potenciar novos mercados.

A operacionalização e a implementação de tais objectivos passa, obrigatoriamente, pelas seguintes acções:

- Estudar novas actividades ligadas à electrónica e ao interiorismo e criar pólos de inovação tecnológica ferroviários para a electrónica e equipamentos eléctricos;
- Apostar na inovação e montagem de *Tram-Train*;
- Desenvolver competências compatíveis com os padrões de qualidade exigidos, nomeadamente, pela AV;
- Potenciar capacidades e competências no fabrico de vagões;
- Desenvolver parcerias com os fabricantes de material circulante e com centros de investigação para o desenvolvimento e transferência de *Know-how*; e
- Desenvolver acções tendentes ao reforço da sua internacionalização.

SLIDE 34

Uma vez fixados os Objectivos Estratégicos e as Acções Prioritárias, importa reflectir sobre a sustentabilidade financeira.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

A sustentabilidade financeira do sector ferroviário passa, em grande medida, por encontrar soluções que garantam o equilíbrio entre o funcionamento eficiente do mercado, por um lado, e a definição rigorosa e transparente das contribuições públicas para o sector, por outro.

Daí que, as acções prioritárias no domínio da sustentabilidade financeira sejam as seguintes:

- Ao nível da Infra-Estrutura Ferroviária, a REFER deverá:
 - Rever as regras de definição do regime tarifário aplicado aos operadores;
 - Apresentar propostas de racionalização do plano de investimentos numa óptica de longo prazo;
 - Avaliar a possibilidade de realização de parcerias público-privado na rede convencional; e
 - No quadro de objectivos associados a indicadores de qualidade de serviço e de desempenho, deverá apresentar ao Governo uma proposta de contratualização gradual e progressiva.

SLIDE 35

- Ainda ao nível da Infra-Estrutura Ferroviária, e no que se refere à Rede de Alta Velocidade, importa relembrar que o investimento previsto para:
 - a ligação em AV Lisboa – Porto é de 4,7 mil milhões de euros; e para
 - a ligação Lisboa – Madrid é de 3 mil milhões de euros, sendo 2,4 para a linha de AV e 600 milhões de euros para a parte da TTT imputável ao projecto de AV.

Neste quadro, as projecções financeiras realizadas, baseadas nos níveis de procura e nos custos operacionais estimados para cada linha, garantem, em ambos os casos, um excedente operacional que permite fazer face aos encargos com a exploração e



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

manutenção dos serviços ferroviários de ambas as linhas, gerando ambos os eixos um Valor Actual Líquido (VAL) da operação positivo de dimensão significativa.

Estima-se que o Projecto gere uma margem operacional, depois de cobertos todos os custos operacionais, incluindo material circulante e manutenção, que permita cobrir cerca de 38% do investimento.

A União Europeia deverá contribuir com fundos que cobrem cerca de 22% do investimento, cabendo ao Estado Português um apoio correspondente a cerca de 40%.

SLIDE 36

- Ao nível da operação ferroviária, a CP deverá:
 - Prosseguir uma política de financiamento da operação, preferencialmente, assente nos meios libertos pela actividade;
 - Fazer um esforço significativo de racionalização e de acréscimo de eficiência na operação e na organização e gestão das estruturas;
 - Equacionar parcerias com entidades públicas e privadas em relação a determinados serviços actualmente prestados; e
 - Preparar propostas de contratualização gradual e progressiva de obrigações de serviço público, tendo em conta a diferente natureza dos serviços prestados.

SLIDE 37

No âmbito da sustentabilidade financeira, a reestruturação tarifária e a alteração da bilhética revestem-se da maior importância, devendo adaptar-se às necessidades do mercado e à evolução dos sistemas de venda e de controlo da utilização dos diferentes serviços de passageiros, com



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

vista a permitir aos clientes, sempre que possível, um único título desde a origem até ao destino final da viagem, assegurando-se a mobilidade e reforçando-se a intermodalidade.

Numa estratégia de racionalização e adequação do sistema tarifário global, tendo como objectivo a intermodalidade plena, estão previstas e em curso as seguintes acções:

- Foi criado um Grupo de Trabalho entre o Governo e todos os Operadores da AML que, até ao final do ano em curso, proporá as medidas de simplificação e racionalização do sistema tarifário;
- Será lançado, até ao final do corrente ano, um Inquérito Geral à Mobilidade na AML, que permitirá desenvolver estratégias integradas e concertadas para o sistema de mobilidade; e
- A alteração, no âmbito do IMTT, da Tarifa Geral de Transportes publicada em 1975.

Neste contexto, a CP deverá introduzir mecanismos de optimização tarifária nos seus serviços, que permitam a potenciação da procura e das receitas.

No serviço de transporte de mercadorias, a CP deverá competir na fixação das tarifas, como forma de cativar novos clientes e alcançar uma maior quota de mercado, promovendo políticas comerciais agressivas e associações e parcerias no quadro da cadeia global do transporte. Saliente-se, por último, a importância de analisar e propor uma nova política tarifária para o tráfego internacional, contrariando tendências exclusivistas e impeditivas de uma operação optimizada das redes de transporte europeias.

SLIDE 38

Acresce que, a abertura a nível europeu do mercado de transporte de mercadorias a qualquer empresa ferroviária licenciada a partir de Janeiro de 2007 e do transporte de passageiros em 2010, permitirá o aparecimento de novos operadores que, quer isoladamente, quer em parceria



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

com o operador incumbente, a CP, poderão participar em qualquer mercado do transporte ferroviário europeu.

Neste sentido, a CP deverá proceder à autonomização da Unidade de Negócio de transporte de mercadorias (CP Carga) e actividades associadas, dando ao mercado um sinal claro de proactividade, por um lado, e de disponibilidade, por outro. A criação da CP Carga, enquanto entidade autónoma empresarial deve ser entendida como o primeiro passo para preparar a empresa, os seus colaboradores e os seus clientes para o ambiente competitivo e concorrencial que se aproxima, na vertente das mercadorias.

Também na vertente dos passageiros, deverá a CP proceder a um reforço progressivo da autonomia das diversas unidades de negócio.

Minhas senhoras e meus senhores,

SLIDE 39

Depois de traçarmos o enquadramento e fazermos o diagnóstico do sector ferroviário português, traçamos quatro Objectivos Estratégicos e definimos acções prioritárias a cinco níveis: do enquadramento institucional do sector, da hierarquização e classificação da rede ferroviária, das infra-estruturas, dos serviços ferroviários e, por fim, ao nível da produção. Na perspectiva mais abrangente da sustentabilidade do sector, foram igualmente explicitadas orientações que reputamos de relevante significado e importância.

Porém, as presentes Orientações, tendo um referencial de médio/longo prazo, exigem uma monitorização e acompanhamento permanentes, para que as decisões de planeamento e investimento envolvendo o sector ferroviário, quer ao nível dos diferentes organismos do Estado, quer das empresas públicas e privadas, sejam devidamente enquadradas e articuladas no sentido do prosseguimento dos objectivos e metas constantes nas presentes Orientações Estratégicas.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretária de Estado dos Transportes

Neste sentido, definido o horizonte temporal de 2015, e porque se pretende um instrumento dinâmico que se adapte à evolução futura do território, da sociedade, da economia, da mobilidade, da intermodalidade e da sustentabilidade ambiental, está prevista uma revisão intercalar, sensivelmente, a meio do período da sua vigência, correspondendo ao ano 2011.

Caberá ao IMTT o seu acompanhamento, devendo em conjunto com a REFER e os operadores ferroviários constituir um Sistema de Informação Geográfica que permita incorporar informação estatística e produzir relatórios anuais sobre os indicadores definidos.

Minhas senhoras e meus senhores,

SLIDE 40

A concretização destas Orientações influencia, decisivamente, o desenvolvimento do nosso País e, por isso, desejamos que a sua consolidação se processe da forma mais participativa e transparente possível. Por isso, foi decidido submeter este documento a consulta de várias entidades da Administração Central, Autarquias, organizações empresariais e sindicais, associações ambientalistas e, em geral, a todos os cidadãos que queiram contribuir para o seu enriquecimento.

Agradeço a todos os que tornaram possível chegar a esta estação de partida, muito especialmente aos Presidentes, Administradores e técnicos da REFER e da CP, bem como, naturalmente, ao meu Gabinete.

SLIDE 40

Estamos conscientes da complexidade do desafio, mas também motivados para entrar em **linha com o futuro!**

Muito obrigada pela vossa atenção.