

FERROVIA em PORTUGAL CARTA ABERTA



Contributo da Plataforma Ferroviária Portuguesa

Atualmente, o transporte ferroviário é o modo de transporte mais sustentável, pelo que deverá ser a espinha dorsal da estratégia de mobilidade de pessoas e bens na Europa, por forma a combater as alterações climáticas e melhorar a qualidade de vida dos cidadãos.

O desenvolvimento da ferrovia permitirá reduzir não só as emissões gasosas, mas também os congestionamentos e acidentes rodoviários, e ainda aumentar a competitividade da economia europeia.

Portugal está perante a última oportunidade de financiamento de fundos comunitários, para recuperar décadas de atraso de desinvestimento na ferrovia nacional. Hoje, mais de 80% das deslocações de passageiros e de mercadorias são realizadas por via rodoviária, fazendo com que o setor dos transportes represente cerca de 1/4 do total das emissões dos gases com efeito estufa, provocando a consequente degradação da qualidade de vida das principais cidades portuguesas.

Como resultado deste enquadramento, em 2020 a Comissão Europeia definiu a sua estratégia de mobilidade sustentável e inteligente, onde se prevê um conjunto de medidas a implementar até 2030, como sejam a duplicação do número de comboios de alta velocidade, o aumento em mais 50% de comboios de mercadorias, e a exigência que todas as viagens programadas coletivas para destinos a menos de 500 km de distância, sejam feitas por meios de transporte 100% neutros em carbono.

A realidade nacional atual, apresenta um país com graves problemas de coesão territorial e de demografia, com uma população totalmente voltada para o litoral, com um interior desertificado e envelhecido, com custos de habitação nas principais cidades incompatíveis com a realidade económica da maioria dos portugueses e com várias gerações, bem qualificadas, a emigrar para o estrangeiro.

A ferrovia pesada e ligeira tem um contributo determinante para que Portugal se torne um país onde as cidades sejam mais próximas, onde será possível viver mais longe das principais cidades e em simultâneo demorar menos tempo a chegar ao trabalho, aliviando, seguramente, os preços do mercado imobiliário, permitindo aos portugueses viver com menos gastos e com uma melhor qualidade de vida.

Enquanto, que no século passado e já neste século, por toda a Europa aumentava a extensão de linhas ferroviárias de passageiros e de mercadorias, o material circulante e o ecossistema ferroviário eram modernizados, Portugal ficou estacionado sobre intermináveis estudos e discussões, hesitações e sem decisões políticas. Esta falta de decisão recorrente tem comprometido o futuro da mobilidade, da economia e da sustentabilidade do nosso país.

A defesa da sustentabilidade e da transição energética fez de Portugal, um dos Estados Membros mais ativos neste domínio, ao nível europeu, em pleno alinhamento com a opção pela ferrovia enquanto meio de transporte preferencial.

Desta forma, nos últimos anos, reconhecidamente, a ferrovia voltou à agenda nacional, dando passos importantes e, estando em execução ou em fase de planeamento um conjunto de obras significativas, que poderão dar um contributo para o aumento do transporte de mercadorias por via ferroviária. Esse mérito é indiscutível, por mais atrasos que possam, ainda, subsistir no Plano Nacional de Investimento Ferrovia 2020, referente ao período 2016-2023.

Não obstante, é imperativo colocar, de imediato, no terreno o Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), com destaque para as linhas de alta velocidade no corredor atlântico, sob pena da perda, irreversível, de financiamento europeu.

Por outro lado, o horizonte de 2030 coincide com a realização do Mundial de Futebol, que Portugal coorganiza com países em que a alta velocidade e/ou as redes ferroviárias estão bem implementadas, pelo que a ferrovia deverá ser o principal modo de transporte dos espetadores entre algumas das cidades anfitriãs do evento, requerendo eficientes ligações internacionais ferroviárias, entre Lisboa e Madrid.

A abordagem à ferrovia passa também pela articulação da Alta Velocidade com os restantes sistemas de mobilidade e com o alargamento das soluções ferroviárias à mobilidade urbana e interurbana, conduzindo a cidades e territórios mais sustentáveis e próximos, com consequente melhoria da qualidade de vida dos cidadãos e do ambiente.

Estando Portugal novamente num período de eleições legislativas, urge existir um consenso político, empresarial, técnico e da sociedade, em torno da importância e da continuidade dos investimentos na ferrovia portuguesa.

Por forma a contribuir para esse consenso nacional, a Plataforma Ferroviária Portuguesa, que integra mais de 100 entidades do setor ferroviário português - incluindo pequenas, médias e grandes empresas, indústria, academia, operação, material circulante e infraestruturas - elaborou a presente Carta Aberta, com aquelas que entendemos serem as prioridades nacionais para o setor ferroviário português:

1. Tornar a Ferrovia o pilar nacional de uma mobilidade sustentável

O transporte ferroviário deve tornar-se uma prioridade relativamente a outros meios de transporte, uma vez que este é mais sustentável tendo em conta a baixa emissão de gases com efeito de estufa. Este é um desígnio aplicável ao transporte de passageiros e ao transporte pesado de mercadorias, onde cada comboio retira mais de 40 camiões das estradas. É importante trabalhar com toda a cadeia de fornecimento para desenvolver uma estratégia de descarbonização viável, efetiva e de longo prazo, permitindo satisfazer as necessidades e objetivos do país a nível da descarbonização na mobilidade. Deve ser ainda estudada a implementação dos princípios poluidor-pagador, com promoção de meios de transporte de baixas emissões, contribuindo para posicionar a ferrovia como a espinha dorsal da mobilidade sustentável.

2. Inovar e melhorar a qualidade e oferta do serviço do transporte ferroviário para que este se torne o modo de transporte preferencial dos Portugueses

A inovação é essencial para qualquer indústria e especialmente para aquela que oferece um serviço público como o transporte por modo ferroviário. Logo, é essencial melhorar o serviço prestado pelo comboio e pelas infraestruturas de apoio, de forma que a experiência de viajar pela ferrovia portuguesa seja cómoda, segura, fiável e com um custo competitivo face aos outros modos de transporte. A sua integração com os restantes modos de transporte (intermodalidade) através de um modelo de negócio partilhado, promove um serviço de valor acrescentado, através de um serviço prestado ao cliente de forma agregada e sem disrupções. Assim, a inovação deve ser colocada no centro da indústria e espoletar um programa de renovação do material circulante e das infraestruturas, bem como a modernização de todo o ecossistema, nomeadamente as estações. Adicionalmente, deverão ser promovidas interfaces de transporte mais simples, com menos barreiras e de mais fácil utilização, física e digitalmente, com melhor interconexão da ferrovia com outros modos de transporte, no que se refere a horários, informação ao público, bilhética e acessibilidade para utilizadores com mobilidade reduzida.

3. Aumentar a competitividade e eficiência do transporte ferroviário

Assegurar, com medidas concretas, a interoperabilidade do transporte de passageiros e mercadorias por via férrea, de forma a permitir a circulação segura e sem interrupção de comboios, que cumprem os níveis de desempenho exigidos.

Garantir a liberdade de escolha de fornecedor de energia de tração por parte dos operadores ferroviários, assim como permitir estratégias de longo prazo para fomentar o uso e aquisição de energia de fontes renováveis. Promover a eficiência energética e a sustentabilidade, nomeadamente apostando mais na eletrificação, em fontes de energia e materiais mais sustentáveis que contribuam para um ainda menor impacto ambiental, com investimentos na reabilitação de equipamentos e reforço da Economia Circular.

É necessário estabelecer um regime de transparência relativamente aos custos de infraestrutura imputáveis a cada modo de transporte e assegurar que as taxas e custos diretamente imputados a cada modo de transporte cobrem, na mesma percentagem, as externalidades que cada modo provoca. Como por exemplo: implementar taxas de uso competitivas da infraestrutura ferroviária que incentivem a utilização do transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias em detrimento de outros modos de transporte mais poluidores, aos quais são cobradas taxas de uso de infraestrutura muito mais baixas; e implementação de eco incentivos que fomentem o uso do transporte ferroviário em detrimento de modos menos sustentáveis. Taxas de uso mais competitivas permitem custos mais reduzidos e uma maior acessibilidade ao transporte ferroviário para todos os cidadãos.

4. Desenvolver a Indústria Ferroviária Nacional e Promover a Internacionalização

Fomentar a atração de investimento em novas fábricas de material circulante em Portugal, e de apoio à construção e manutenção da infraestrutura, complementando a cadeia de fornecimento de sistemas e subsistemas locais, por forma a dar resposta às oportunidades dos mercados nacionais e internacionais de fornecimento de novos comboios, composições e vagões para o transporte de mercadorias.

Envolver a indústria nacional na criação, desenvolvimento, produção e manutenção de soluções locais – quer ao nível do material circulante, quer da infraestrutura – é, não só um contributo fundamental para a economia circular e para uma maior eficiência do sistema, mas também um facilitador do desenvolvimento de produtos, e serviços nacionais inovadores, de baixo carbono com elevado potencial de exportação e um efeito multiplicador determinante para a economia nacional.

Sugere-se também que as obras públicas ferroviárias, prevejam uma maior incorporação de produtos e soluções inovadoras, nomeadamente soluções de baixo carbono desenvolvidas localmente, permitindo a sua validação em operação, para as qualificar e alavancar a sua internacionalização promovendo a competitividade da indústria nacional.

Algo que os parceiros europeus souberam explorar e catalisar no desenvolvimento dos seus ecossistemas ferroviários ao longo das últimas décadas, e que ainda não se replicou em Portugal.

5. Planear de forma sustentável os investimentos ferroviários e melhorar os procedimentos de contratação pública

O Plano Ferroviário Nacional tem de ser aprovado com um cronograma de implementação e prioridades bem definidas, por forma a manter a continuidade no investimento na ferrovia, após o PNI 2030. É necessário elaborar um planeamento pragmático do PNI 2030, que considere a atual capacidade produtiva nacional, em obras ferroviárias em curso e um crescimento realista do setor, que permita atingir um valor anual de produção médio, na ordem de mil milhões de euros.

O lançamento de obras ferroviárias tem de acontecer de uma forma constante, gradual e programada, que permita ao sector fixar e formar em Portugal, o conjunto de capital humano qualificado, necessário para implementar o PNI 2030 e o Plano Ferroviário Nacional, bem como planear investimentos em equipamentos mais modernos, enquanto se capacita o setor, com atração de talento, formação de novos quadros, e especialização e requalificação dos existentes.

Por outro lado, é necessário rever o Código da Contratação Pública (CCP), por forma a incrementar uma concorrência saudável no mercado, melhorando os procedimentos de contratação pública, por forma a potenciar a qualidade de execução das futuras obras ferroviárias. Para tal, o CCP deve permitir às entidades públicas, reverem os preços base das empreitadas, antes do anúncio dos concursos públicos, pois o tempo que muitas vezes medeia entre o valor inicialmente orçamentado para a obra e o seu lançamento para o mercado, poder implicar alterações significativas das condições de mercado. Em complemento, e de forma a estimular a qualidade das propostas que são apresentadas nos concursos públicos, deverá existir maior flexibilidade sobre o valor de adjudicação das empreitadas relativamente ao preço base dos concursos públicos, com a possibilidade de adjudicação de obras, ligeiramente acima do preço base definido, e impedir a contratualização de obras a preços anormalmente baixos e irrealistas, que coloquem em causa a qualidade da concretização das mesmas e com custos acrescidos.

Devem ser adotados critérios de seleção e adjudicação que privilegiem substancialmente a qualidade técnica, dando relevância a fatores, como são a garantia de disponibilidade de recursos humanos, equipamentos e financeiros, bem como qualificação de trabalhadores no quadro das empresas e pontuar, nos concursos públicos, a inovação através das ligações entre as empresas e as universidades, politécnicos e institutos de formação profissional de Portugal.

Na fase de avaliação de propostas, devem ser pontuadas negativamente nos concursos públicos, empresas que não tenham cumprido prazos contratuais de conclusão de empreitada, no passado recente ou tenham pautado a sua atuação por clara litigação contra as entidades públicas. Deve ainda ser recuperado a arbitragem conciliatória na contratação pública, por forma a minimizar o tempo de resolução dos diferendos e o número de ações que se arrastam, por vezes por mais de dez anos, em tribunais administrativos. Tem de haver um desígnio nacional na defesa da engenharia e empresas nacionais, discriminando positivamente as empresas portuguesas e a qualificação, retenção e criação de valor e emprego em Portugal à semelhança do que acontece na contratação pública em outros países europeus.

A PFP espera que o conteúdo desta carta, assim como as recomendações apresentadas, possam contribuir para um melhor esclarecimento público daquilo que são as expectativas do sector ferroviário, e o valor que o mesmo pode trazer para a economia nacional e a sustentabilidade e qualidade de vida da sociedade em geral.

A PFP mantém-se disponível e empenhada em colaborar com todos os atores do ecossistema para consolidar a ferrovia portuguesa.

Este comboio não pode parar!