

De: VNCONF - Dados pessoais
Enviado: 19 de março de 2026 00:27
Para: Consulta Pública
Assunto: Contributo para a consulta pública sobre a concorrência no transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias

Sinal. de seguimento: Dar seguimento
Estado do sinalizador: Sinalizado

Exmos Senhores

Junto apresentamos a nossa exposição como contributo para a consulta pública de 2 a 30 de março de 2026

Com os melhores cumprimentos

em nome dos subscritores

Fernando C.Santos e Silva

VNCONF - Dados pessoais

Consulta pública - Estudo da AdC - Concorrência no transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias

- 1 – Saúda-se a extensão, a profundidade e a correção do estudo da AdC e respetivas recomendações
- 2 – O presente contributo é assim de concordância, sem prejuízo de sugestões de pormenorização de medidas adicionais
- 3 – Na presente situação, julga-se que o PFN deverá ser revisto fundamentalmente com a divisão em duas partes distintas: i) ferrovia existente ou desativada, convencional de transporte de passageiros e de mercadorias e ii) ferrovia de alta velocidade (AV) de passageiros e de transporte de mercadorias

Esta sugestão decorre da existência de compromissos vinculativos para cumprimento do regulamento europeu 2024/1679 das redes interoperáveis TEN-T em que Portugal integra o corredor atlântico, constituído por 3 ramos:

Ramo Internacional Sul : Sines /Lisboa-Évora-fronteira espanhola/Badajoz
Ramo Litoral : Sines - Setúbal - Lisboa- Aveiro - Porto - Leixões
Ramo Internacional Norte : Aveiro-Viseu – fronteira em Almeida

Os objetivos para Portugal podem sintetizar-se da seguinte forma:

3.1 – construção de uma rede de AV de via dupla e uso misto (passageiros >200km/h e mercadorias 100/120km/h) interoperável plenamente com a rede única europeia e com os seguintes objetivos temporais a desenvolver em coordenação estreita com Espanha e coordenador da DG MOVE do corredor atlântico, o que até agora não se tem verificado em termos de resultados:

3.1.1 – rede principal (“core”) a concluir de acordo com o regulamento 1679 até 31dez2030 (data-objetivo alterada a pedido de Portugal para 2034 pela “implementing decision” de 30out2025 apenas relativamente à linha AV Lisboa-Évora-Madrid):

Lisboa-Évora-fronteira espanhola/Badajoz

Sines/Lisboa-Porto/Leixões

Aveiro-Viseu (a incluir o porto de Aveiro e o troço Viseu-fronteira em Almeida na rede “core”/2030)

Nota 1 – deverá insistir-se com a DG MOVE para antecipar a data objetivo para o transporte de mercadorias interoperável de bitola europeia nas ligações Sines - Setúbal - Lisboa - Aveiro - Porto - Leixões e Sines – Poceirão-Évora - Badajoz e Aveiro - Viseu - Almeida para uma data o mais próximo possível de 2030 dadas as vantagens para a economia nacional na atração de investimentos no setor secundário, nas exportações e importações por esses portos e para o cumprimento da regulamentação comunitária para a mobilidade militar (“dual use”) na Europa.

Nota 2 – não deverá ser abandonado o projeto da plataforma logística do Poceirão que faz parte da lista de terminais rodo-ferroviários RRT integrando a rede “core”/2030 do Anexo II do regulamento 1679, para transferência intermodal rodo-ferro e transporte de semirreboques por ferrovia

3.1.2 – rede básica expandida (“extended core”) 2040

Viseu-fronteira espanhola/Salamanca (a antecipar para a rede “core”/2030)

Porto-fronteira espanhola/Vigo

Nota - deverá insistir-se com a DG MOVE para antecipar a data objetivo para o transporte de mercadorias interoperável para o mais próximo possível de 2030 dadas as vantagens para a economia nacional das exportações pelos portos de Leixões e de Aveiro e para o cumprimento da regulamentação comunitária para a mobilidade militar (“dual use”)

3.1.3 – rede global (“comprehensive”) 2050

Évora-Beja-Faro-fronteira espanhola /Huelva

Sines-Évora

Nota – deverá insistir-se com a DG-MOVE para antecipar a data objetivo para o transporte de mercadorias interoperável para o mais próximo possível de 2030 dadas as vantagens para a economia nacional das exportações pelo porto de Sines e para o cumprimento da regulamentação comunitária para a mobilidade militar (“dual use”)

3.1.4 - Outros traçados julgados importantes ou antecipação de troços, nomeadamente de mercadorias nas ligações aos portos (ver critérios de elegibilidade das candidaturas aos fundos comunitários no ponto 4), acelerando a transição de bitola ibérica para europeia com eventual recurso a vias de terceiro carril. Desenvolvimento do transporte de semirreboques por comboio (autoestradas ferroviárias) impondo ao material circulante a possibilidade de substituição posterior de eixos de bitola europeia. Ter ainda em consideração os objetivos de aplicação de ICT (Information and Communication Technology) do regulamento 1679 também aos novos vagões de mercadorias, DAC (digital automatic coupling) e sensorização e transmissão telemática de parâmetros de operacionalidade, como integridade da composição, descarrilamento ou danos ou fragilidades na via.

3.2 – o cumprimento do regulamento 1679 facilitará as exportações de bens com destino à Europa além Pirineus, considerando que segundo o INE, em 2025 o valor destas exportações por modos terrestres (28,1 mil milhões de euros) já ultrapassa o valor para Espanha (17,5 mil milhões de euros). Isto é, a interoperabilidade com a rede de bitola europeia, sem transbordos em território espanhol para comboios de bitola europeia, induzirá mais valor para as exportações do que a rede de bitola ibérica com Espanha. Neste contexto, evoca-se o ponto de vista técnico, de que o principal problema de vagões de eixos variáveis (não existem locomotivas de eixos variáveis) consiste nas dificuldades de manutenção para ocorrências longe do fabricante.

3.3 – o cumprimento do regulamento 1679, que incorpora os objetivos do Green Deal comunitário, permitirá ainda reduzir a produção dos gases com efeito de estufa devido à maior eficiência do transporte ferroviário de passageiros por pass-km e de mercadorias por ton-km relativamente ao transporte aéreo e rodoviário.

Consumos específicos para passageiros (percurso misto, ocupação 30% exceto avião 90%):

Comboio	60 Wh/pass-km
Avião	200 Wh/pass-km
Autocarro	190 Wh/pass-km
BRT elétrico	70 Wh/pass-km

Consumos específicos para mercadorias:

Comboio	30 Wh/ton-km
Camião	230 Wh/ton-km
Camião elétrico	120 Wh/ton-km

Recorda-se o consumo estimado na atual linha da Beira Alta de 38 Wh/ton-km e de 26 Wh/ton-km numa futura linha Aveiro-fronteira espanhola de pendentes inferiores a 1,25%

4 – dados os elevados investimentos do ponto 3.1 deverá utilizar-se o mecanismo de CEF (“Connecting Europe Facility”) cujos critérios de elegibilidade, nomeadamente a interoperabilidade, são definidos pelo regulamento 2021/1153 que destaca para essa elegibilidade os “crossborder links” e os “missing links” como os troços referidos em 3.1. Dada a situação internacional desfavorável, provavelmente limitando os montantes dos fundos comunitários do CEF geral (atualmente limitados a 50% para estudos, 30% para obras e 50% para ligações transfronteiriças), do CEF de coesão (atualmente limitados a 85%) e do próximo quadro financeiro plurianual comunitário 2028-2034, sugere-se o recurso parcial a empréstimos do BEI sem contar para as regras do défice orçamental, evitando o recurso às PPP, para financiamento dos investimentos nas linhas que ligam os nossos portos ao centro da Europa (Sines-Lisboa-Porto-Leixões, Lisboa-Madrid e Aveiro-Viseu-Salamanca) e dos investimentos em defesa, de acordo com a regulamentação europeia (arts 8.1.b e 12.1.f do regulamento 1679 e comunicação da CE de 19nov2025), pois permitem melhorar a redundância e fiabilidade do transporte militar para o centro da Europa em caso de guerra convencional que afete os portos europeus e vias marítimas nessa zona.

Os objetivos expressos no ponto 3 são fundamentalmente justificados pelo conceito de interoperabilidade na rede europeia TEN-T através dos seus corredores internacionais, nos quais está incluído o corredor atlântico (cf. Regulamento 1679: (i) considerando 83, art.51 ; (ii) mapas 7 do Anexo I ; (iii) lista de nós urbanos, portos e plataformas logísticas RRT Rail Road Terminals do Anexo II ; (iv) Alinhamento dos corredores internacionais do Anexo III).

5 – Reforça-se assim, pelo exposto anteriormente, a recomendação 9 da AdC ao Governo e à IP no sentido de eliminação das barreiras ao acesso de operadores estrangeiros à operação, as quais decorrem

nomeadamente da bitola ibérica e do CONVEL. Segundo o regulamento 1679 a bitola europeia é um objetivo explícito, o sistema de sinalização e controle ERTMS é uma prioridade transversal e os sistemas de tipo B deverão ser desativados até 2040 (cf. Regulamento 1679, considerando 45, arts 17, 18 e 20).

Para isso, sugere-se a mudança radical da política do Governo e da IP, de modo a os novos troços das redes do ponto 3, incluindo naturalmente a linha AV Porto-Lisboa, serem construídos em bitola europeia, projetados para tráfego misto, e equipados com ERTMS, desejavelmente sem recurso dispendioso a PPPs. Trata-se de uma medida que, além de cumprir os requisitos da rede única ferroviária europeia, contribuirá para melhorar a probabilidade de aprovação das candidaturas aos fundos CEF (dado o incumprimento da regulamentação europeia pelo projeto da LAV Porto-Lisboa, nomeadamente bitola ibérica e recusa de características de via para uso misto para passageiros durante o dia e mercadorias durante a noite, foi rejeitada a candidatura de 955 milhões de euros no concurso de julho de 2025).

Insiste-se que, tal como em Espanha, deverá ser separada a gestão da rede existente convencional e da rede AV.

6 – Para a concretização do ponto 5 evoca-se a sugestão do antigo presidente Juncker que propôs o recurso ao apoio técnico da Comissão Europeia, aliás previsto no regulamento 1153 (art.4.4), que no nosso caso poderia revestir a forma de condução ou participação na condução por uma equipa técnica de consultores proposta pela CE de um concurso público internacional para elaboração de um novo plano de instalação da rede de AV e mercadorias em bitola europeia em Portugal correspondente ao objeto da RCM 77/2025

7 - São os seguintes os investimentos da RCM 77/2025, que se julga serem de destacar no documento da AdC, e cujo estudo deverá cumprir os instrumentos jurídicos do ordenamento do território, nomeadamente a atualização do PROTAML, a elaboração do SUMP (“Sustainable Urban Mobility Plan” da Área Metropolitana de Lisboa (AML) até dezembro 2027 conforme os termos do art.41 do regulamento 1679), de forma participativa conforme os artigos 48 e 65 da CRP e com a colaboração ativa do CSOP, da DGT, CCDRs, AML e autarquias, academia e imprensa especializada, associações profissionais, Sociedade do Arco Ribeirinho Sul, IMT e operadores, EGAPA, e com o apoio técnico da DG MOVE, do seu coordenador do corredor atlântico e do comisionado del corredor atlantico espanhol:

7.1 -Traçado da linha AV Porto-Lisboa sem recurso à quadruplicação da linha do Norte Alverca-Castanheira do Ribatejo já justificada simplesmente pelo aumento da capacidade de serviço suburbano e de mercadorias

7.2 – Terceira Travessia do Tejo (TTT) nas suas valências AV, interurbano/regional, suburbano/metropolitano incluindo o Shuttle para o NAL e mercadorias com duas vias duplas, reformulando o trajeto da travessia (ponte, túnel ou mista a definir por análise de custos-benefícios comparativa) e a localização da estação central AV de Lisboa. Isto é importante porque a ligação por Chelas-Barreiro terá, entre o NAL e um ponto de amarração em Marvila (a 3 km da Gare do Oriente), um percurso de cerca de 49 km, superior ao de Beato-Montijo em cerca de 14 km com os consequentes custos adicionais de energia (valor próximo do registado no relatório do LNEC de 2007). A localização da estação de AV de Lisboa em Sacavém permitiria, por foz do Trancão-Alcochete Norte, um percurso estação AV-NAL inferior em 18 km relativamente à ligação por Chelas - Barreiro

7.3 – grande circular externa em LRT para serviço suburbano/metropolitano das duas margens, considerando que a eficiência energética do transporte ferroviário é superior ao rodoviário (BRT por exemplo) dado o maior coeficiente de adesão em tempo seco nos rodados de tração do tipo pneu-asfalto (0,5) relativamente aos de aço-carril (0,25)

7.4 -Travessia Algés-Trafaria com comparativo túnel-ponte para valências rodo e ferroviária, incluindo mercadorias

7.5 – Restantes traçados no continente de linhas AV do regulamento 1679, incluindo a verificação dos atrasos já verificados na execução da “implementing decision” de 30out2025 para a linha Porto-Lisboa, e que importa corrigir para evitar o diferimento incontrolado do prazo final

7.6 – restantes traçados de ligações suburbanas e metropolitanas da AML

Ligação para o Regulamento 2024/1679 : https://publications.europa.eu/resource/ellar/cc3395a5-3516-11ef-b441-01aa75ed71a1.0006.03/DOC_1

Ligação para o Regulamento 2021/1153: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18>

Subscrevem, em 18 de março de 2026 :

António Maria de Cerveira Pinto VNCONF - Dados pessoais

Arménio Matias VNCONF - Dados pessoais

Fernando Santos e Silva VNCONF - Dados pessoais

Fernando Teixeira Mendes VNCONF - Dados pessoais

Henrique José Sousa Neto VNCONF - Dados pessoais

Manuel Ferreira dos Santos VNCONF - Dados pessoais

Mário Adolfo Gomes Ribeiro VNCONF - Dados pessoais

Mário Lopes VNCONF - Dados pessoais

Rui Rodrigues VNCONF - Dados pessoais