

## PROJECTO DE LEI N.º 545/XI/2.<sup>a</sup>

# APROVA UM PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL CAPAZ DE ENFRENTAR OS DESAFIOS DA MODERNIZAÇÃO E DO CRESCIMENTO PARA O SÉCULO XXI

### Exposição de Motivos

1. Vinte e cinco anos após um longo ciclo de investimentos públicos orientados quase exclusivamente para a rede rodoviária nacional (RRN), importa assinalar que Portugal é hoje um dos países da União com maior desequilíbrio no transporte, em termos de quotas de mercado entre os modos rodoviário e ferroviário (passageiros e mercadorias), com todas as repercussões que esse perfil implica no acréscimo de emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE).

Chegou a hora de fazer uma escolha estratégica fundamental: apostar no transporte ferroviário como “o transporte mais amigo do planeta”, o que significa decidir sobre uma proposta modernizadora e requalificadora de rede ferroviária que temos e que queremos ter no século XXI. Essa proposta consiste na aprovação de um Plano Ferroviário Nacional (PFN), assente num esforço alargado de investimentos públicos que, ao longo de uma década, promova a defesa do desenvolvimento económico e social dos territórios e assegure a reabilitação, requalificação e modernização da Rede Ferroviária Nacional (RFN).

Para além dos efeitos positivos que tal aposta deverá significar na redução do esforço financeiro do país no cumprimento das metas de emissões estabelecidas pela União

Europeia, na sequência da aprovação do Protocolo de Quioto, o Plano de Investimentos de Longo Prazo que deve acompanhar a execução de um Plano Ferroviário Nacional (PFN), para a década 2012-2022, implicará uma clara prioridade do investimento público que o Governo deve assumir, quer do ponto de vista orçamental, quer do ponto de vista das prioridades na captação de fundos públicos comunitários. Tal prioridade terá efeitos concretos na redução da dependência de produtos petrolíferos e promoverá a defesa do direito à mobilidade para toda a população, combatendo a exclusão social e territorial.

2. O Governo anunciou, no âmbito do Programa de Estabilidade e Crescimento (PEC) 2010-2013, a privatização da EMEF, da CP Carga e de algumas linhas de exploração, a cargo da CP. Em simultâneo, com vista a forçar ao cumprimento do anunciado objectivo orçamental de redução do défice público à custa do investimento público, impôs a revisão ou a anulação de projectos de modernização da rede ferroviária nacional, forçou o encerramento de várias linhas e ramais e reduziu a oferta no serviço público de transportes.

Ao fazê-lo, o actual Governo do PS revogou na prática a “estratégia para o sector ferroviário para o horizonte de 2015”, apresentada na FIL a 28 de Outubro de 2006, pelo XVIIº Governo Constitucional. Igualmente, foram igualmente postos em causa, senão mesmo anulados, um conjunto de investimentos de modernização da rede ferroviária, cujo envelope financeiro apontava para uma estimativa superior a 13.000 Milhões de euros, dos quais 70% (9.100 Milhões de euros) para a Alta Velocidade. Neste momento, o sector ferroviário encontra-se à deriva, sem estratégia e sem planeamento.

A tese da presente proposta de Plano Ferroviário Nacional (PFN) é que é possível fazer mais e melhor, com menor esforço de investimento público, para que, no horizonte de aplicação do Plano (10 anos), seja possível dispor de uma rede ferroviária nacional modernizada e articulada, capaz de contribuir para a coesão social e territorial, ao nível nacional e internacional, alargando a cobertura do caminho-de-ferro aos principais centros populacionais onde ele não chega e recorrendo a novas soluções ferroviárias, mais modernas e de maior qualidade.

3. A época de crise económica e financeira que o país atravessa, inscrita na grave crise económica global que se vive, impõe que se repense a estratégia à luz não apenas das

condicionantes económicas e financeiras existentes, mas também da importante função de alavancagem que o investimento público de qualidade pode desempenhar na ajuda ao crescimento económico e ao emprego.

Uma boa rede de acessibilidades e transportes é condição para: a promoção de um desenvolvimento menos assimétrico e mais equilibrado; uma maior equidade social e territorial; uma melhoria global da produtividade e da eficiência no uso e alocação dos recursos, através de uma redução geral dos tempos de percurso; uma democratização efectiva no exercício do direito à mobilidade, pois, em regra, este tipo de transporte deve ser barato e acessível.

É ao Estado, e às empresas públicas, enquanto instrumentos privilegiados de concretização do planeamento, que compete desenvolver, prosseguir e executar a orientação estratégica definida para a evolução das suas infra-estruturas e sistemas de transporte. Com a anunciada privatização de empresas tais como a EMEF (para a construção, manutenção e reparação de comboios), a CP Carga (para o transporte de mercadorias), a REFER (para a construção, manutenção e desenvolvimento da rede) e a CP (para o transporte de passageiros), qualquer planeamento estratégico pode facilmente ser posto em causa.

4. A “estratégia para o sector” do anterior Governo do PS, estava fortemente condicionada por grande parte do investimento público (70%) ser dedicado à construção e operacionalização de uma rede de Alta Velocidade (AV) de 3 linhas para o país (Lisboa-Madrid, Lisboa-Porto e Porto-Vigo). A um prazo mais longo, perspectivavam-se mais 2 linhas de AV: Aveiro-Salamanca e Évora-Faro-Huelva. Considerando a escala do país em que o território continental se insere e o grande esforço de investimento que a operacionalização de uma rede de alta velocidade exige, julga-se que a construção de 3 ou 5 linhas de alta velocidade para Portugal se afigura estar bastante para além dos recursos actuais e futuros disponíveis, sendo que ainda não ficou demonstrado que, o saldo final dos custos/benefícios, venha a ser positivo.

Acresce que o grande esforço de investimento que a aplicação de um PFN irá implicar requer que se observe um equilíbrio na distribuição pelas várias componentes do Plano, qualquer que venha a ser o seu desenho final. A anterior estratégia não assegurava esse equilíbrio.

5. O grande objectivo para a rede ferroviária na próxima década (2012-2022) é tornar o transporte ferroviário uma alternativa efectiva de mobilidade, para pessoas e mercadorias, a nível nacional e internacional.

O reequilíbrio do peso das várias redes de transporte na satisfação da procura global de transporte constitui um objectivo estratégico assumido pelo Livro Branco dos Transportes. Recuperar esse objectivo, apostando no transporte ferroviário, ajudará a preservar melhor o planeta e tornará a mobilidade mais sustentável, mais amiga do ambiente e da sociedade.

Em Portugal, o desequilíbrio no funcionamento das redes de transportes é uma das características mais negativas do actual sistema de transportes. Em 2007, 95% de todas as deslocações de pessoas no território continental foram efectuadas por via rodoviária, através de automóveis particulares (84,1%) ou autocarro (10,6%); apenas 5% foram-no através de modos ferroviários (comboio ou metropolitano). No mesmo ano, o transporte de mercadorias revelava uma situação idêntica: 94% das mercadorias transportadas por terra foram por via rodoviária, 5% por via ferroviária e 1% por oleodutos. Em termos comparados, Portugal tinha em 2007 a segunda maior quota relativa no transporte de passageiros em automóveis privados (logo a seguir ao Reino Unido) e a segunda menor quota no transporte ferroviário (a seguir à Grécia).

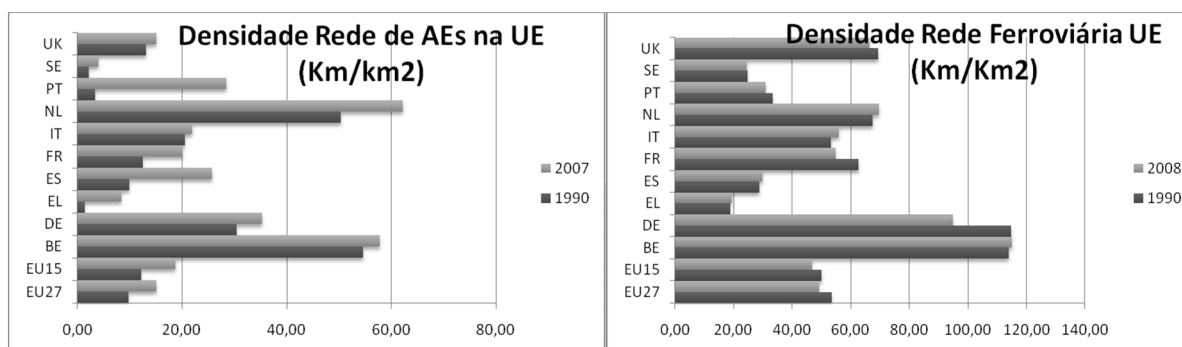
6. Esta prevalência do transporte rodoviário face ao transporte ferroviário reside numa evolução completamente diversa das redes. Enquanto que a rede rodoviária, especialmente a rede de auto-estradas, cresceu significativamente nas últimas décadas, a rede ferroviária evoluiu na direcção oposta. O grau de cobertura territorial, medido pela relação entre a extensão linear das redes e a superfície territorial, apresenta valores muito díspares em comparação com a UE.

Entre 1990-2007, Portugal multiplicou por 8 vezes o grau de cobertura do território nacional por auto-estradas, situando-se, em 2007, na 7ª posição face aos restantes países da União Europeia, 88% acima da média da UE-27 e 51% acima da média da UE-15<sup>1</sup>. Foi claramente o país que mais cresceu, em toda a União. No plano ferroviário, entre 1990-2008, a rede ferroviária nacional reduziu-se em 7,2%, o que, considerando a

---

<sup>1</sup> Fonte: Estatísticas do Eurostat, 2010.

evolução verificada nos outros países no mesmo período, justifica o modesto 20º lugar do ranking na UE-27 na densidade da rede.



7. A evolução anterior reflecte as opções dominantes dos sucessivos governos PSD/PS/PSD/PS acerca do investimento público, em matéria de redes de transportes: as estatísticas do investimento público e privado confirmam essa escolha.

#### Estatísticas do Investimento nas Redes de Transportes em Portugal (1999-2009)

	Milhões €
Rede Ferroviária Nacional - Total em Exploração	
Despesas de Investimento Público	4.622,00
Rede Rodoviária Nacional - Total em Exploração	
Despesas de Investimento Público+Privado (inclui concessões AEs) em PPP	14.938,52
<b>TOTAL DO INVESTIMENTO</b>	<b>19.560,52</b>

Fonte: Estatísticas de Transportes/ INE (1999-2009), Relatórios de Auditoria nº 33/05 e nº 10/08 do Tribunal de Contas e OE/2010

O valor total dos investimentos assumidos pelo Estado, nas duas redes de transportes, aproximou-se dos 20.000 M€, dos quais cerca de 24% foram para a RFN e 76% para a RRN. A realidade demonstra que o Estado investiu, a preços correntes, 3 vezes mais na rodovia do que na ferrovia. Não surpreende por isso que, no final do período em análise, não só a preferência dos agentes económicos se tenha orientado para a utilização intensiva do transporte rodoviário, como também que a densidade da rede rodoviária face à rede ferroviária seja 4,6 vezes superior.

Justifica-se por isso, uma opção de fundo: é necessário inverter a tendência que se manifesta no investimento público nos sistemas ferroviários face aos demais sub-sistemas de transportes, especialmente rodoviários. O sistema ferroviário nacional deve

ser o elemento central do futuro Plano Estratégico de Transportes, cuja definição importaria que ocorresse a breve prazo, de forma a promover uma estratégia integrada dos sistemas de mobilidade para pessoas e mercadorias, nas próximas décadas.

8. A rede ferroviária nacional deve configurar-se como uma alternativa efectiva para as diferentes deslocações de pessoas e de bens, entre os principais aglomerados urbanos.

Este objectivo deve ser realizável até ao final do horizonte de aplicação do PFN. Nessa altura, todas as capitais de distrito deverão estar ligadas por via ferroviária, bem como por serviços ferroviários adequados à procura de deslocações intra e inter-regionais, em passageiros ou mercadorias.

À semelhança do que sucedeu aquando da definição do Plano Rodoviário Nacional (DL nº 380/85 de 26 de Setembro), a rede fundamental deve assegurar “a ligação entre os principais centros urbanos com influência supradistrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras” e a rede complementar “a ligação entre a rede fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia”, impõe-se agora, no âmbito do futuro PFN, que cada capital de distrito venha a dispor, pelo menos, de uma ligação ferroviária. Para isso, é necessário que o transporte ferroviário melhore a sua cobertura territorial, no litoral e no interior do país, em ordem à satisfação das necessidades existentes.

Nessa perspectiva, importa promover a integração funcional das redes e dos serviços (frequências, horários, velocidades, etc), ao nível da intermodalidade entre modos de transporte, tanto em passageiros, como em mercadorias. Isso requer que as ligações ferroviárias para passageiros entre as capitais de distrito respeitem padrões de qualidade mínimos, garantindo-se a redução generalizada dos tempos de percurso e uma melhor promoção dos territórios, numa inter-acção positiva com o desenvolvimento turístico e com a coesão social e territorial.

Essa melhoria nos padrões de serviço deve ser conseguida através da electrificação da rede que serve as capitais de distrito, da introdução de modernos sistemas de sinalização e controlo de tráfego e, pelo menos nos corredores de maior procura, da construção de linhas de via dupla.

Para o funcionamento integrado do sistema ferroviário será igualmente indispensável a interoperabilidade entre as redes ferroviárias existentes ou a construir. Como se sabe, um dos grandes estrangulamentos do sistema diz respeito à diferença de bitolas entre a rede ferroviária convencional (bitola ibérica: 1.668 mm) e as ligações ferroviárias internacionais (bitola UIC: 1.465 mm). Em todos os casos, essas decisões deverão ser fundadas no devido confronto dos custos/benefícios das diferentes soluções.

9. Em conclusão, impõe-se o recentramento do investimento público na rede ferroviária, segundo seis orientações prioritárias:

- a ligação a todas as capitais de distrito do território continental;
- a requalificação e, em alguns casos, a reabilitação da rede ferroviária convencional;
- a ligação aos principais portos, aeroportos e pontos de fronteiras terrestres, promovendo a intermodalidade entre os vários sistemas de transportes;
- a interoperabilidade entre as redes ferroviárias, nomeadamente a indispensável articulação de linhas de bitola ibérica e UIC;
- o desenvolvimento de sistemas ferroviários ligeiros nas principais áreas urbanas;
- a construção de novas ligações ferroviárias internacionais, em bitola UIC, para o transporte misto de passageiros e mercadorias.

10. O Plano Ferroviário Nacional (PFN) deve também reflectir um conjunto de orientações específicas, concretizadas em projectos e programas a definir.

Considerando a rede ferroviária existente (incluída no Directório da Rede de 2011), importará definir os investimentos que conduzam à sua modernização e requalificação. Nalguns casos, haverá que prosseguir com projectos que ficaram a meio (caso da modernização do troço Covilhã-Guarda da linha da Beira Baixa); noutros casos, será necessário desencravá-los (o exemplo mais paradigmático é a modernização da Linha do Norte); e, noutros casos ainda, rever os projectos de forma a garantir a melhoria na qualidade do serviço de transporte inter-urbano e inter-regional (é o caso da requalificação da Linha do Oeste).

Ao nível das linhas de via estreita (bitola métrica), a orientação específica vai no sentido da reposição das linhas e electrificação, sendo indispensável, para que se cumpra o desígnio central do PFN, ligar as capitais de distrito à restante rede, especialmente em termos de articulação de serviços (linhas do Tua/Bragança e Corgo/Vila Real).

11. No âmbito da promoção da intermodalidade assume especial relevo a melhoria na integração dos vários serviços de transporte, particularmente nas mercadorias.

Considerando as características estruturais diferentes das redes nacional e europeia, será essencial a ligação aos principais portos e pontos de fronteira com o mínimo de roturas de carga. Existem diferentes soluções técnicas para garantir a interoperabilidade dos meios, sendo certo que, em Espanha, onde a questão da interoperabilidade nas redes se coloca em termos semelhantes, a opção tem sido a introdução de um terceiro carril em linhas de bi-bitola e/ou a instalação de intercambiadores de linha para composições ferroviárias de eixos flexíveis (embora com custos acrescidos).

Nesse sentido, e embora a hipótese deva ser confirmada por estudos específicos, afigura-se possível a implantação de soluções de 3º carril nas ligações Sines-Poceirão, Setúbal(porto)-Pinhal Novo-Poceirão e Leixões-Maia (plataforma logística). A um prazo mais longo, o mesmo deveria ser estudado para a ligação do porto de Aveiro à linha do Norte e à futura linha internacional Aveiro-Viseu-Guarda-Salamanca.

No âmbito desta prioridade, considera-se indispensável corrigir o erro histórico que o actual governo insiste em querer levar para a frente no transporte de mercadorias no eixo Lisboa-Madrid, impondo a construção de uma linha em bitola ibérica Évora-Caia, ao lado de uma linha de Alta Velocidade mista. A anulação deste projecto teria uma vantagem imediata: a economia de 250 M€, a serem revertidos noutros investimentos ferroviários, económica e socialmente mais úteis.

12. As propostas de ligações ferroviárias nacionais e internacionais correspondem a um modelo substancialmente diferente do defendido pelos governos do PS ou do PSD/CDS. A última cimeira ibérica, realizada na Figueira da Foz, em Novembro de 2003, aprovou uma rede de Alta Velocidade (AV), composta por 4 linhas: Lisboa-Madrid, Lisboa-Porto, Porto-Vigo e Évora-Faro-Huelva. O actual Governo do PS, persistiu no erro e confirmou esses compromissos.



Tal rede, para existir, pressupunha um país de uma dimensão populacional e de uma escala territorial que não existe, com níveis de procura ferroviária 16 vezes superiores à procura actual. Cenários absolutamente fantasiosos e irreais têm um preço elevado: tal como se confirma com muitos contratos de parceria público-privada (PPP) nas auto-estradas, aprovadas por sucessivos governos do PS e PSD/CDS, é ao Estado que resta pagar o défice monstruoso que se adivinha.

Acresce que, segundo a RAVE, a estimativa do investimento na construção de uma rede de AV de 4 linhas, ultrapassava os 15 mil milhões de euros. Essa quantia é bastante maior do que será necessário para a requalificação e modernização de toda a rede ferroviária que o presente PFN contempla. Considerando a escala em que o território continental português se insere, julga-se que a construção de 3 ou 4 linhas de Alta Velocidade se afigura estar bastante para além dos recursos actuais e futuros do país, sendo que ainda não ficou demonstrado que, o saldo final dos custos/benefícios de tais escolhas, venha a ser positivo.

Por isso, e considerando o interesse estratégico de Portugal não ficar isolado das Redes TransEuropeias de Transporte (RTE-T), admite-se apenas, no presente PFN, a construção de uma linha em Alta Velocidade Lisboa-Madrid, ao mesmo que será de todo o interesse potenciar o corredor Sines/Lisboa-Poceirão-Badajoz-Madrid no transporte internacional de mercadorias, em bitola UIC. A construção da segunda fase, constituída pelo troço final Lisboa-Poceirão, deverá incluir a Terceira Travessia do Tejo (TTT), no corredor Chelas-Barreiro, preparando-a para um funcionamento simultâneo das valências rodo-ferroviárias, bem como para um tráfego ferroviário misto (AV e rede convencional), muito embora o tabuleiro rodoviário só deva entrar em exploração se e quando vier a concretizar-se o Novo Aeroporto Internacional de Lisboa (NAIL), em Alcochete. Para aliviar a pressão da despesa de investimento público e, previsivelmente também, minimizar no futuro os riscos de um défice de exploração, sustenta-se que será necessário intervir junto da União Europeia para um aumento da comparticipação comunitária que ajude ao financiamento e gestão de todo este processo.

As restantes ligações internacionais ferroviárias (a Norte - Porto/Vigo; a Leste - Aveiro/Salamanca) deverão resultar da reconversão de alguns troços de linha existentes e da construção de outros novos, tendo em vista a circulação de comboios rápidos de

tipo pendular para passageiros e também para o tráfego de mercadorias internacional (Porto-Braga-Vigo e Aveiro-Viseu-Vilar Formoso-Salamanca).

13. Em termos de rede ferroviária convencional, defende-se que seja concluída, o mais rapidamente possível, a prevista modernização da Linha do Norte, com base nos projectos de quadruplicação da linha entre Ovar-Gaia e a modernização dos troços a sul, entre Alverca-Castanheira do Ribatejo e Vale de Santarém-Entroncamento, e que se construa uma nova Variante Ferroviária de Leiria, a partir de Entroncamento, passando por Leiria e possível ligação à Linha do Norte, em Pombal.

Para Sul, perspectiva-se uma profunda renovação da linha do Sul, tendo por base a duplicação em quase toda a sua extensão, especialmente a partir de Funcheira, local onde se une com a Linha do Alentejo. Esta, por sua vez, deverá ser electrificada em toda a sua extensão actual a partir de Casa Branca, permitindo a circulação de comboios rápidos inter-cidades, quer nas ligações a Lisboa, quer ao Algarve, assim como a introdução de novos serviços inter-regionais.

Igualmente, a electrificação e modernização integral das Linhas da Beira Alta e da Beira Baixa permitirá completar os investimentos previstos e que, entretanto, foram suspensos. Uma nova Linha do Oeste, duplicada e electrificada, fará com que esta venha a ser uma alternativa efectiva, desde Lisboa até à região do litoral Oeste, com ligação à Linha do Norte, em Coimbra.

No Norte litoral, a duplicação e electrificação do troço entre Nime-Viana do Castelo assegurará uma alternativa ferroviária de qualidade às acessibilidades rodoviárias.

14. O sistema ferroviário de acessibilidade regional, composto por linhas de via estreita ou de linhas que integram a rede ferroviária complementar, deve ter expressão concreta na manutenção e requalificação das linhas e ramais existentes ou na reabertura de alguns que foram indevidamente encerrados.

A melhoria da rede de acessibilidade ferroviária regional e inter-regional é não apenas importante para corrigir, a prazo, os desequilíbrios estruturais no mapa nacional e internacional das deslocações terrestres de pessoas e bens e reforço da coesão social e territorial. Inclui também vantagens na melhor articulação de serviços de transporte, que revertem para uma melhoria global do próprio sistema de transportes e constitui

também um poderoso instrumento de promoção turística relevante em várias dessas linhas ou ramais. Linhas do Tua, Douro, Oeste, Leste/Ramal de Cáceres, Alentejo e Algarve, são exemplos actuais e futuros desse potencial.

A malha ferroviária assim construída projecta uma melhoria significativa no funcionamento do sistema de transporte e também nas respectivas condições de segurança, pois apoia-se na introdução generalizada de sistemas de controlo automático na circulação das composições ferroviárias, de padrões de consumo energéticos mais eficientes e, sobretudo, menores impactes ambientais, associados à redução do número de locomotivas a diesel.

Neste domínio, deve prosseguir-se com o sub-programa de supressão de passagens de nível, orientando-o prioritariamente para a rede ferroviária principal.

15. O desenvolvimento de sistemas de ferroviários ligeiros, segundo o modelo de metropolitano clássico ou de metros ligeiros de superfície, tram-train ou eléctricos rápidos articulados, tem sido a melhor resposta que as cidades de maior dimensão têm encontrado para fazer face às necessidades de mobilidade das populações, concentradas em corredores de expansão urbana.

Esses sistemas apresentam diversas vantagens face ao comboio tradicional. Uma delas é que permite o desenvolvimento de um sistema de mobilidade em rede, mais flexível, servindo, ao mesmo tempo, como instrumento do ordenamento urbano. Por outro lado, apresenta características híbridas de exploração entre o eléctrico rápido articulado e o comboio suburbano (tram-train), com a vantagem de ser um transporte rápido, limpo e energeticamente mais eficiente, com padrões de conforto e de segurança elevados.

Por isso, fará todo o sentido perspectivar o desenvolvimento de vários sistemas de metro ligeiro, tram-train ou eléctrico rápido articulado em várias grandes áreas urbanas ou regionais, alguns deles já em curso (como o caso do Metro do Mondego de superfície). Defende-se também o estudo de viabilidade de soluções ferroviárias daquele tipo na região urbana e suburbana de Aveiro (em articulação com a linha do Vouga), na sub-região Setúbal-Palmela, na sub-região do litoral algarvio de maior densidade urbana (Portimão-Lagoa-Albufeira-Loulé-Faro-Olhão-Tavira).

Por outro lado, tanto em Lisboa como no Porto, deve ser prosseguido e avaliado o plano de expansão das respectivas redes de metropolitano, direccionando-o prioritariamente para abranger zonas da cidade ainda não servidas ou para garantir o acesso aos respectivos aeroportos. No Grande Porto, referem-se as extensões do Metro à Trofa e a Pedras Rubras e, em Lisboa, a extensão do metropolitano à zona oriental da cidade.

16. A aposta estratégica na modernização e requalificação da rede ferroviária nacional inclui também um esforço de desenvolvimento das componentes de manutenção e construção de veículos de transporte ferroviário, apoiando-se no desenvolvimento das competências e do know-how específico, existente na EMEF. A importância do Estado manter o controlo público desta unidade empresarial é condição para o sucesso do programa de modernização proposto. Por outro lado, o papel decisivo que a EMEF poderá desempenhar nesse processo de modernização pode e deve ser apoiado num esforço sistemático e continuado de internalização das inovações tecnológicas mais relevantes ao nível de novos produtos e novos processos no sector ferroviário, bem como de qualificação dos recursos humanos envolvidos.

17. A identificação e listagem final do conjunto de projectos que compõem o PFN 2012-2022 encontra-se em Anexo, constituindo parte integrante da presente lei.

Assim, nos termos regimentais e constitucionais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda apresentam o seguinte Projecto-Lei:

## CAPÍTULO I

### Plano Ferroviário Nacional

#### Artigo 1.º

##### Definições e Enquadramento

1. É criado o Plano Ferroviário Nacional (PFN) destinado à modernização e requalificação de uma rede de transporte ferroviário abrangendo o transporte de passageiros e de mercadorias, que possibilite um funcionamento integrado e coerente a nível nacional e uma adequada inserção nas redes ferroviárias ibéricas e europeias.

2. O PFN consiste num plano de investimentos plurianual, de responsabilidade pública, constituindo-se como instrumento fundamental para o desenvolvimento de uma estratégia de sustentabilidade do sistema de transportes a longo prazo e num programa de modernização e de requalificação do sistema ferroviário nacional.

3. O Programa de Investimentos que integra o PFN é desenvolvido sob a tutela do Governo, cabendo às empresas sob controlo do Estado, nomeadamente da REFER, CP, EMEF e CP Carga, o desenvolvimento dos projectos no domínio das infra-estruturas e serviços ferroviários.

## Artigo 2.º

### Objectivos Gerais

O PFN tem como objectivos gerais:

1. Desenvolver uma mobilidade sustentável no país;
2. Favorecer a coesão económica e social, combater a desertificação dos territórios e consolidar os processos de desenvolvimento económico e social;
3. Promover a conexão e a interoperabilidade da rede ferroviária nacional e das redes transeuropeias de transporte, especialmente na Península Ibérica;
4. Contribuir para uma melhoria da eficiência económica do sistema global dos transportes, nomeadamente da intermodalidade entre modos de transporte;
5. Contribuir para a melhoria global da eficiência energética do sistema de transportes;
6. Potenciar a inovação tecnológica.
7. O PFN tem como objectivo estratégico central de longo prazo assegurar o funcionamento de uma alternativa modal ferroviária na acessibilidade a todas as capitais de distrito do território continental, bem como às principais plataformas logísticas, portuárias, aeroportuárias e pontos de fronteira.

### Artigo 3.º

#### Incidência do PFN

1. O PFN abrange o conjunto da rede ferroviária nacional em exploração, cuja classificação e hierarquização está definida no CAPÍTULO II do presente diploma, artigo 4º e seguintes.
2. O PFN incide ainda sobre os investimentos necessários à construção de novas linhas ferroviárias, incluídas nos sistemas de transporte pesado para o tráfego de passageiros e mercadorias e nos sistemas de transporte de passageiros nas grandes áreas urbanas.
3. O PFN tem como horizonte de execução um prazo útil de dez anos.

## CAPÍTULO II

### Classificação e Hierarquização da Rede Ferroviária Nacional

#### Artigo 4.º

##### Classificação

1. A hierarquização e classificação da rede ferroviária são determinadas por critérios funcionais de ordenamento territorial e de funcionamento do sistema de transportes em rede, nomeadamente, portos, aeroportos e plataformas logísticas.
2. A rede ferroviária nacional estrutura-se em três categorias fundamentais:
  - a) Rede Ferroviária Principal;
  - b) Rede Ferroviária Complementar;
  - c) Rede Ferroviária nas grandes áreas urbanas e metropolitanas.

## Artigo 5.º

### Rede Ferroviária Principal

1. A rede ferroviária principal é constituída pelo conjunto das vias que asseguram as ligações interurbanas às várias capitais de distrito e destas com os principais portos, aeroportos, plataformas logísticas e pontos de fronteira internacionais.
2. No final da execução do PFN, a rede ferroviária principal deve apresentar como parâmetro técnico distintivo, ser constituída por linhas totalmente electrificadas, com sistemas de segurança e sinalização automatizados e com instalações vocacionadas para padrões superiores de oferta de transporte ferroviário.
3. As vias ferroviárias que vierem a integrar as Redes TransEuropeias de Transportes (RTE-T), nomeadamente ao nível das categorias I e II de Alta Velocidade, são parte integrante da rede ferroviária principal.

## Artigo 6.º

### Rede Ferroviária Complementar

1. A rede ferroviária complementar é constituída pelo conjunto das vias que permitem o fecho da malha ferroviária, fora das áreas metropolitanas e grandes áreas urbanas e que asseguram a ligação à rede principal, cobrindo territórios urbanos e regionais de dimensão secundária e com funções essencialmente de distribuição pelas localidades não servidas directamente pela rede principal ou de acesso a actividades económicas específicas.
2. Integram a rede complementar, todas as vias que não pertencem à rede ferroviária principal ou à rede ferroviária das áreas metropolitanas ou das grandes áreas urbanas.

## Artigo 7.º

### Rede Ferroviária nas grandes áreas urbanas e metropolitanas

1. A rede ferroviária nas áreas metropolitanas e grandes áreas urbanas é constituída pelo conjunto das linhas que servem os grandes corredores urbanos e suburbanos de

maior procura, assegurando a interação permanente, ao nível do transporte, entre as periferias e os centros urbanos.

2. Nas áreas referidas no número anterior, a rede ferroviária é constituída por uma oferta de infra-estruturas e serviços de transporte diversificados, que incluem desde o comboio tradicional até aos sistemas de metropolitano tradicionais ou aos novos sistemas de metropolitano ligeiros, tram-train ou eléctricos rápidos articulados.

3. A rede ferroviária articula-se com a rede principal e complementar, e com os restantes sistemas de transporte urbanos, nomeadamente rodoviários, em interfaces de transporte que assegurem a melhor integração de todos os sistemas de transporte em presença, seja ao nível físico da infra-estrutura, seja ao nível da articulação de horários e frequências.

### CAPÍTULO III

#### Desenvolvimento do Plano Ferroviário Nacional

#### Artigo 8.º

#### Execução do PFN

1. O desenvolvimento do PFN é efectuado através de identificação, definição e calendarização de programas ou projectos de investimento plurianuais, devidamente orçamentados e cabimentados, de acordo com as prioridades definidas para o esforço de modernização e de requalificação da rede.

2. A decisão política sobre as escolhas do PFN de maior incidência e relevância orçamental, nos termos do número seguinte, compete conjuntamente aos ministérios com a tutela da área das finanças e das obras públicas, transportes e comunicações.

3. Consideram-se “escolhas de maior relevância orçamental” as que correspondam a projectos que impliquem um compromisso anual superior a 100 Milhões de euros.

4. O desenvolvimento de cada projecto de investimento é concretizado através do recurso ao regime de contratação pública de empreitadas, segundo a legislação em vigor.



5. Os projectos de investimento que compõem o PFN 2012-2022 são os constantes do Anexo à presente lei, da qual este faz parte integrante.

## Artigo 9.º

### Competências no desenvolvimento do PFN

1. Compete ao Ministério com a tutela das obras públicas, transportes e comunicações exercer a tutela específica sobre o desenvolvimento e a gestão do PFN.
2. Compete à REFER a direcção, fiscalização e controlo da execução dos projectos e programas de investimentos incluídos no PFN, assim como o estudo, concepção, desenho e fundamentação das propostas que concretizem as melhores soluções técnicas e financeiras que conduzam a uma plena realização do PFN.
3. Compete ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres acompanhar e fiscalizar o desenvolvimento dos projectos integrados no plano de investimentos.
4. A execução do PFN é monitorizada anualmente pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, devendo ser disponibilizados ao público os seus resultados.
5. O PFN é objecto de dois relatórios intercalares de avaliação no final de cada período trienal de execução, da responsabilidade do MOPTC, podendo daí resultar ajustamentos no plano plurianual de investimentos, a aprovar pelo Governo.

## Artigo 10.º

### Financiamento

1. O financiamento do PFN é repartido entre financiamento nacional e comunitário.
2. O financiamento com recurso a fundos comunitários é feito de acordo com o financiamento elegível para cada um dos projectos.
3. O financiamento nacional é assegurado através de transferências anuais do Orçamento do Estado para a REFER, entidade responsável pela gestão do plano de investimentos incluídos no PFN.

## CAPÍTULO IV

### Disposições Finais e Transitórias

#### Artigo 11.º

(Legislação Complementar)

O Governo submete à Assembleia da República, no prazo máximo de seis meses após a entrada em vigor da presente lei, uma proposta de PFN.

#### Artigo 12.º

##### Disposições transitórias

1. A realização do PFN abrange um período de 10 anos consecutivos.
2. A execução do PFN tem incidência orçamental a partir de 2012, prioritariamente com os seguintes projectos:
  - a) Prosseguimento da modernização da Linha do Norte, com a quadruplicação do troço Ovar-Gaia e construção da variante em Vale de Santarém;
  - b) Início do processo de requalificação e modernização da Linha do Oeste;
  - c) Início do processo de requalificação da Linha do Tua;
  - d) Reabilitação e electrificação do troço Caíde-Marco da Linha do Douro;
  - e) Continuação do Sistema de Metro do Mondego;
  - f) Linha AV Poceirão-Caia, nos termos definidos no nº4, artigo 8º;
  - g) Nova linha para mercadorias Sines-Poceirão (bi-bitola), troço Sines-Grândola.

Artigo 13.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor com a aprovação do Orçamento do Estado para o ano seguinte ao da sua publicação.

Assembleia da República, 2 de Março de 2011.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

## ANEXO

Rede Ferroviária Principal e Complementar – Acções de modernização sobre a rede existente		
Identificação	KM	Descrição das Acções
Linha Norte / Conclusão	336,1	
Ovar-Gaia	35,2	Modernização+quadruplicação do troço Ovar-Gaia
Alverca - Castanheira do Ribatejo	12,0	Modernização da linha
Vale de Santarém - Entroncamento	34,65	Modernização da linha (Inclui Variante de Santarém: 220ME)
Linha do Sul (Lisboa-Faro) - Novos Investimentos	304,7	Duplicação da linha em grande parte do seu actual traçado
Praias do Sado - Pinheiros	31,0	Duplicação da linha
Pinheiros-Alcácer	14,0	Manutenção de via única
Alcácer do Sal - Grândola	23,7	Duplicação da linha
Grândola - Ermidas-Sado	27,6	Duplicação da linha
Ermidas-Sado - Funcheira	35,1	Manutenção de via única
Funcheira - Messines - Tunes	84,3	Duplicação da linha
Tunes-Faro	81,3	Duplicação da linha até Faro (81% do total)
Linha da Beira Baixa (Entrocamento-Guarda) / Conclusão	240,2	
Troço Covilhã-Guarda	46,4	Obras projectadas pela REFER
Linha do Oeste (Lisboa/Cacém-Figueira Foz)	197,9	Inclui: Modernização da linha existentes e Duplicação da Linha
Cacém-Torres Vedras	46,9	Duplicação da Linha, correcção do traçado e electrificação da via
Torres Vedras - Bombarral	23,1	Duplicação da Linha, correcção do traçado e electrificação da via
Bombarral - Caldas	17,7	Duplicação e electrificação da Linha até Leiria
Caldas-Leiria	55,7	Duplicação e electrificação da Linha até Leiria
Leiria-Monte Real	11,9	Electrificação em via única
Monte Real - Bifurcação de Lares	34,6	Electrificação em via única
Bifurcação de Lares - Figueira Foz	8,0	Duplicação da Linha no troço final até Figueira da Foz
Bifurcação de Lares - Verride - Alfaiatos (Coimbra)	14,7	Duplicação da Linha no troço final até Coimbra
Linha do Algarve Litoral (Lagos-Tunes-V.R.St.António)	139,9	
Lagos-Portimão-Tunes e Faro-V.R.St.António	90	Electrificação em via única
Linha do Minho (Porto-Viana-Valença)	134,1	
Porto (Ermesinde)-Viana (Nime-Viana)	42,7	Requalificação e duplicação da linha Nime-Viana
Viana do Castelo-Valença	50,1	Requalificação da linha, com electrificação em via única
Linha do Douro - Porto (Ermesinde)-Régua-Tua-Pocinho-Côa-Barca d'Alva	200,9	Requalificação da linha, com electrificação da linha (via única)
Porto (Ermesinde)-Caiado-Marco-Régua	94,9	Reabilitação e electrificação via única (previsto REFER)
Caiado-Marco Canavezes	18,8	Troço com concurso público realizado em 2009 pela REFER
Marco Canavezes-Régua	76,1	Reabilitação e electrificação via única (previsto REFER)
Régua-Tua-Pocinho	68,2	Reabilitação e electrificação via única
Pocinho-Côa-Barca d'Alva (fronteira)	28,7	Reabilitação e electrificação via única
Linha da Beira Alta (F.Foz-Pampilhosa-Nelas-Guarda-V.Formoso)	202,5	Linha internacional, electrificada em via única, em razoáveis condições
Linha do Leste (Abrantes-Ponte Sor-Portalegre-Elvas-Fronteira)	140,8	Modernização dos troços existentes (via única)
-Troço Abrantes-Crato-Estação de Portalegre	81,7	Electrificação (via única)
-Estação de Portalegre-Elvas-Fronteira	59,1	Electrificação (via única)
Linha do Leste/Ramal de Cáceres (Portalegre-Castelo Vide-Marvão-Fronteira)		
-Castelo de Vide - Marvão - Fronteira	23,3	Requalificação do troço final até fronteira junto a Marvão (via única)
Linha do Alentejo	215,9	Modernização dos troços existentes (via única)
-Troço Casa Branca-Beja	63,5	Requalificação e electrificação (via única)
-Troço Beja-Ourique-Funcheira	63,7	Requalificação e electrificação (via única)
Área Metropolitana de Lisboa		
Linha de Cascais	25,4	Modernização e requalificação (Prevista pela REFER)
Linha de Cintura (Desnívelamento Nó de Alcântara)	1,0	Ligação ao terminal de contentores de Alcântara e ligação Linha Cascais
Barreiro-Pinhal Novo-Setúbal	28,2	Modernização de via dupla
Linhas de Via estreita		
Linha Tâmega	13,0	Reabilitação da linha
Linha Corgo (Régua/Vila Real)	26,0	Reabilitação da linha
Linha Tua (Foz Tua-Mirandela)	54,1	Requalificação da linha
Linha Tua (Mirandela-Bragança)	54,7	Reabilitação da linha
Linha Vouga (Espinho-Ramal de Aveiro)	61,5	Requalificação da linha
Sub-total Linhas Ferroviárias Modernizadas	1.594,9	

Rede Ferroviária Principal e Complementar – Propostas de Novas Linhas		
Linha do Norte / Variante de Leiria (Entroncamento-Leiria-Pombal)	70,0	Variante de Leiria (em bi-bitola) entre Entroncamento e Pombal
Barcelos-Braga-Guimarães-Niime-Famalicão (Lousado) - Total: 95,8 kms	43,0	Linha nova (bitola larga) Barcelos-Braga-Guimarães (43 kms)
Peniche-Caldas da Rainha-Rio Maior-Santarém	65,0	Nova linha (em bi-bitola) prevista no Programa Acção p/Oeste+Peniche
Linha do Leste/Ramal de Portalegre (Estação de Portalegre - Portalegre)	11,0	
Sines-Ermidas-Sado-Beja	109,0	Ermidas-Sado-Beja: estudo de viabilidade de nova linha convencional / Ligação Aeroporto
nova linha: Ermidas-Sado-Beja (Ligação ao aeroporto) - Linha do Alentejo	67,7	Novo troço de linha em bi-bitola
Ligações Ferroviária de Mercadorias		
Sines-Poçoirão	110,0	Linha internacional Sines-Poçoirão em via única, em bi-bitola com 3º carril
Pinhal Novo - Poçoirão	10,0	Linha internacional em via dupla, com 3º carril, para ligar a Lisboa-Madrid pela Ponte 25 de Abril
Porto de Setúbal-Pinhal Novo	12,0	Ligação em bi-bitola com 3º carril, com ligação ao Porto de Setúbal
Porto-Braga-Valença (Nova Linha internacional Porto-Braga-Valença/VE)	100	
1ª Fase: Braga-Valença	70	Nova Linha em bitola UIC Braga-Valença-Vigo
2ª Fase: Porto-Aeroporto-Braga	30	Nova Linha em bi-bitola Porto-Braga
Aveiro-Viseu-Guarda-V. Formoso (Nova Linha Internacional /VE)	201,6	
1ª Fase: Aveiro-Viseu	70	Nova Linha em bitola UIC Aveiro-Viseu
2ª Fase: Viseu-Mangualde	25	Nova Linha em bitola UIC Aveiro-Viseu-Mangualde
3ª Fase: Mangualde-Vilar Formoso	106,6	Requalificação do troço final da Linha da Beira Alta com duplicação, em bi-bitola
Lisboa-Madrid em Alta Velocidade	203,0	
1ª Fase: Poçoirão-Caia	165,0	1ª Fase da Linha de AV Lisboa-Madrid
2ª Fase: Lisboa-Poçoirão (inclui TTT)	38,0	2ª Fase da Linha de AV Lisboa-Madrid, incluindo TTT no corredor Chelas-Barreiro
Sub-total 13	504,6	
TOTAL LINHAS FERROVIÁRIAS (PESADAS)	2.476,2	
Rede Ferroviária nas Grandes Áreas Urbanas e Metropolitanas – Novas Linhas		
Sistemas de Metro/Metro Ligeiro de Superfície/Tram-Train/Eléctricos		
Metro Lx e Porto		
Expansão do Metro do Porto / novas linhas AMP	20	Nova linha do Metro do Porto para Trofa
Extensão linha vermelha ML (Campolide-Ajuda-Hosp.S.F.Xavier-Linda-a-Velha)	10	Expansão da Linha Vermelha do Metro até Linda-a-Velha
Metro Ligeiro Superfície/Tram-train		
MST até Seixal-Barreiro-Montijo	33,4	Expansão do MST até Montijo
Metro Mondego Coimbra-Lousã-Miranda do Convo	35,0	Investimento anunciado pela Sociedade Metro Mondego
Ligação tram-train Aveiro-Águeda-Linha do Vouga	37,7	Nova linha tram-train (sujeito a estudo de viabilidade - se)
Eléctrico Rápido/Metro Ligeiro Setúbal/Palmela	12,0	Nova linha entre Setúbal/Palmela/Linha urbana (se)
Ligação tram-train Litoral Algarvio	65,0	Nova linha Faro-Faro(aerop)-Quarteira-Vilamoura-Albufeira-Armação-Laçoa-Portimão (se)
Subtotal 15	183,1	
TOTAL LINHAS FERROVIÁRIAS (Metro ou MLS)	213,1	
TOTAL LINHAS FERROVIÁRIAS (PESADAS E LIGEIRAS)	2.689,3	