

Grupo de Trabalho **CENTRO-NORTE**

12 Março de 2014



1	Preâmbulo	3
1.1	Pressupostos do estudo	11
2	Análise dos projetos enquadrados no hinterland abrangido pelo Corredor 1	15
2.1	Infra-estruturas Ferroviárias estratégicas para o Corredor 1	23
2.1.1	Análise dos cenários para o corredor horizontal	23
2.1.1.1	Linhas complementares	32
2.1.2	Análise dos cenários para o corredor vertical	33
2.1.2.1	Linha do Norte	33
2.1.2.2	Linhas Complementares	37
2.1.2.3	Linha do Minho	39
2.2	Análise das Infra-estruturas Marítimo Portuárias inseridas no Corredor 1	44
2.2.1	Porto de Leixões: Novo Terminal de Contentores	45
2.2.2	Porto de Leixões: Extensão do molhe Norte em 300m	46
2.2.3	Porto de Leixões: Ampliação do terminal de Contentores Sul	47
2.2.4	Porto de Leixões: Plataforma logística	49
2.2.5	Porto de Aveiro: Melhorar as condições operacionais e de segurança dos terminais de granéis líquidos, sólidos, contentores e RO-RO	50
2.2.6	Porto de Aveiro: Melhorar a articulação ferro-marítima pela construção de terminal intermodal na ZALI (Zona de Atividades Logísticas e Industriais)	52
2.2.7	Porto de Aveiro: Desenvolvimento de terminais cobertos (all weather terminals)	54
2.2.8	Porto de Aveiro: Upgrade de Sistemas de Informação do Porto (JUP, VTS, SIG, ERP)	54
2.2.9	Porto da Figueira da Foz: Aprofundamento da barra e do canal de acesso dos navios ao porto	56
2.2.10	Porto da Figueira da Foz: Expansão da ligação ferroviária e construção de edifício para coordenação das operações portuárias e de armazém de mercadorias	57
2.2.11	Porto de Viana do Castelo: Melhoria da acessibilidade marítima através de dragagens e ampliação do Porto Comercial	58
2.2.12	Porto de Viana do Castelo: Construção de ramal ferroviário ao porto Comercial	59
2.2.13	Porto de Viana do Castelo: Nova ligação rodoviária do porto à rede principal	60
2.3	Análise dos projetos em Infra-estruturas Ferroviárias que contribuem para a competitividade do Corredor 1	61
2.4	Análise dos projetos em Infra-estruturas Marítimo Portuárias que contribuem para a competitividade do Corredor 1	65
2.5	Financiamento para o Corredor 1	68
3	Análise dos projetos enquadrados no hinterland abrangido pelo Corredor 2	70
3.1	Infra-estruturas Ferroviárias estratégicas para o Corredor 2	73
3.1.1	Corredor Sines/Setúbal/Lisboa – Caia (Lx/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão/ V. Novas + Bombel/Casa Branca + Ramal Petrogal Sines)	73
3.1.2	Linha do Sul (Porto de Setúbal + Praias do Sado)	75
3.1.3	Linha do Sul (Ramal da Siderurgia Nacional)	76
3.1.4	Linha do Sul (Ramal Neves Corvo)	76
3.1.5	Linha do Sul (Ramal de Termitrena)	77
3.2	Infra-estruturas Marítimo portuárias estratégicas para o Corredor 2	78
3.2.1	Porto de Sines - Expansão do terminal de contentores	78
3.2.2	Porto de Sines - Terminal Vasco da Gama	79
3.2.3	Porto de Setúbal - Melhoria das acessibilidades marítimas - barra e canais Norte e Sul e otimização de fundos	80
3.2.4	Porto de Setúbal - Expansão do Terminal RO-RO para jusante	81
3.2.5	Porto de Setúbal - Ligação ferroviária aos terminais Mitrena	82
3.3	Análise dos projetos em Infra-estruturas Ferroviárias que contribuem para a competitividade do Corredor 2	83
3.4	Análise dos projetos em Infra-estruturas Marítimo Portuárias que contribuem para a competitividade do Corredor 2	84
3.5	Financiamento para o Corredor 2	86
3.6	Financiamento para os Corredor 1 e Corredor 2	87

1. Preâmbulo

REGULAMENTO (UE) N. o 1315/2013 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 11 de dezembro de 2013

A rede principal (*Core*) deverá ser identificada e deverão ser tomadas as medidas adequadas, com caráter prioritário, para o seu desenvolvimento até 2030 no quadro previsto pela rede global. Essa rede deverá constituir a coluna vertebral do desenvolvimento de uma rede de transportes multimodal sustentável e estimular o desenvolvimento de toda a rede global.

Deverá permitir que a ação da União se concentre nos componentes da rede transeuropeia de transportes com maior valor acrescentado europeu, nomeadamente os troços transfronteiriços, as ligações em falta, as interligações multimodais e os principais estrangulamentos, contribuindo para o objetivo estabelecido no Livro Branco de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes em 60 %, com base nos níveis de 1990, até 2050.

Em casos devidamente justificados, deverão ser possíveis isenções dos requisitos de infra-estrutura da rede principal. Deverão ser contemplados os casos em que os investimentos não se justifiquem, como, por exemplo, em zonas pouco povoadas.

A situação particular das redes ferroviárias isoladas ou parcialmente isoladas deverá ser reconhecida através de isenções de determinados requisitos de infra-estrutura. (ex. Ligação do Porto da Figueira da Foz ou a ligação do Porto de Leixões à rede principal)

A rede global (*comprehensive*) deverá consistir numa rede de transportes à escala europeia, garantindo a acessibilidade e a interligação de todas as regiões da União, incluindo as regiões remotas, insulares e ultraperiféricas, conforme previsto pela Política Marítima Integrada estabelecida no Regulamento (UE) n. o 1255/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (1), e o reforço da coesão social e económica entre elas.

Rede Core (Principal) e Comprehensive (Global)

EM	NOME DO NÓ	AEROPORTO	PORTO MARÍTIMO	PORTO FLUVIAL	TERMINAL RODOFERROVIÁRIO
PT	Abrantes / Eneorncamento				Global
	Aveiro		Global		
	Bragança	Global			
	Caniçal		Global		
	Corvo	Global			
	Elvas				Global
	Faro	Global			Global (Loulé)
	Flores	Global			
	Funchal	Global	Global		
	Hona	Global	Global		
	Lajes das Flores		Global		
	Lajes (Terceira)	Global			
	Lisboa	Principal*	Principal		
	Pico	Global			
	Ponte Delgada	Global	Global		
	Portimão		Global		
	Porto	Principal (Sá Carneiro)	Principal (Leixões)	Principal	
	Poceirão				Principal
	Porto Saneó	Global	Global		
	Praia da Vitória		Global		
Santa Maria	Global				
São Jorge	Global				
Sendbal		Global			
Sines		Principal		Principal (Grândola)	
Vila Real	Global				

4

A **rede global** é composta por todas as infra-estruturas de transporte existentes e planeadas da rede transeuropeia de transportes, bem como por medidas destinadas a promover uma utilização eficiente e sustentável, do ponto de vista social e ambiental, dessa mesma infra-estrutura.

A **rede principal** é composta pelas partes da rede global estrategicamente mais importantes para atingir os objetivos de desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.

Rede Global e Rede Principal: Vias navegáveis interiores e portos



Rede Global: Linhas ferroviárias, portos e terminais rodoferroviários (RRT)

Rede Principal: Linhas ferroviárias (mercadorias), portos e terminais rodoferroviários (RRT)



Rede Global: Linhas ferroviárias e aeroportos

Rede Principal: Linhas ferroviárias (passageiros) e aeroportos



Rede Global	Rede Principal	Rede Global	Rede Principal	Rede Global	Rede Principal
	Linhas ferroviárias convencionais / Executado		Linhas ferroviárias de alta velocidade / Executado		Aeroportos
	Linhas ferroviárias convencionais / Prevista modernização		Prevista a sua adaptação para linhas ferroviárias de alta velocidade		
	Linhas ferroviárias convencionais / Planeado		Linhas ferroviárias de alta velocidade / Planeado		

Rede Global e Rede Principal: Vias rodoviárias, portos, terminais rodoferroviários e aeroportos



Rede Global	Rede Principal	Rede Global	Rede Principal	Rede Global	Rede Principal
	Vias rodoviárias / Executado		Vias rodoviárias / Previsto modernização		Vias rodoviárias / Planeado
	Portos		RRT (Terminais rodoferroviários)		Aeroportos

O presente regulamento estabelece, para a execução do MIE no período de 2014 a 2020, um enquadramento financeiro de 33 242 259 000 EUR a preços correntes, que constitui o montante de referência privilegiada, na aceção do ponto 17 do Acordo Interinstitucional de 2 de dezembro de 2013 de 2013 entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental, a cooperação em matéria orçamental e a boa gestão financeira (4), para o Parlamento Europeu e para o Conselho durante o processo orçamental anual.

A fim de otimizar a utilização dos recursos orçamentais afetados ao MIE, a Comissão, após a avaliação intercalar do MIE, deverá ter a possibilidade de propor a transferência de dotações entre os setores dos transportes, telecomunicações e energia; esta proposta deverá ficar sujeita ao processo orçamental anual.

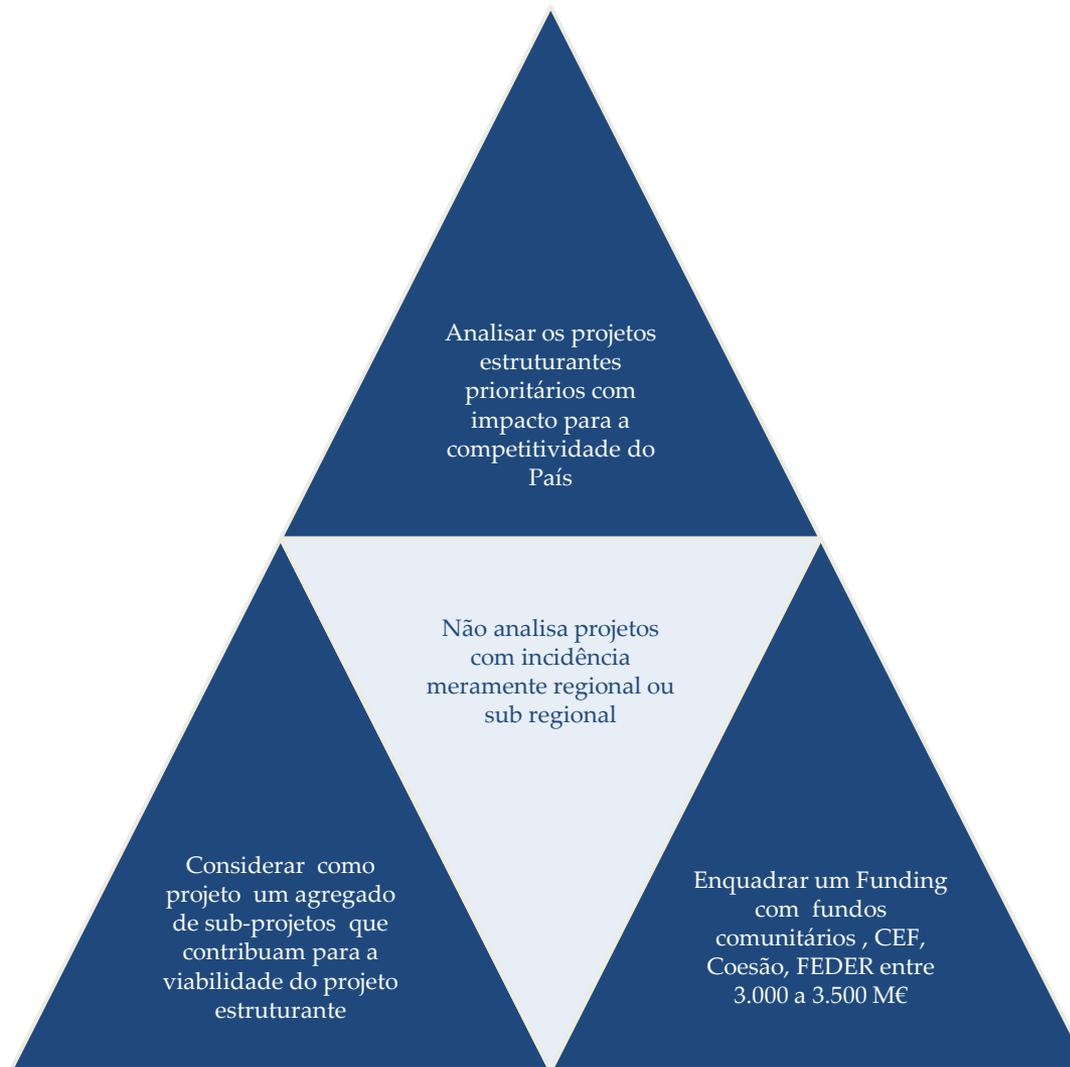
O montante de 11 305 500 000 EUR a preços correntes transferido do Fundo de Coesão criado pelo Regulamento (UE) n. o 1301/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (5) só deverá ser utilizado para autorizar dotações orçamentais para instrumentos financeiros ao abrigo do presente regulamento a partir de 1 de janeiro de 2017.

O Conselho, nas suas conclusões de 11 de junho de 2009 relativas à revisão da política da RTE-T, reafirmou a necessidade de se prosseguirem os investimentos em infra-estruturas de transporte para garantir o correto desenvolvimento da RTE-T em todos os modos de transporte, como base para o mercado interno e a competitividade, a coesão económica, social e territorial da União e a sua ligação aos países vizinhos, com ênfase no valor acrescentado europeu que isso traria.

O Conselho sublinhou também a necessidade de a União disponibilizar os recursos financeiros necessários para estimular os investimentos em projetos RTE-T e, em particular, a necessidade de conciliar o apoio financeiro adequado do orçamento da RTE-T para os projetos prioritários que envolvem troços transfronteiras pertinentes e cuja execução se prolongará para além de 2013 com os condicionalismos institucionais do programa do QFP (Quadro Financeiro Plurianual).

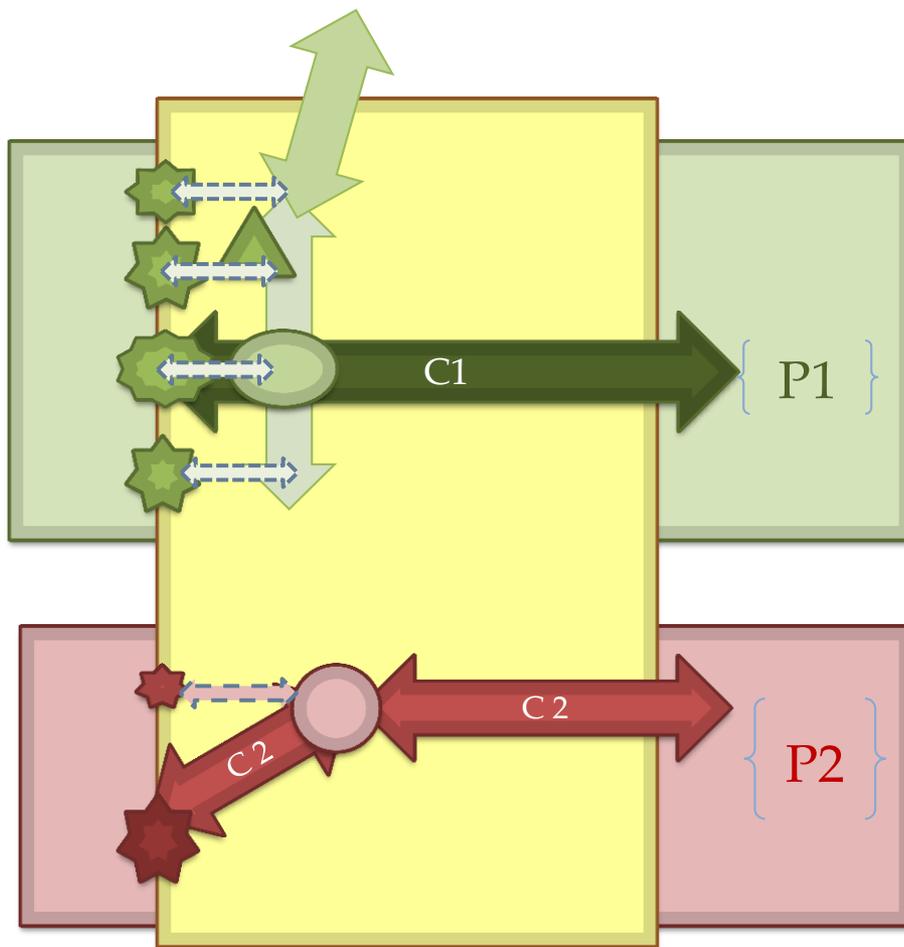
Na perspetiva do Conselho, as abordagens baseadas nas parcerias público-privadas deverão ser mais desenvolvidas e apoiadas neste contexto, sempre que adequado.

1. 1. Pressupostos do estudo



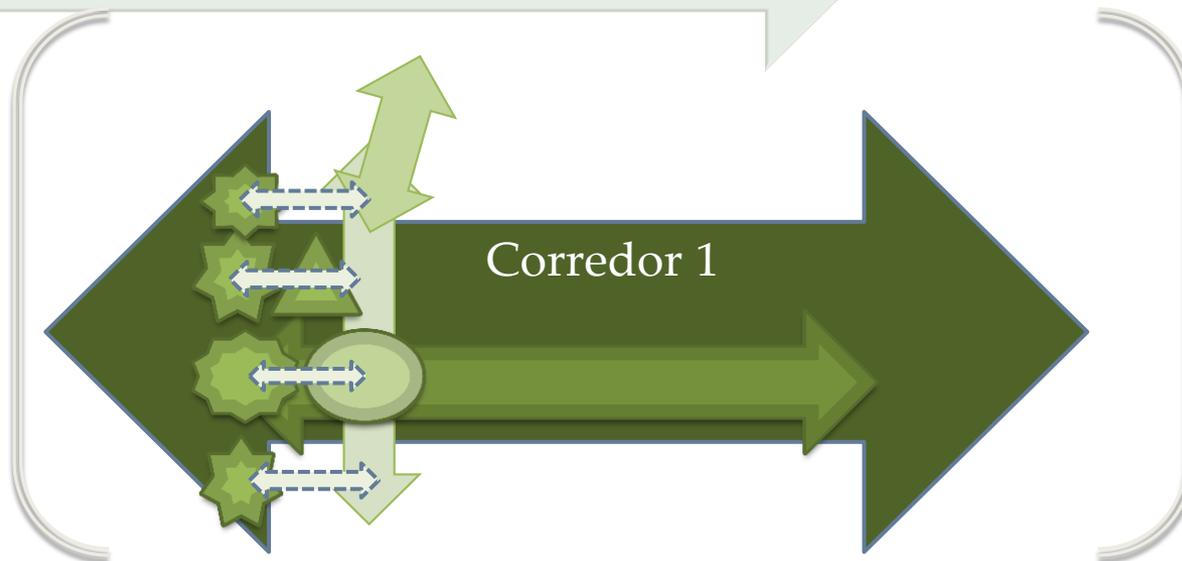
Corredores internacionais

- Projetos de interesse nacional



Projeto 1

Corredor Aveiro / Salamanca



 Porto de Viana do Castelo

 Porto de Leixões

 Porto de Aveiro

 Porto da Figueira da Foz



Plataforma de Cacia



Aeroporto Sá Carneiro



Linha Aveiro Vilar formoso



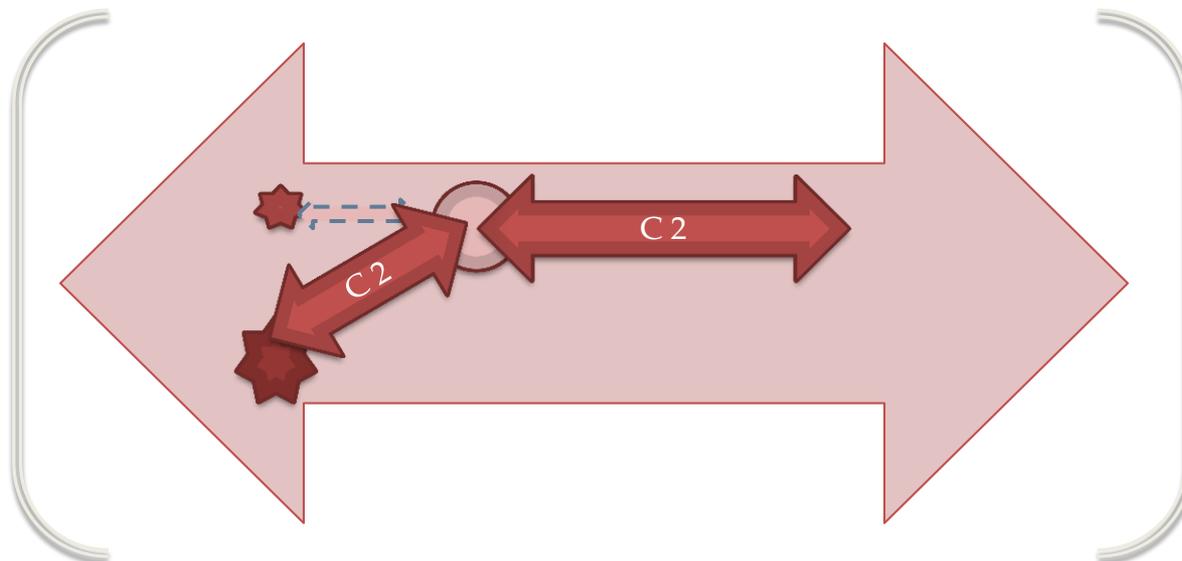
Linha do Norte



Linha do Minho

Projeto 2

Corredor Sines/Poceirão / Caia



Porto de Sines



Porto de Setúbal



Plataforma Poceirão

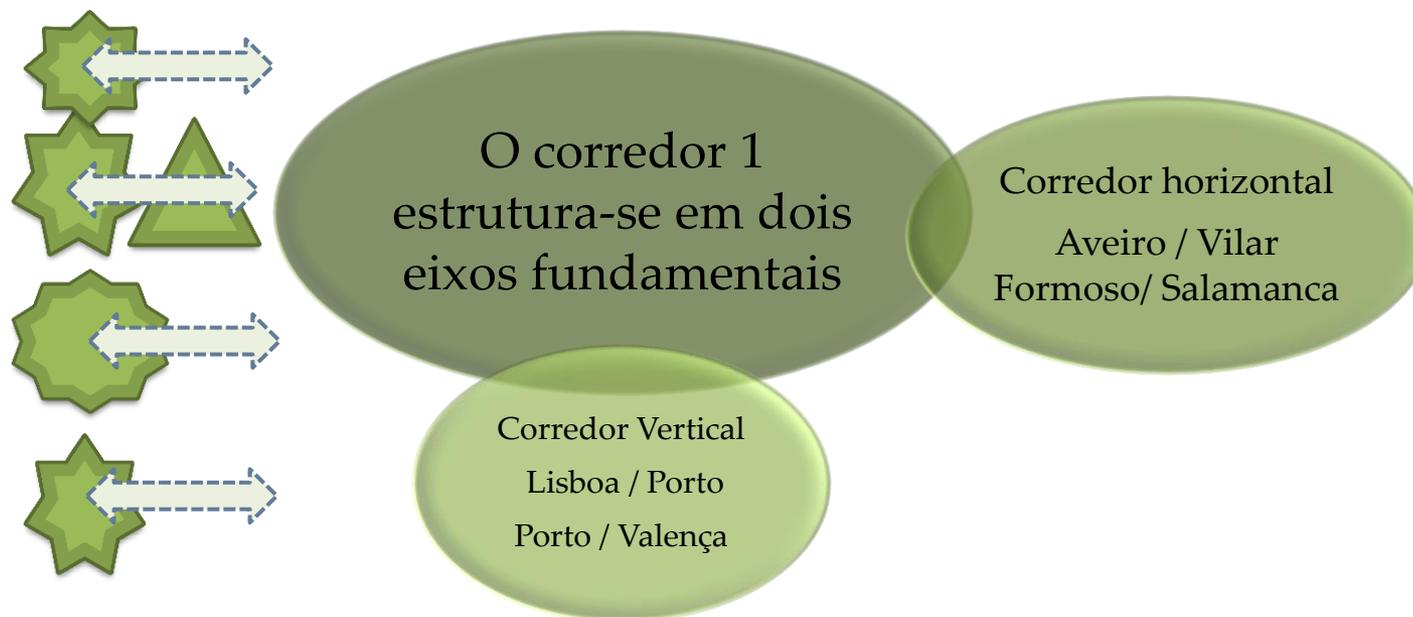


Linha Sines / Caia



Linha de Setúbal

2. Análise dos projetos enquadrados no interland abrangido pelo Corredor 1



As redes ferroviárias convencionais da Península Ibérica não são competitivas com a rodovia no transporte de mercadorias, por diversas razões, das quais as principais são:

- rampas excessivamente inclinadas, que limitam o peso dos comboios;
- linhas de resguardo e cruzamento que não permitem comboios longos; e, a nível do transporte internacional, problemas de interoperabilidade com as restantes redes europeias, dos quais o mais importante é a bitola (distância entre carris, que nas redes convencionais ibéricas é diferente das redes de quase toda a UE, onde existe a bitola europeia).

O transporte ferroviário só é competitivo se não existirem obstáculos técnicos à livre circulação de comboios .

Não existem soluções competitivas para o problema da bitola por via do material circulante.

Assim os problemas de interoperabilidade têm de ser resolvidos do lado da infraestrutura respeitando os padrões europeus de interoperabilidade ferroviária.

Manter uma rede ferroviária que não seja totalmente interoperável de acordo com os padrões europeus, ou seja, um apêndice do sistema ferroviário europeu, não é solução.

Soluções técnicas para passar para a bitola europeia:

- i) em cada itinerário construir uma nova linha de bitola europeia; depois pode ou não desactivar-se a linha de bitola ibérica no mesmo itinerário;
- ii) colocar travessas polivalentes, que permitem colocar os carris na posição de qualquer uma das bitolas, mas não em ambas simultaneamente;
- iii) colocar o 3º carril, permitindo a circulação simultânea de comboios de ambas as bitolas.

As principais vantagens e desvantagens das várias soluções, são:

- i) é a forma mais rápida de resolver simultaneamente todos os problemas que influenciam negativamente a competitividade da ferrovia (interoperabilidade, rampas inclinadas, comprimentos reduzidos de linhas de resguardo, traçados obsoletos, etc.). Só se justifica em itinerários de maior tráfego;
- ii) obriga a interromper ou impor fortes restrições à circulação dos comboios durante o período das obras, o que pode ser incompatível com as necessidades da economia se não existirem alternativas adequadas e obriga os operadores a mudar bruscamente o material circulante;
- iii) as obras são bastante mais caras que as da solução ii) e tem numerosos inconvenientes técnicos que implicam maiores custos de manutenção e restrições operacionais.

No âmbito das soluções técnicas é importante realçar que em Portugal todas as Linhas devem ser preparadas para tráfego misto (passageiros e mercadorias).

Ao contrário do centro da Europa, em Portugal, à excepção do itinerário Lisboa-Porto, não há, nem é previsível que venha a haver tráfegos suficientes para justificar Linhas separadas para passageiros e mercadorias.

Qualquer solução feita a pensar apenas no transporte de passageiros ou apenas no de mercadorias, ou é uma solução provisória, caso em que só se justifica se o seu custo for baixo, ou é uma solução que compromete o futuro.

A forma mais direta e rápida de resolver simultaneamente todos os problemas que reduzem a competitividade das redes ferroviárias convencionais portuguesa e espanhola é a construção de novas vias de bitola europeia.

Esta solução é adequada nos itinerários de maior tráfego.

Em itinerários de menor tráfego pode ser preferível fazer a mudança/transição da bitola ibérica para a bitola europeia nas vias existentes, pois evita-se o custo principal de construir uma nova plataforma ferroviária em todo o percurso.

No entanto, em geral obriga a numerosas obras de rectificação de curvas, construção de variantes e outros, para resolver os restantes problemas que limitam a competitividade da ferrovia (rampas demasiado inclinadas, linhas de cruzamento e resguardo de comprimento insuficiente, curvas apertadas e outros).

Na rede ferroviária portuguesa, com tráfegos débeis quando comparados com os do centro da Europa, à excepção de Lisboa-Porto não existe nenhum itinerário com tráfego suficiente para justificar mais do que uma via dupla.

Assim não se justifica fazer Linhas separadas para mercadorias e passageiros, pelo que todas as novas vias deverão ser mistas, isto é, aptas para ambos os tipos de tráfego.

Como a eficiência da ferrovia depende das suas ligações com outros meios de transporte, **é necessário assegurar não só as ligações da ferrovia aos portos e plataformas logísticas por causa das mercadorias, o que é prioritário, mas também aos aeroportos e interfaces com meios de transporte regional e urbano por causa dos passageiros, para salvaguardar o futuro.**

Na escolha das soluções para resolver os problemas de interoperabilidade há que ter em conta também **os efeitos na saúde financeira dos operadores ferroviários mas principalmente os efeitos no conjunto da economia.**

Neste sentido são mais favoráveis as soluções de transição gradual com ambas as bitolas simultaneamente, porque:

- i) permitem fazer a transição de bitolas sem interromper o tráfego, que em algumas situações poderia ser inviável pelo impacto que teria na economia;
- ii) para permitir aos operadores poderem substituir o material de bitola ibérica, investindo em novo material de bitola europeia de forma gradual. Estas soluções tanto podem passar pela introdução do 3º carril (bi-bitola), permitindo a circulação de comboios tanto de bitola ibérica como de bitola europeia na mesma Linha, como pela construção de novas Linhas de bitola europeia num dado itinerário onde já existe uma linha de bitola ibérica, mantendo ambas em funcionamento durante algum tempo.

A solução com base em travessas polivalentes numa via sem alternativas tem os inconvenientes associados a interrupções prolongadas de tráfego e obrigar a uma mudança brusca do material circulante.

Nas vias de 3 carris, há um carril comum a ambas as bitolas e carris diferentes do outro lado, fazendo com que os eixos das vias estejam afastados metade da diferença entre a bitola europeia e a ibérica.

Face às vias correntes com 2 carris, a solução do 3º carril tem diversos inconvenientes:

- i) impossibilidade de manter o eixo da catenária centrado com ambas as vias;
- ii) necessidade de adaptar o material circulante por causa de diferentes distâncias aos cais nas estações;
- iii) custos superiores dos aparelhos de via, AMV's (agulhas), aparelhos de dilatação e outros;
- iv) possibilidade de haver problemas de gabarits, em particular em túneis e vias duplas;
- v) necessidade de reforços estruturais em viadutos sem banalização da via (é por exemplo o caso em que cada carril está centrado com um perfil metálico em que se apoia);
- vi) custos de manutenção acrescidos face às vias com 2 carris, pois não permite utilizar equipamentos *standard* na execução desses trabalhos;
- vii) restrições de velocidade, em alguns casos relevantes, podendo afectar a competitividade da operação;
- viii) problemas, resolúveis, ao nível dos sistemas de sinalização.

Na ligação de Aveiro a Salamanca o troço transfronteiriço deverá ser otimizado fazendo a travessia a norte de Vilar Formoso.

No extremo oeste a Linha deverá ser ligada ao porto de Aveiro e a uma plataforma logística na região de Aveiro para servir as exportações.

A solução *standard* deverá ser uma via dupla nova de bitola europeia, projectada para velocidades de 220 km/h a 250 km/h.

O traçado deverá passar por Viseu, podendo valer a pena estudar o aproveitamento de troços da Linha da Beira Alta se não se repercutirem excessivamente em aumentos dos tempos de percurso para passageiros.

Uma Linha nova neste trajecto, interoperável, apta para comboios de 750 m e com rampas de inclinação reduzida, por ser mais competitiva para tráfego de mercadorias que as Linhas aptas para mercadorias que ligam a Galiza para o resto de Espanha, tem potencial para atrair tráfego de mercadorias da Galiza para o resto de Espanha e para a Europa.

Se se optar pela solução de pôr o 3º carril na Linha da Beira Alta, além de se perder a vantagem competitiva de uma Linha nova (menor custo por contentor x quilómetro), aumenta-se o percurso da Galiza para Vilar Formoso por a Linha da Beira Alta ligar mais a sul ao eixo norte-sul, eliminando-se a capacidade de atracção de tráfego de mercadorias da Galiza.

2. 1. Infra-estruturas Ferroviárias estratégicas para o Corredor 1

2. 1. 1 Análise dos cenários para o corredor horizontal

A análise engloba três cenários possíveis

Cenário 1 (CEN1) :

C1.IF1.CEN1

Ligação Ferroviária entre o Porto de Aveiro / Plataforma de Cacia/ Salamanca – **Solução nova**

Cenário 2 (CEN2) :

C1.IF1.CEN2

Infra-Estrutura Ferroviária Pampilhosa/Vilar Formoso – **Solução Modernização da Linha da Beira Alta**

Cenário 3 (CEN3) :

C1.IF1.CEN3

Infra-Estrutura Ferroviária entre o Porto de Aveiro / Plataforma de Cacia/ Salamanca – **Solução mista**

Legenda :

Ci= corredor i

IFi= infra-estrutura ferroviária i

CENi= Cenário i

Cenário 1 (CEN1) :

C1.IF1.CEN1

Ligação Ferroviária entre o Porto de Aveiro / Plataforma de Cacia/ Salamanca – **Solução nova**



Cenário 1 (CEN1) :

C1.IF1.CEN1

Ligação Ferroviária entre o Porto de Aveiro / Plataforma de Cacia/ Vilar Formoso – **Solução nova**

Características da infra-estrutura ferroviária C1.IF1.CEN1

- Via mista (mercadorias / passageiros)
- Via dupla em bi-bitola em todo o trajecto
- Pendentes inferiores a 1,1%
- Velocidades médias entre 220 / 250 km/h
- Comboios com 750 m de comprimento
- Comprimento 190 km
- Comprimento em traçado em orografia média 150 a 165 km
(10 M€ / km)
- Obras de arte e tuneis e aterros especiais 25 a 40 km
(35 M€ / km)
- Passagem por Viseu

Estimativa de custo : 2.525 a 2.900 M€

Cenário 2 (CEN2) :

C1.IF1.CEN2

Infra-Estrutura Ferroviária entre Pampilhosa/Vilar Formoso – **Solução Modernização da L. Beira Alta**



Via única, mista, bi-bitola (3º carril) 120 km/h



Via única, mista, bi-bitola (3º carril) mas com pendentes superiores a 1,1%

Cenário 2 (CEN2) :

C1.IF1.CEN2

Infra-Estrutura Ferroviária entre Pampilhosa/Vilar Formoso – **Solução Modernização da L. Beira Alta**

Características da infra-estrutura ferroviária C1.IF1.CEN2

- Via mista (mercadorias / passageiros)
- Via única em bi-bitola em todo o trajecto
- **Pendentes superiores a 1,1% não assegurando comboios de 750 m**
- Velocidades médias entre 120 km/h
- Comprimento 180 km
- Melhoramento da via nos 180 km (1,7 M€ / km)
- Terceiro carril nos 180 km (3,3 M€ / km)
- **Não inclui a resolução das maiores pendentes em cerca de 60 km**
- **Não passa em Viseu**
- Não capta o tráfego da Galiza
- Não funciona como corredor competitivo para todo o interland que pretende servir (Centro / Norte e Norte Peninsular)

Estimativa de custo : $300 + 600 = 900$ M€

Cenário 3 (CEN3) :

C1.IF1.CEN3

Infra-Estrutura Ferroviária entre o Porto de Aveiro / Plataforma de Cacia/ Salamanca– **Solução mista**

Características da infra-estrutura ferroviária C1.IF1.CEN3

- Via mista (mercadorias / passageiros)
- Via dupla em bi-bitola em todo o trajecto
- Pendentes inferiores a 1,1%
- Velocidades médias entre 220 / 250 km/h
- Comboios com 750 m de comprimento
- Comprimento 185 km
- Comprimento em traçado em orografia média 110 km
(10 M€ / km)
- Obras de arte e tuneis e aterros especiais 15 km
(35 M€ / km)
- Comprimento em via única (Beira Alta) 60 km
(1,7 + 3,3 = 5 M€ / km)
- Passagem por Viseu

Estimativa de custo : 1.925 M€

A solução *standard* deverá ser uma via dupla nova, de bitola europeia projetada para tráfego misto mercadorias/passageiros com velocidades de 220 km/h a 250 km/h.

No extremo oeste a Linha deverá ser ligada ao porto de Aveiro e a uma plataforma logística na região de Aveiro para servir as exportações (Cacia).

Na ligação de Aveiro a Salamanca o troço transfronteiriço deverá ser otimizado fazendo a travessia a norte de Vilar Formoso.

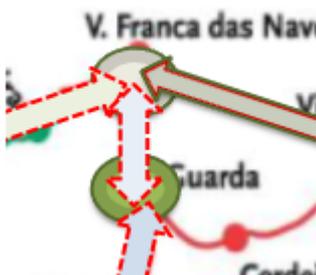
O traçado deverá passar por Viseu, podendo valer a pena estudar o aproveitamento de troços da Linha da Beira Alta se não se repercutirem excessivamente em aumentos dos tempos de percurso para passageiros.

Cenário proposto C1.IF1.CEN3

- **Assegurar ligações ferroviárias em bi-bitola aos portos marítimos no interland do corredor**
 - Viana do Castelo
 - Leixões
 - Aveiro
 - Figueira da Foz
- **Assegurar os fluxos de mercadorias da zona norte da Península**
- **A infra-estrutura ferroviária mista (mercadorias / passageiros)**
 - Velocidades médias entre 220 / 250 km/h
 - Pendentes inferiores a 1,1 %
 - Raios de curvatura para as velocidades projectadas e Comboios de 750 m
 - Nos troços novos de via dupla (2/3 da Via) em bi bitola (3ª carril para a fase de transição a desactivar até 2030)
 - Nos troços de via única, já existente (1/ 3 da Via) em bi-bitola (troços entre Mangualde e V. Franca das Naves).
 - Nos troços de via única pelo menos uma escapatória para comboios de 750 m
 - Custo estimado 1. 925 M€

2.1.1.1 Linhas complementares

2.1.1.1.a) Ligação do troço Guarda / Vila Franca da Naves / Plataforma logística da Guarda (C1.IF2)



Projeto visa ligar quer a Cidade da Guarda , quer a plataforma logística ao corredor Aveiro / Salamanca.

Cerca de 20 km em bi-bitola

- Comprimento em via única (Beira Alta) 25 km
(3,3 M€ / km)

Investimento estimado: 125 M€

2.1.1.1.b) Ligação do troço da Linha da Beira Baixa Guarda / Covilhã (C1.IF3)



Projeto visa ligar as cidades da Guarda a Covilhã.

Cerca de 60 km de Modernização e eletrificação

- Comprimento em via única (Beira Baixa) 60 km
(1,33 M€ / km)

Investimento estimado: 80 M€

2.1.2 Análise dos cenários para o corredor vertical

2.1.2.1 Linha do Norte - C1.IF4

Este eixo estruturante é complementar ao eixo horizontal, alimentando este do tráfego oriundo dos portos a montante e a jusante do Porto de Aveiro, (Vigo, Viana do Castelo , Leixões e Figueira da Foz).

Enquadram-se nesta análise três tipos de investimentos:

- i) Investimentos estruturantes de modernização (C1.IF4.1);
- ii) Investimentos de aumento de capacidade (C1.IF4.2):
 - Linha do Norte: Gaia / Ovar (C1.IF4.2.1);
 - Linha do Norte: Alfarelos / Pampilhosa (C1.IF4.2.2);
- iii) Investimentos de interoperabilidade (bi-bitola) (C1.IF4.3).

2.1.2.1.1 Investimentos estruturantes de modernização; (C1.IF4.1)

(Gaia / Ovar - Alfarelos / Pampilhosa - Vale de Santarém/ Entroncamento, Alverca / Castanh. Rib., Terminal de Bobadela



O projeto de reabilitação da linha do Norte, espinha dorsal da Rede Ferroviária Nacional, integrado numa estratégia de desenvolvimento assente em princípios de aumento da eficiência, competitividade e sustentabilidade do sistema de transportes, dinamização do crescimento económico e aumento da coesão social e territorial, traduz-se numa intervenção fundamental para o desenvolvimento do sistema ferroviário.

A conclusão da reabilitação visa dotar esta linha de condições homogêneas de exploração, eliminando constrangimentos, aumentando os níveis de segurança e fiabilidade da infra-estrutura.

A reabilitação impedirá a degradação da infra-estrutura e permitirá repor o patamar de velocidades na média dos 140 km/h, não permitindo, no entanto, o aumento da TVM (tabela de velocidade máxima) uma vez que não irá haver alterações de traçado. As intervenções vão permitir eliminar as margens suplementares atualmente previstas no Diretório da Rede. Deverão ainda permitir o cruzamento e circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 m.

Investimento estimado: 400 M€

2.1.2.1.2 Investimentos estruturantes aumento de capacidade

2.1.2.1.2.a) Investimentos estruturantes aumento de capacidade; (C1.IF4.2)

Gaia / Ovar / Aveiro



O projeto visa reforçar a capacidade num dos troços mais congestionados da RFN, permitindo eliminar os estrangulamentos existentes e reduzir o tempo de percurso, designadamente através da construção de uma nova ligação entre Porto-Ovar- Aveiro.

Investimento estimado: 1.000 M€

2.1.2.1.2.b) Investimentos estruturantes aumento de capacidade; (C1.IF4.2)

Alfarelos / Pampilhosa



O projeto visa reforçar a capacidade, através da instalação de uma terceira via entre Alfarelos e Pampilhosa, carecendo esta solução de aprofundamento da viabilidade técnica.

Investimento estimado: 200 M€

2.1.2.1.3 Investimentos de interoperabilidade (bi-bitola) (C1.IF4.3)

Porto / Pampilhosa (1ª fase)



O projeto visa complementar e interligar a ferrovia Aveiro /Salamanca em bi-bitola (3º Carril) numa primeira fase entre o Porto e Pampilhosa (cerca de 90 km de rede), enquanto não for duplicada a linha do Norte em bitola europeia.

No entanto face aos congestionamentos da linha esta intervenção poderá não induzir os ganhos de competitividade necessários, podendo ser mais eficaz manter-se a plataforma logística de Cacia como HUB Ferroviário.

Investimento estimado: 350 M€

Devem também preparar-se as negociações com a UE para que o corredor Porto-Vigo seja incluído nos corredores prioritários da rede básica após 2020, em que Portugal se devia preparar para completar a ligação em bitola europeia de toda a fachada Atlântica, de Sines à Galiza. Neste âmbito a prioridade deveria ser para os troços Aveiro-Porto-Aeroporto Sá Carneiro-Linha do Minho e Aveiro-Coimbra/Figueira da Foz, de forma a dotar de ligações ferroviárias competitivas à Europa as zonas Centro e Norte de Portugal, onde se situa a maioria da nossa indústria exportadora, e tentar captar tráfego de mercadorias e passageiros da Galiza.

2.1.2.2 Linhas Complementares

2.1.2.2.1 Ramal Figueira da Foz –Pampilhosa (C1.IF5)



Reabilitação do Ramal Figueira da Foz – Pampilhosa, atualmente desativado, mas que mantém a plataforma . Este Ramal permite ligar mercadoras e passageiros à linha do norte, podendo contribuir para o transporte de mercadoras entre o Porto da Figueira da Foz e a linha do Norte e Corredor Aveiro Salamanca, tornando-se um projeto complementar que irá contribuir , tal como as restantes sub-vias Guarda/ Vila Franca da Naves e Covilhã Guarda para o aumento da competitividade do Corredor 1.

- Comprimento em via única 60 km
(0,5 M€ / km)

Investimento estimado: 30 M€

2.1.2.3 Linha do Minho - C1.IF7

2.1.2.3.1 Corredor Porto - Vigo C1.IF7.1

A ligação ferroviária Porto-Vigo (C1.IF.3.1) torna-se nesta fase inviável, por três razões:

- i) a ligação Porto-Vigo não pode beneficiar do CEF até 2020 por não ter sido incluída na rede básica da EU;
- ii) por não ser possível fazer tudo ao mesmo tempo;
- iii) os compromissos internacionais do Governo português, nomeadamente com o Eixo Atlântico, passa por uma melhoria significativa da Linha do Minho nos anos mais próximos.

Opta-se por uma solução faseada (C1.IF3.2 e C1.IF3.3) que implicará a posterior construção de uma Linha nova para passageiros e mercadorias neste itinerário.

A modernização da Linha do Minho, que deverá ser feita para velocidades próximas de 160km/h (pode ser menor em troços em que isso se reflecte em poupanças significativas nos custos das obras e reduções pouco relevantes nos tempos de percursos) já permitiria uma melhoria significativa nos tempos de percurso Porto-Vigo.

Para melhorar as ligações da Galiza ao Porto, recomenda-se a colocação do 3º carril de Nine a Campanhã, para que após a introdução da bitola europeia na Galiza no corredor Vigo-Corunha, possa haver ligações diretas das principais cidades galegas ao Porto.

Devem também preparar-se as negociações com a UE para que o corredor Porto-Vigo seja incluído nos corredores prioritários da rede básica após 2020, em que Portugal se devia preparar para completar a ligação em bitola europeia de toda a fachada Atlântica, de Sines à Galiza.

A solução definitiva para a ligação Porto-Vigo deverá ser uma Linha mista que passe em plena via no aeroporto Sá Carneiro, para reforçar a centralidade deste no noroeste peninsular, projetada para velocidades de 220 a 250 km/h.

O traçado por Braga parece à priori o mais indicado, pois Braga é o principal núcleo urbano e industrial entre Porto e Vigo.

Mesmo assim, não deverá deixar de se fazer uma comparação com um traçado alternativo mais junto à costa, pois são zonas mais planas com potencial para redução de custos de construção da Linha e com a vantagem de potenciar o desenvolvimento de outros núcleos urbanos e industriais.

No atravessamento da cidade do Porto deverão estudar-se alternativas à estação de Campanhã, com vista à eventual localização da estação do Porto numa zona mais central da cidade e com um traçado adequado para ligar ao aeroporto Sá Carneiro.

Depois da construção da nova Linha Porto-Vigo, a Linha do Minho deverá continuar em serviço, pois presta um serviço regional que a Linha nova não prestará.

Neste pressuposto é possível fazer uma melhoria faseada das ligações ferroviárias Porto-Vigo da seguinte forma:

- 1 - modernização da Linha do Minho a norte de Nine para velocidades de cerca de 160km/h, na perspectiva das suas funções a longo prazo, e preparando a transição para a bitola europeia;
- 2 - construção do troço desde o aeroporto Sá Carneiro até à Linha do Minho;
- 3 - construção do troço restante até à fronteira espanhola.

As duas primeiras fases são urgentes. A 1º fase deve ser executada tão rápido quanto possível. A 2ª fase deve ser executada no quadro comunitário após 2020 e a 3ª fase quando o tráfego aumentar e a Linha do Minho já não tiver capacidade suficiente para prestar um serviço competitivo, para passageiros ou para mercadorias.

O projeto visa assegurar a ligação entre Porto e Vigo em cerca de 60 minutos, designadamente através da intervenção na linha do Minho e ramal de Braga e construção de nova ligação entre Braga e a fronteira de Valença.

Investimento estimado: 2.000 M€



A conclusão da eletrificação, permitirá aos Operadores tirar partido do investimento já efectuado nesta linha e potenciar a afectação de material de tração eléctrica, condições necessárias ao cadenciamento de horários e conseqüentemente à optimização dos modelos de exploração, gerando condições de competitividade para a exploração ferroviária.

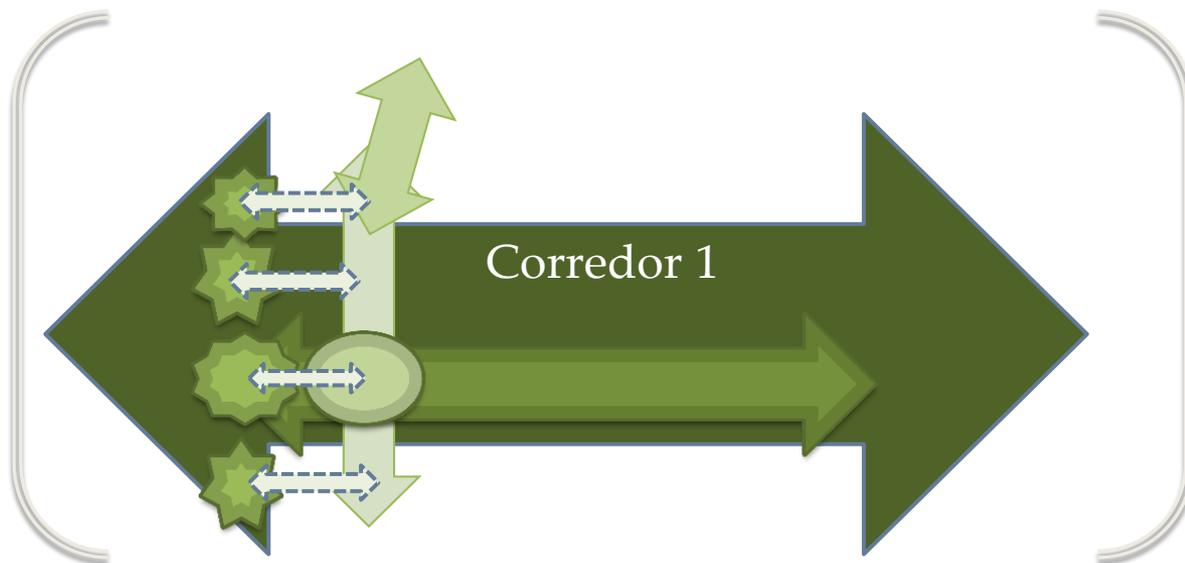
O projeto compreende designadamente a eletrificação entre Nine - Valença / Fronteira, a duplicação de via entre Contumil e Ermesinde, o aumento do comprimento útil para receção/expedição de comboios no Terminal Darque e as eletrificações dos Ramais Particulares SN Longos Maia e Secil na Trofa.

Este projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- i) Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário;
- ii) Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

Investimento estimado: $145 + 250 = 395$ M€

2.2 Análise das Infra-estruturas Marítimo Portuárias inseridas no Corredor 1



-  Porto de Viana do Castelo
-  Porto de Leixões
-  Porto de Aveiro
-  Porto da Figueira da Foz
-  Plataforma de Cacia

2.2.1 Porto de Leixões: Novo Terminal de Contentores (C1.IMP 1)



Este projeto consiste na construção de um novo terminal de contentores post-panamax no Porto de Leixões, com fundos a -14 metros, com o objetivo de reforçar a posição de Leixões nos mercados atuais em face ao aumento da dimensão dos navios porta-contentores (máximo e médio).

Em simultâneo, este terminal permite responder ao constrangimento atual de Leixões em carga contentorizada, que se encontra no limite da capacidade instalada, bem como potenciar a entrada em novos mercados, essencialmente através das potencialidades geradas pela criação da Plataforma Logística de Leixões em curso, e das sinergias geradas pelos protocolos já estabelecidos ou em preparação com outras plataformas logísticas e parques industriais.

Este terminal situar-se-á no molhe Sul do Porto de Leixões, no prolongamento do atual Terminal Multiusos, obrigará à reformulação do atual Porto de Pesca, ao aprofundamento da bacia de rotação e canal de acesso ao porto de Leixões e ao prolongamento do Quebramar, em 300 metros, com alteração da sua inclinação.

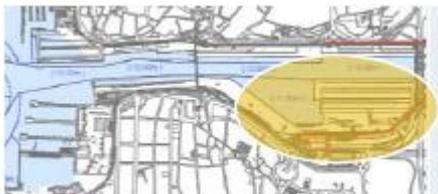
Investimento estimado: 200 M€

2.2.2 Porto de Leixões: Extensão do molhe Norte em 300 m (C1 IMP 2)

O Porto de Leixões, em resposta ao crescimento do calado dos navios e ao sustentado aumento da procura naquele que é o segmento mais especializado da carga, prevê a disponibilização de um Novo Terminal de Contentores em Leixões (com uma área de cerca de 16 ha e frentes acostáveis norte-sul próximas dos 500 metros e este-oeste com cerca de 250 metros), localizado, em princípio, na zona do atual Terminal Multiusos. Este projeto obrigará à extensão do molhe norte em cerca de 300 metros, o que permitirá também aumentar a capacidade de movimentação do terminal petrolífero, reduzindo a frequência dos períodos em que este é forçado a encerrar por falta de condições marítimas, situação particularmente relevante no médio prazo, atendendo ao processo em curso de criação de um regime de “pipeline marítimo” entre as refinarias de Sines e de Leça da Palmeira.

Investimento estimado: 25 M€

2.2.3 Porto de Leixões: Ampliação do terminal de Contentores Sul (C1 IMP 3)



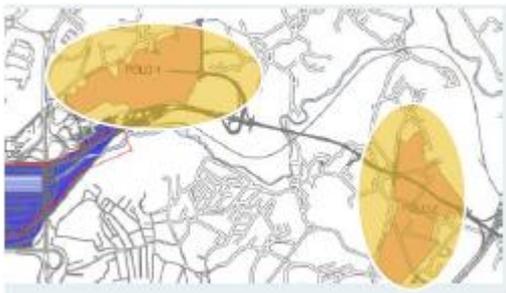
O presente investimento de ampliação do Terminal de Contentores Sul, atualmente sob concessão da TCL – Terminal de Contentores de Leixões, S.A., consubstancia-se, essencialmente, no reforço e repavimentação do terraplino para aumento da área de estacionamento de contentores cheios, em cerca de 2,4 ha, na construção de um Terminal Ferro-Marítimo de apoio e na reconversão do antigo parque de espera de camiões para zona de estacionamento de contentores vazios.

Neste momento torna-se necessário criar condições para aumentar a capacidade instalada no terminal, mormente do seu lado terra, ou seja na ampliação dos seus terraplenos para estacionamento de contentores cheios, atendendo às seguintes principais circunstâncias:

- O movimento em TEU tem evoluído acima do previsto no modelo económico e financeiro da concessão e perspectiva-se que assim continue no futuro;
- A resposta às necessidades das cadeias logísticas exigiu a afetação de espaço para a gestão de contentores vazios;
- A premência da necessidade de área para estacionamento de contentores cheios em face da evolução das taxas de crescimento do tráfego de contentores;
- A capacidade instalada do Terminal de 6.600.000 toneladas e 650 mil TEU está próxima de ser atingida nas atuais condições de exploração de dois turnos de trabalho efectivo;
- Crescimento sustentado da carga contentorizada em Leixões, tendo sido movimentadas em 2012 mais de 6,4 milhões de toneladas e mais de 630 mil TEU.

Investimento estimado: 38 M€

2.2.4 Porto de Leixões: Plataforma logística (C1 IMP 4)



A Plataforma Logística de Leixões é um investimento que contribuirá de uma forma decisiva para desenvolver o Porto de Leixões e transformar a Área Metropolitana do Porto numa plataforma de valor acrescentado de nível ibérico, com condições únicas para a atração e fixação de agentes da logística e de distribuição que permitam ancorar novo tráfego para o porto de Leixões e para as comunidades e cadeias logísticas envolventes.

Trata-se de um serviço de valor acrescentado às cargas que passam por Leixões, o qual representa um requisito atual de qualidade e eficiência portuária.

Esta plataforma localiza-se junto ao Porto de Leixões, com o mesmo acesso privativo, a Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões, e compreende dois Pólos: i) Pólo 1, com uma área total de 31 hectares e ii) Pólo 2, com uma área total de 35 hectares.

Investimento estimado: 118M€

2.2.5 Porto de Aveiro: Melhorar as condições operacionais e de segurança dos terminais de granéis líquidos, sólidos, contentores e RO-RO (C1 IMP 5)



Melhoria das condições operacionais do terminal de contentores/RO-RO: Consiste na adaptação das infra-estruturas existentes para a operação de navios porta contentores com um maior nível de produtividade relativamente ao permitido pelas infra-estruturas existentes.

Trata-se de um investimento essencial para a implementação do segmento de carga contentorizada no porto de Aveiro, dado os requisitos operacionais mais exigentes na prestação daquele tipo de serviços, como seja a celeridade das operações de carga/descarga do navio e a fiabilidade do serviço. Face ao exposto, corresponde a um investimento necessário para efetivar a capacidade do porto para a movimentação de carga contentorizada;

O Projeto visa também a melhoria das condições operacionais dos terminais de granéis líquidos e sólidos, e o reforço dos interfaces ferroviários: consiste na operacionalização das novas pontes e cais do terminal de granéis líquidos (n.º 24, 25 e 26), com a construção da ligação da esteira de tubagem existente às mesmas e a implantação das redes de águas pluviais e contaminadas e de sistema de redes de combate de incêndio e reforço dos interfaces ferroviários daquele terminal e do terminal de granéis sólidos.

Investimento estimado: 3,5 M€

2.2.6 Porto de Aveiro: Melhorar a articulação ferro-marítima pela construção de terminal intermodal na ZALI (Zona de Atividades Logísticas e Industriais) (C1 IMP 6)



Este projeto engloba a construção da ZALI, que inclui a sua infra-estruturação e a construção de um terminal intermodal, bem como a expansão do polo de Cacia.

Estes investimentos são cruciais para afirmar o porto de Aveiro enquanto nó logístico competitivo nas cadeias logísticas de transporte no Corredor Atlântico.

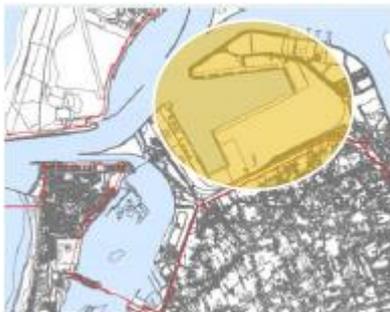
As suas principais vantagens competitivas consistem na oferta flexível de lotes de terreno para a instalação de unidades logísticas e industriais, no total de 72,9 ha (em exploração 7,1 ha no polo de Cacia), a possibilidade de utilizar cais acostável privativo, bem como de serviços de transporte multimodais (congregando os modos marítimo, ferroviário e rodoviário).

A sua execução assenta em 3 ações:

- Infra-estruturação da ZALI: construção das redes de serviços e vias de circulação interna rodo-ferroviárias e aprofundamento da bacia de manobras da sua frente marítima (com 1 km);
- Construção de terminal intermodal na ZALI (6,4 ha): construção das infra-estruturas básicas, um edifício de apoio e gestão das suas atividades e de uma instalação coberta para efeitos da inspeção de contentores pelas autoridades competentes. Destina-se à oferta de serviços de carga/descarga de comboios, consolidação/desconsolidação de contentores, manutenção e limpeza de contentores, armazenagem e despacho alfandegário;
- Expansão da Plataforma Logística de Cacia (2,5 ha): encontra-se em exploração 7,1 ha.

Investimento estimado: 54 M€

2.2.7 Porto de Aveiro: Desenvolvimento de terminais cobertos (all weather terminals) (C1 IMP 7)



O projeto consiste na avaliação da possibilidade de implementação de terminais cobertos (all weather terminals) no porto de Aveiro, de forma a permitir o desenvolvimento das operações de carga e descarga de mercadorias sem restrições de condições climáticas.

Investimento estimado: 54 M€

2.2.8 Porto de Aveiro: Upgrade de Sistemas de Informação do Porto (JUP, VTS, SIG, ERP) (C1 IMP 8)



Este projeto visa a modernização dos sistemas de informação do Porto de Aveiro e de ligação com os principais atores das principais cadeias logísticas que o utilizam, de modo a promover um aumento da eficiência daquela infra-estrutura como um todo.

Ao nível dos sistemas da APA e da sua ligação às empresas que prestam serviços no porto, identificou-se como necessário realizar um upgrade da aplicação de gestão portuária do porto, com vista a contemplar novas valências dos serviços prestados pelo porto às empresas, mormente de serviços ferroviários, e de melhoria do seu módulo de estatística, a implementação de um sistema de Business Intelligence, destinado à integração das várias aplicações de gestão operacional dos negócios da APA (portuário e dominial) e financeiro de modo a permitir a disponibilização de informação atualizada e on-line sobre a performance do porto, e implementação de um SIG para apoiar a Administração na gestão da sua área de jurisdição (na vertente de ordenamento e comercial) .

Entre as ações a desenvolver, constitui prioridade da APA promover a integração da Janela Única Portuária (JUP) com os sistemas dos principais atores das cadeias logísticas que utilizam o porto, garantindo maior eficiência em toda a cadeia, e que vulgarmente se designa de JUL - Janela Única Logística.

Investimento estimado: 1,5 M€

2.2.9 Porto da Figueira da Foz: Aprofundamento da barra e do canal de acesso dos navios ao porto (C1IMP9)



O presente investimento envolve o reforço das condições de acesso marítimo do porto para fazer face ao aumento da dimensão média dos navios que operam no mercado e, assim, promover uma maior integração do porto nas cadeias logísticas e o aumento da competitividade do tecido industrial da sua área de influência.

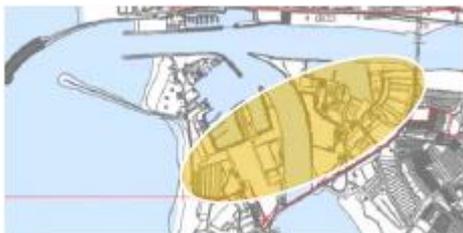
Quanto aos parques industriais, o projeto envolve a melhoria dos serviços prestados pelo porto às empresas localizadas nos parques industriais da sua proximidade, nomeadamente, o da Figueira da Foz, Mealhada e Coimbra.

Ao nível das condições de acesso marítimo, este projeto compreende o aprofundamento da barra e canal de acesso marítimo e alargamento da bacia de manobras do porto da Figueira da Foz, com vista a responder à tendência de aumento da dimensão dos navios que operam no mercado, incluindo os do segmento feeder.

Este projeto tem como objetivo aumentar a eficiência das cadeias logísticas que o utilizam este porto, com destaque para a indústria do papel, através do fretamento de navios de maior porte e, por sua vez, de uma redução do custo por tonelada transportada.

Investimento estimado: 1,5 M€

2.2.10 Porto da Figueira da Foz: Expansão da ligação ferroviária e construção de edifício para coordenação das operações portuárias e de armazém de mercadorias (C1 IMP 10)



Este projeto visa a criação de uma zona logística e industrial na margem sul do Porto da Figueira da Foz, com ligação ao parque industrial da Figueira da Foz.

A realização deste investimento pretende aumentar a área de intervenção terrestre do porto, para a fixação de unidades industriais e logísticas que pretendem recorrer ao transporte marítimo e, assim, ampliar a oferta dos seus serviços.

Investimento estimado: 30 M€

2.2.11 Porto de Viana do Castelo: Melhoria da acessibilidade marítima através de dragagens e ampliação do Porto Comercial (C1 IMP 11)



O projeto consiste no reacondicionamento do molhe norte, com reconstrução dos troços em estado de degradação acentuada, de forma a serem repostas as condições de proteção e segurança indispensáveis à exploração do porto, bem como no estabelecimento das cotas de projeto na barra, canal de acesso e bacias de manobra e acostagem, por forma a garantir o regular funcionamento do porto.

A ampliação do porto comercial, compreende:

- Prolongamento dos cais existentes num total de 180 metros;
- Construção de um novo cais de acostagem, com 150 metros de comprimento;
- Transferência do terminal RO-RO;
- Construção de terraplenos e infra-estruturas marítimas e terrestres;
- A expansão do porto permitirá aumentar a sua capacidade instalada, com impacto moderado na captação de mercadorias;
- O aumento da capacidade instalada no porto permitirá um desembarço mais rápido dos navios, através da redução dos tempos de estadia em porto;
- Reabilitação das 2 gruas existentes.

Investimento estimado: $3+15+4 = 22$ M€

2.2.12 Porto de Viana do Castelo: Construção de ramal ferroviário ao porto Comercial (C1 IMP 12)



Ligação do porto à Linha do Minho, através da construção de um ramal desde a estação de Darque, com duplicação da linha existente até próximo da ponte Eiffel, donde deriva para o setor comercial do porto.

O presente investimento visa alcançar um incremento moderado nas mercadorias, através da captação de novas cargas nos segmentos de carga geral e de granéis.

Investimento estimado: 12 M€

2.2.13 Porto de Viana do Castelo: Nova ligação rodoviária do porto à rede principal (C1 IMP 13)



Rodovia que liga o porto comercial à A28, com uma extensão de 8,8 km, contemplando o aproveitamento de parte da EN 13-3, com correção e beneficiação do respetivo traçado, bem como a construção de dois novos troços para ligação à A28 e EN 13-5. Este investimento permitirá não só melhorar a ligação à rede viária estruturante do hinterland do porto, garantindo o reforço da competitividade, com impacto positivo na captação de novos tráfegos, como também reduzir o tempo de percurso dos veículos pesados e os respetivos custos operacionais, gerando também benefícios indiretos muito significativos para os residentes e utilizadores de transporte individual.

Investimento estimado: 10 M€

2.3 Análise dos projetos em Infra-estruturas Ferroviárias que contribuem para a competitividade do Corredor 1

GT CN	Infra-estruturas GT CN	Enquadramento GT IEVA				Enquadramento TEN-T	Prioridade GT CN		
		Projeto	Página	Tipologia	Valor (M€)			Conclusão	
C1.IF1.C1	1.2	Corredor Aveiro / Vilar formoso (bitola europeia)	Aveiro / Salamanca	353	Ligações Internacionais	2100 /2525 /2900	após QCA	Core	Exclusivo
C1.IF1.C2	1.4	Modernização da linha da beira alta (bi bitola)	Corredor Aveiro – Vilar Formoso / Linha Beira Alta (Ramal Porto Aveiro + Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia + Pampilhosa/Vilar Formoso + Ramal Viseu)	326	Tier 1 - #10	900	após 2016 e antes fim QCA		Exclusivo
C1.IF1.C3	1.2	Corredor Aveiro / Vilar formoso (bi-bitola)	Aveiro / F. Foz / V. Formoso		Ligações Internacionais	1925	após QCA	Core	P1
C1.IF2	3.5	Acessibilidade ferroviária que garanta sustentabilidade na placa logística da Guarda				125			P3
C1.IF3	1.8	Linha da Beira Baixa: Eletrificação/modernização entre a Covilhã e a Guarda	Linha da Beira Baixa (Covilhã/Guarda)	349	Modernização / Eletrificação	80	após 2016 e antes fim QCA		P3
C1.IF4.1	1.1	Linha do Norte: Modernização e concordância com a linha da Beira Alta (entroncamento da Pampilhosa)	Linha do Norte (Gaia / Ovar - Alfarelos / Pampilhosa - Vale de Santarém/ Entroncamento, Alverca / Castanh. Ribatejo, Terminal Bobadela)	318	Tier 1 - #2	400	após 2016 e antes fim QCA	Core	P4
C1.IF4.2	1.1	Aumento de Capacidade LN	Linha do Norte (Gaia / Ovar)	367	Aumento de Capacidade	1000	após QCA	Core	P4
C1.IF4.2	1.1	Aumento de Capacidade LN	Linha do Norte (Alfarelos / Pampilhosa)	368	Aumento de Capacidade	200	após QCA	Core	P4
C1.IF4.3	1.1	interoperabilidade (bi-bitola)	Porto / Pampilhosa		Interoperabilidade	350	após QCA		P4
C1.IF5	3.4	Linha do Oeste (Porto da Figueira da Foz) / Ramal Pampilhosa		352	Modernização / Eletrificação	30	após 2016 e antes fim QCA		P3
C1.IF6		Linha do Oeste + Ramal de alfarelos		346	Tier 2 #29	125			P4
C1.IF7.1	1.3	Corredor Porto / Valença	Corredor Porto – Valença (Porto / Braga + Braga / Valença)	359	Ligações Internacionais	2000	após QCA		P4
C1.IF7.2	1.5	Linha do Minho: Alteração dos layouts das estações que permita o cruzamento de comboios com 750 m de comprimento	Linha do Minho (Nine/ Valença, Ermesinde/ Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia)	333	Tier 2 - #17	145	após 2016 e antes fim QCA		P2
C1.IF7.2	1.6	Linha do Minho: Quadruplicação do troço Contumil-Ermesinde							
C1.IF7.2	1.7	Linha do Minho: Eletrificação/modernização do troço Nine/Viana do Castelo/Valença	Linha do Minho (Nine / Viana do Castelo)	369	Aumento de Capacidade	250	após QCA		P2
C1.F8	3.2	Linha de Leixoes				20			P3
	TOTAL					6650			

2.3.1 Análise dos projetos em Infra-estruturas Ferroviárias Prioritárias (IF P1 a IF P3)

GT CN	Infra-estruturas GT CN		Enquadramento GT IEVA				Enquadramento TEN-T	Prioridade GT CN	
			Projeto	Página	Tipologia	Valor (M€)			Conclusão
C1.IF1.C3	1.2	Corredor Aveiro / Vilar formoso (bi-bitola)	Aveiro / F. Foz / V. Formoso		Ligações Internacionais	1925	após QCA	Core	P1
C1.IF2	3.5	Acessibilidade ferroviária que garanta sustentabilidade na placa logística da Guarda				125			P3
C1.IF3	1.8	Linha da Beira Baixa: Eletrificação/modernização entre a Covilhã e a Guarda	Linha da Beira Baixa (Covilhã/Guarda)	349	Modernização / Eletrificação	80	após 2016 e antes fim QCA		P3
C1.IF5	3.4	Linha do Oeste (Porto da Figueira da Foz) / Ramal Pampilhosa		352	Modernização / Eletrificação	30	após 2016 e antes fim QCA		P3
C1.IF7.2	1.5	Linha do Minho: Alteração dos layouts das estações que permita o cruzamento de comboios com 750 m de comprimento	Linha do Minho (Nine/ Valença, Ermesinde/ Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia)	333	Tier 2 - #17	145	após 2016 e antes fim QCA		P2
C1.IF7.2	1.6	Linha do Minho: Quadruplicação do troço Contumil-Ermesinde							
C1.IF7.2	1.7	Linha do Minho: Eletrificação/modernização do troço Nine/Viana do Castelo/Valença	Linha do Minho (Nine / Viana do Castelo)	369	Aumento de Capacidade	250	após QCA		P2
C1.IF8	3.2	Linha de Leixoes				20			P3
TOTAL						2575			

2.3.2 Análise dos projetos em Infra-estruturas Ferroviárias Prioritárias (IFP1 a IFP2)

GT CN	Infra-estruturas GT CN		Enquadramento GT IEVA				Enquadramento Prioridade		
			Projeto	Página	Tipologia	Valor (M€)	Conclusão	TEN-T	GT CN
C1.IF1.C3	1.2	Corredor Aveiro / Vilar formoso (bi-bitola)	Aveiro / F. Foz / V. Formoso		Ligações Internacionais	1925	após QCA	Core	P1
C1.IF7.2	1.5	Linha do Minho: Alteração dos layouts das estações que permita o cruzamento de comboios com 750 m de comprimento	Linha do Minho (Nine/Valença, Ermesinde/ Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia)	333	Tier 2 - #17	145	após 2016 e antes fim QCA		P2
C1.IF7.2	1.6	Linha do Minho: Quadruplicação do troço Contumil-Ermesinde							
C1.IF7.2	1.7	Linha do Minho: Eletrificação/modernização do troço Nine/Viana do Castelo/Valença	Linha do Minho (Nine / Viana do Castelo)	369	Aumento de Capacidade	250	após QCA		P2
TOTAL						2320			

2.3.3 Análise dos projetos em Infra-estruturas Ferroviárias Prioritárias (IFP3)

GT CN	Infra-estruturas GT CN		Enquadramento GT IEVA				Enquadramento TEN-T	Prioridade GT CN
			Projeto	Página	Tipologia	Valor (M€)		
C1.IF2	3.5	Acessibilidade ferroviária que garanta sustentabilidade na placa logística da Guarda				125		P3
C1.IF3	1.8	Linha da Beira Baixa: Eletrificação/modernização entre a Covilhã e a Guarda	Linha da Beira Baixa (Covilhã/Guarda)	349	Modernização / Eletrificação	80	após 2016 e antes fim QCA	P3
C1.IF5	3.4	Linha do Oeste (Porto da Figueira da Foz) / Ramal Pampilhosa		352	Modernização / Eletrificação	30	após 2016 e antes fim QCA	P3
C1.IF8	3.2	Linha de Leixoes				20		P3
TOTAL						255		

2.3.4 Análise dos projetos em Infra-estruturas Ferroviárias Prioritárias (Resumo)

Prioridades	M€	%
C1.IF - P1 e IF - P2	2 320	34,89%
C1.IF - P3	255	3,83%
C1.IF - P4	4 075	61,28%
TOTAL C1.IF	6 650	

2.4 Análise dos projetos em Infra-estruturas Marítimo Portuárias que contribuem para a competitividade do Corredor 1

GT CN	Infra-estruturas GT CN		Enquadramento GT IEVA				Enquadramento	Prioridade GT CN	
			Projeto	Página	Tipologia	Valor (M€)			Conclusão
CIIMP1	2.1	Porto de Leixões: Novo Terminal de Contentores	Porto de Leixões – Criação de um novo terminal de contentores a fundos - 14 m (ZH)	322	Tier 1 - #6	200	após 2016 e antes fim QCA	Core	P1
CIIMP2	2.2	Porto de Leixões: Extensão do molhe norte do Porto de Leixões (em cerca de 300 metros)				25		Core	P1
CIIMP3	2.3	Porto de Leixões: Obras de remodelação do espaço ocupado pelo Terminal de Contentores Sul (2,4 ha)	Porto de Leixões - Ampliação do Terminal de Contentores Sul	317	Tier 1 - #1	38	até 2016	Core	P1
CIIMP4	3.1	Plataforma Logística de Leixões	Porto de Leixões - Plataforma Logística	330	Tier 1 - #14	118		Core	P1
CIIMP5	2.4	Porto de Aveiro: Melhorar as condições operacionais e de segurança dos terminais de granéis líquidos e sólidos e contentores e ro-ro	Porto de Aveiro - Melhoria das condições operacionais dos terminais ro-ro / contentores, de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários	335	Tier 2 - #19	3,5	até 2016	Comprehensive	P1
CIIMP6	2.5	Porto de Aveiro: Melhorar a articulação ferroviária pela construção de terminal intermodal na ZALI (Zona de Atividades Logísticas e Industriais)	Porto de Aveiro – Logística: Infra-estruturação, melhoria das infra-estruturas marítimas, construção terminal intermodal da ZALI e expansão da plataforma logística de Cacia	331	Tier 1 - #15	54	após 2016 e antes fim QCA	Comprehensive	P1
CIIMP7	2.7	Porto de Aveiro: Desenvolvimento de terminais cobertos (all weather terminals)	Aveiro - Avaliar a possibilidade de desenvolvimento de terminais cobertos (all weather terminals) para permitir a carga/descarga de navios sem restrições pelas condições climáticas	398	Terminais / infra-estruturas greenfield	45	após 2016 e antes fim QCA	Comprehensive	P3
CIIMP8	2.8	Porto de Aveiro: Upgrade de Sistemas de Informação do Porto (JUP, VTS, SIG, ERP)	Aveiro - Upgrade de Sistemas de Informação do Porto (JUP, VTS, SIG, ERP)	401	Aumento capacidade/ condições operação	1,5	até 2016	Comprehensive	P1
CIIMP9	2.9	Porto da Figueira da Foz: Aprofundamento da barra e do canal de acesso dos navios ao porto	Porto da Figueira da Foz - Aprofundamento da barra e canal de acesso e alargamento da bacia de manobras para receção de navios de maior dimensão	346	Tier 2 - #30	25	até 2016		P2
CIIMP10	2.10	Porto da Figueira da Foz: Expansão da ligação ferroviária e construção de edifício para coordenação das operações portuárias e de armazém de mercadorias				30			P3
CIIMP11	2.11	Porto de Viana do Castelo: Melhoria da acessibilidade marítima através de dragagens e aumento do Porto Comercias	Porto de Viana do Castelo - Melhoria das condições de acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima (cotas de projeto e reacondicionamento do molhe Norte)	395/396 /403	Acessibilidades marítimas a portos	22	após 2016 e antes fim QCA		P2
CIIMP12	2.11	Porto de Viana	Construção de ramal ferroviário ao porto Comercial	406	Acessibilidades ferroviárias	12	após 2016 e antes fim QCA		P2
CIIMP13	2.12	Porto de Viana do Castelo: Nova ligação rodoviária do porto à rede principal	Porto de Viana do Castelo - Construção do Acesso Rodoviário ao Porto Comercial (pág. 407)	407	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	10	após 2016 e antes fim QCA		P2
Total						584			

2.4.1 Análise dos projetos em Infra-estruturas Marítimo Portuárias (IMP P1 e P2)

GT CN	Infra-estruturas GT CN		Enquadramento GT IEVA				Enquadramento TEN-T	Prioridade GT CN	
			Projeto	Página	Tipologia	Valor (M€)			Conclusão
C1.IMP1	2.1	Porto de Leixões: Novo Terminal de Contentores	Porto de Leixões – Criação de um novo terminal de contentores a fundos - 14 m (ZH)	322	Tier 1 - #6	200	após 2016 e antes fim QCA	Core	P1
C1IMP2	2.2	Porto de Leixões: Extensão do molhe norte do Porto de Leixões (em cerca de 300 metros)				25		Core	P1
C1IMP3	2.3	Porto de Leixões: Obras de remodelação do espaço ocupado pelo Terminal de Contentores Sul (2,4 ha)	Porto de Leixões - Ampliação do Terminal de Contentores Sul	317	Tier 1 - #1	38	até 2016	Core	P1
C1IMP4	3.1	Plataforma Logística de Leixões	Porto de Leixões - Plataforma Logística	330	Tier 1 - #14	118		Core	P1
C1IMP5	2.4	Porto de Aveiro: Melhorar as condições operacionais e de segurança dos terminais de granéis líquidos e sólidos e contentores e ro-ro	Porto de Aveiro - Melhoria das condições operacionais dos terminais ro-ro / contentores, de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários	335	Tier 2 - #19	3,5	até 2016	Comprehensive	P1
C1IMP6	2.5	Porto de Aveiro: Melhorar a articulação ferro-marítima pela construção de terminal intermodal na ZALI (Zona de Atividades Logísticas e Industriais)	Porto de Aveiro – Logística: Infra-estruturação, melhoria das infra-estruturas marítimas, construção terminal intermodal da ZALI e expansão da plataforma logística de Cacia	331	Tier 1 - #15	54	após 2016 e antes fim QCA	Comprehensive	P1
C1IMP8	2.8	Porto de Aveiro: Upgrade de Sistemas de Informação do Porto (JUP, VTS, SIG, ERP)	Aveiro - Upgrade de Sistemas de Informação do Porto (JUP, VTS, SIG, ERP)	401	Aumento capacidade/ condições operação	1,5	até 2016	Comprehensive	P1
C1IMP9	2.9	Porto da Figueira da Foz: Aprofundamento da barra e do canal de acesso dos navios ao porto	Porto da Figueira da Foz - Aprofundamento da barra e canal de acesso e alargamento da bacia de manobras para receção de navios de maior dimensão	346	Tier 2 - #30	25	até 2016		P2
C1IMP11	2.11	Porto de Viana do Castelo: Melhoria da acessibilidade marítima através de dragagens e aumento do porto comercial	Porto de Viana do Castelo - Melhoria das condições de acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima (cotas de projeto e reacondicionamento do molhe Norte)	395/396 /403	Acessibilidades marítimas a portos	22	após 2016 e antes fim QCA		P2
C1IMP12	2.11	Porto de Viana	Construção de ramal ferroviário ao porto Comercial	406	Acessibilidades ferroviárias	12	após 2016 e antes fim QCA		P2
C1IMP13	2.12	Porto de Viana do Castelo: Nova ligação rodoviária do porto à rede principal	Porto de Viana do Castelo - Construção do Acesso Rodoviário ao Porto Comercial (pág. 407)	407	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	10	após 2016 e antes fim QCA		P2
Total						509			

2.4.2 Análise dos projetos em Infra-estruturas Marítimo Portuárias (IMP P3)

GT CN	Infra-estruturas GT CN		Enquadramento GT IEVA				Enquadramento TEN-T	Prioridade GT CN	
			Projeto	Página	Tipologia	Valor (M€)			Conclusão
C1IMP7	2.7	Porto de Aveiro: Desenvolvimento de terminais cobertos (all weather terminals)	Aveiro - Avaliar a possibilidade de desenvolvimento de terminais cobertos (all weather terminals) para permitir a carga/descarga de navios sem restrições pelas condições climatéricas	398	Terminais / infra-estruturas greenfield	45	após 2016 e antes fim QCA	Comprehensive	P3
C1IMP10	2.10	Porto da Figueira da Foz: Expansão da ligação ferroviária e construção de edifício para coordenação das operações portuárias e de armazém de mercadorias				30			P3
Total						75			

2.4.3 Análise dos projetos em Infra-estruturas Marítimo Portuárias Prioritárias (Resumo)

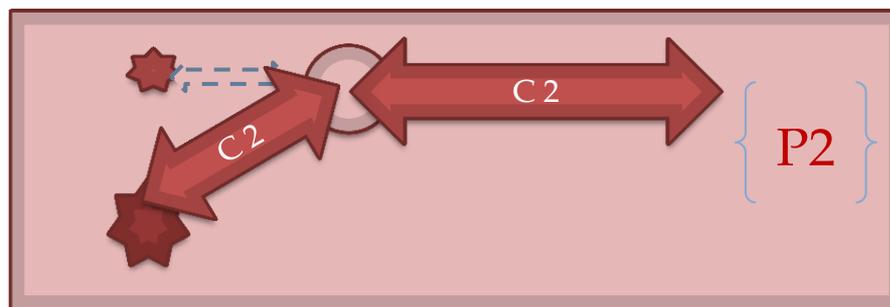
Prioridades	M€	%
C1.IMP-P1 e C1.IMP - P2	509,00 €	87,16%
C1.IMP -P3	75,00 €	12,84%
C1.IMP - P4	0,00 €	0,00%
TOTAL C1. IMP	584,00 €	

2.5 Financiamento para o Corredor 1

Corredor 1						
Prioridades	M€	%	Fundos Comunitários		Contrapartida Nacional	
C1.IF - P1 e C1.IF - P2	2 320,0	32,1%	1 972	85%	348,0	15%
C1.IMP - P1 e C1IMP - P2	509,0	7,0%	432,7	85%	76,4	15%
Total C1.P1 e C1.P2	2 829,0	39,1%	2 404,7	85%	424,4	15%
C1.IF - P3	255,0	3,5%	178,5	70%	76,5	30%
C1.IMP - P3	75,0	1,0%	63,8	70%	11,3	30%
Total C1.P3	330,0	4,5%	242,3	70%	87,8	30%
C1.IF - P4	4 075,0	56,3%	2 037,5	50%	2 037,5	50%
C1.IMP - P4	0,0	0,0%	0	50%	0,0	50%
Total C1.P4	4 075,0	56,3%	2 037,5	50%	2 037,5	50%
Total C1	7 234,0		4 684,4	65%	2 549,6	35%

Projeto 2

Corredor Sines/Poceirão / Caia



Porto de Sines



Porto de Setúbal



Plataforma Poceirão



Linha Sines / Caia



Linha de Setúbal

3. Análise dos projetos enquadrados no hinterland abrangido pelo Corredor 2

Este corredor 2 é de vital importância para a estratégia marítimo portuária centrada no porto de Sines, dado que estabelece ligações ferroviárias competitivas à Estremadura espanhola e a Madrid e antecipa as ligações de Sines ao centro da Europa, potenciando assim uma infra-estrutura que pode servir toda a economia portuguesa nas ligações de mercadorias aos destinos mais afastados de Portugal.

Este segundo corredor estratégico, é igualmente importante porque possibilita a Portugal recuperar a credibilidade perdida por ter desrespeitado unilateralmente os acordos com Espanha para a Linha Lisboa-Madrid.

A Espanha já investiu verbas significativas nesta Linha nos troços de Badajoz a Navalmoral de La Mata, que foi parametrizada para garantir tempos de viagem de menos de 3h entre Madrid e Lisboa para passageiros, não sendo a parte espanhola da Linha rentável sem a ligação a Lisboa.

A atitude portuguesa prejudica a Espanha, descredibilizando o nosso país perante a opinião pública do país vizinho. Isto tem como consequência a perda de capacidade comercial de Portugal para, na ligação Aveiro-Salamanca (corredor 1), que é muito mais importante para Portugal do que para Espanha, conseguir soluções competitivas na parte espanhola da Linha e coordenação no timing da construção em ambos os países.

Num terreno plano, sem problemas de fundações e que não esteja sobrepovoado, a velocidade influencia pouco o custo da plataforma, pois a adaptação ao terreno natural faz-se bem para qualquer velocidade. Esta é a situação ao longo do traçado da Linha Poceirão–Caia.

Assim o custo de um projeto novo para uma velocidade mais baixa, pouco acima dos 200 km/h, provavelmente seria superior ao das poupanças na construção, pelo que de facto a redução da velocidade se traduz em custos acrescidos e não em poupança.

As poupanças que se têm referido devem-se, não à redução da velocidade mas à amputação do projeto, não construindo o troço Évora-Poceirão e substituindo-o pela instalação do 3º carril na via existente.

O GT Centro Norte propõe que na ligação a Sines, se faça uma ligação direta à ponte de Alcácer a integrar numa futura ligação ao Algarve em bitola europeia por Sines e Portimão e não por Beja, que ficaria servida por um ramal de ligação direta a Évora.

O alargamento do hinterland de Sines a zonas do interior de Espanha, em particular à Estremadura espanhola e Madrid, a via férrea interoperável é indispensável. Dado que ainda por cima a Espanha vai descontinuar a bitola ibérica na Estremadura espanhola assim que a nova Linha de bitola europeia Badajoz-Madrid estiver pronta, a ligação de bitola europeia de Sines a Badajoz torna-se um elemento imprescindível desta estratégia.

Acresce a isto que o porto de Sines e a ferrovia de bitola europeia ligada à Península Ibérica e à Europa, em conjunto maximizam a qualidade das ligações de Sines a todos os mercados mundiais, aumentando a capacidade de atração de investimento para Sines, tirando partido do espaço praticamente ilimitado para instalação de empresas na vizinhança do porto.

A excelente localização geo-estratégica de Sines também possibilita a empresas que aí instalem atividades de valor acrescentado, como montagem de equipamentos fabricados com componentes oriundos de diversos pontos do mundo, reorientar facilmente as suas actividades para mercados diferentes, permitindo-lhes adaptarem-se fácil e rapidamente à evolução geográfica da procura à escala mundial. Este seria outro factor de competitividade de Sines para atrair mais empresas para se instalarem na vizinhança do porto.

Assim, a ferrovia de bitola europeia e o porto, além de se potenciarem reciprocamente pela captação de investimento para Sines e consequente geração de carga, contribuem para o desenvolvimento económico do país, pela redução dos custos de contexto da generalidade das empresas a operar em todo o território continental de Portugal e não apenas na vizinhança de Sines.

3.1 Infra-estruturas Ferroviárias estratégicas para o Corredor 2

3.1.1 Corredor Sines/Setúbal/Lisboa – Caia (Lx/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão/ V. Novas + Bombel/Casa Branca + Ramal Petrol Sines) - C2 IF 1



Este projeto visa reforçar a ligação ferroviária ao porto de Sines, tendo em vista o aumento da sua atratividade como porta de entrada na Europa, em especial na Península Ibérica, alargando o seu hinterland e articulando com outras ligações aos portos de Lisboa e Setúbal.

O objectivo da realização desta ligação internacional ferroviária, passa por disponibilizar uma solução de transporte ferroviário de mercadorias mais eficiente, seja entre uma origem e um destino final ou integrado numa cadeia logística intermodal, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Será ainda potenciada a mobilidade de pessoas entre as regiões do Alentejo e Lisboa e Vale do Tejo e o reforço da conetividade externa do território.

O projeto compreende a construção de novos troços, nomeadamente a ligação de Sines a Grândola Norte e a ligação Évora/ Caia, bem como a modernização de troços já existentes, num corredor que deverá assegurar condições de interoperabilidade ferroviária a nível nacional ibérico e europeu.

Esta linha ferroviária será eletrificada, dotada de sinalização eletrónica, e assegurará a circulação de comboios com 750 m.

O projeto compreende ainda a correção de rampas e a eletrificação do Ramal Privado Petrogal em Sines.

Investimento estimado: 1.000 M€

3.1.2 Linha do Sul (Porto de Setúbal + Praias do Sado) C2 IF 2



Este projeto visa reforçar a ligação ferroviária ao Porto de Setúbal e aos ramais existentes, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional.

O projeto compreende a eliminação dos constrangimentos na zona da estação de Praias do Sado e nas ligações aos ramais e ao Porto de Setúbal, a eletrificação do feixe de receção / expedição das linhas do Porto, a construção de linhas em falta e a eletrificação do Ramal Privado da Somincor em Praias do Sado.

Investimento estimado: 20 M€

3.1.3 Linha do Sul (Ramal da Siderurgia Nacional) C2 IF 3



O projeto compreende o nivelamento da plataforma e colocação de iluminação nas linhas de receção/expedição de comboios do Ramal da Siderurgia Nacional.

Investimento estimado: 0.5 M€

3.1.4 Linha do Sul (Ramal Neves Corvo) C2 IF 4



O projeto compreende a eletrificação do troço Ourique/Minas Neves Corvo numa extensão de aproximadamente 31 km.

Investimento estimado: 11 M€

3.1.5 Linha do Sul (Ramal de Termitrena) C2 IF 5



O projeto visa a construção de uma nova ligação da rede ferroviária nacional ao terminal portuário da Termitrena, servindo a área industrial/logística da SAPEC e o terminal portuário da Teporset, para sustentar o potencial aumento de carga previsto para aquele terminal.

Investimento estimado: 14 M€

3.2 Infra-estruturas Marítimo portuárias estratégicas para o Corredor 2

3.2 .1 Porto de Sines - Expansão do terminal de contentores (T XXI) C2 IMP 1



Este projeto compreende a expansão do Terminal de Contentores de Sines (Terminal XXI), para além do que se encontra atualmente contratado, dotando-o de uma infra-estrutura de cais de 1.230 metros, 12 pórticos de cais e uma área de armazenamento de 45 hectares, o que elevará a capacidade de movimentação para 2,3 milhões de TEU/ano.

Inclui igualmente a ampliação do molhe Leste em mais 300 metros, de forma a assegurar as condições de proteção marítima às operações dos navios, aquando das suas operações de carga/descarga de mercadorias e/ou contentores, incluindo a regularização dos fundos rochosos da bacia de rotação e do canal de acesso ao terminal.

Investimento necessário: 139 M€, sendo que 94 M€ correspondem a investimento privado e os restantes 45 M€ a investimento público (APS), especificamente em termos da componente da obra marítima de proteção, cujo financiamento está assegurado.

Investimento estimado: 45 M€

3.2.2 Porto de Sines - Terminal Vasco da Gama C2 IMP 2



Este projeto consiste na construção de um novo terminal de contentores na zona de expansão do Porto de Sines, vocacionado para o Deep Sea, com capacidade para receber e operar os maiores navios do mundo em operação e projetados. Terá uma capacidade de 4,5 milhões TEU/ano, uma extensão de caís superior a 2.000 metros, profundidade de -18 m ZH e 113 hectares de parque.

A concretização deste investimento vem potenciar o desenvolvimento do porto a médio/longo prazo, assegurando as condições necessários para o crescimento e a procura das operações portuárias de movimentação de contentores do ponto de vista nacional. Este aspeto é crucial no que concerne à prossecução do objetivo de captação de tráfegos de mercadoria contentorizada, que potenciem o crescimento sustentado da economia nacional.

Investimento estimado: 941 M€

3.2.3 Porto de Setúbal - Melhoria das acessibilidades marítimas - barra e canais Norte e Sul e otimização de fundos C2 IMP 3



O projeto compreende a melhoria das acessibilidades marítimas (barra e canais Norte e Sul) e otimização de fundos junto aos cais, para receção no porto de Setúbal de navios de maior dimensão (tipo *Panamax*).

Desta forma, engloba a dragagem faseada e com acompanhamento ambiental do canal da Barra e navegação do porto de Setúbal permitindo a passagem dos navios porta-contentores de 2^a geração, navios de 3^a e 4^a geração *Panamax* e *Panamax* 2000, com até 13 metros de calado, visando manter a posição do porto de Setúbal no mercado de *shortsea*, face à evolução dos navios neste segmento de mercado.

Investimento estimado: 25 M€

3.2.4 Porto de Setúbal - Expansão do Terminal RO-RO para jusante C2 IMP 4



Este projeto envolve a infra-estruturação de 3,5 ha de terrapleno para rentabilização de um terminal de segunda linha da logística automóvel junto ao porto, procurando atrair serviços de valor acrescentado às viaturas.

Sendo o porto de Setúbal líder da movimentação de veículos em relação aos restantes portos nacionais, a APSS pretende desenvolver o projeto de expansão do terminal roll-on roll-off para jusante, tendo por objetivos:

- Potenciar o porto de Setúbal enquanto hub RO-RO na ligação entre as rotas do Atlântico, África, América, Ásia e as linhas do Mediterrâneo;
- Atrair tráfego RO-RO adicional para o porto servindo o hinterland espanhol até Madrid, criando uma âncora com serviços de valor acrescentado às viaturas seja na importação, seja na exportação;
- Rentabilizar uma área disponível, constituindo um terminal de segunda linha da logística automóvel junto ao porto, com condições para estadias médias, com benefícios para a competitividade das importações.

Investimento estimado: 3,5 M€

3.2.5 Porto de Setúbal - Ligação ferroviária aos terminais Mitrena C2 IMP 5



O projeto visa dotar os terminais portuários da Península da Mitrena de acessibilidade ferroviária, envolvendo a construção de 5 km de linha ferroviária, com ligação entre a rede nacional, na área industrial da Sapec, e os terminais portuários da Termitrena e Teporset.

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, uma vez que se perspetiva o aumento do movimento nacional de cargas por ferrovia entre 1 a 2 milhões de toneladas por ano, ou seja, um acréscimo em mais 10 a 20% no movimento global anual, evitando o transporte terrestre, o congestionamento rodoviário e protegendo o ambiente.

Investimento estimado: 17 M€

3.3 Análise dos projetos em Infra-estruturas Ferroviárias que contribuem para a competitividade do Corredor 2

GT CN	Infra-estruturas GT CN		Enquadramento GT IEVA				Enquadramento TEN-T	Prioridade GT CN	
			Projeto	Página	Tipologia	Valor (M€)			Conclusão
C2.IF1	4.1	Corredor Simes / Caia	Sines Caia	341	Ligações Internacionais Tier 2 # 25	1000	após 2016 e antes fim QCA	Core	P1
C2.IF2	4.2	Linha do Sul (Porto de Setubal + Praias do sado)	Linha do Sul 1	340	Tier 2 # 24	20	após 2016 e antes fim QCA		P2
C2.IF3	4.3	Linha do Sul (Ramal da Siderugia Nacional)	Linha do Sul 2	357	Modernização / Eletrificação	0,5	após 2016 e antes fim QCA		P2
C2.IF4	4.4	Linha do Sul (Ramal Neves Corvo)	Linhado Sul 3	358	Modernização / Eletrificação	11	após 2016 e antes fim QCA		P2
C2.IF5	4.5	Linha do Sul (Terminal de Termitrema	Linha do Sul 4	365	Modernização / Eletrificação	14	após 2016 e antes fim QCA		P2
TOTAL						1045,5			

3.3.1 Análise dos projetos em Infra-estruturas Ferroviárias Prioritárias (Resumo)

Prioridades	M€	%
C2.IF - P1 e IF - P2	1045,5	100%
C2.IF - P3	0	0%
C2.IF - P4	0€	0%
TOTAL C1.IF	6 650,00 €	

3.4 Análise dos projetos em Infra-estruturas Marítimo Portuárias que contribuem para a competitividade do Corredor 2

GT CN	Infra-estruturas GT CN		Enquadramento GT IEVA				Enquadramento TEN-T	Prioridade GT CN	
			Projeto	Página	Tipologia	Valor (M€)			Conclusão
C2.IMP 1	5,1	Porto de Sines - Expansão do terminal de contentores (T XXI)	Porto de Sines 1	319	Tier # 1	139	após 2016 e antes fim QCA	Core	P1
C2.IMP 2	5.2	Porto de Sines . Terminal Vasco da Gama	Porto de Sines 2	393	Terminal	941	após 2016 e antes fim QCA		P3
C2.IMP 3	5.3	Porto de Setubal - Melhoria das acessibilidades marítimas - barra e canais Norte e Sul e otimização de fundos	Porto de Setubal 1	320	Tier 1	25	após 2016 e antes fim QCA	Comprehensive	P1
C2.IMP 4	5.4	Porto de Setubal - Expansão do Terminal RO-Ro para jusante	Porto de Setubal 2	334	Tier 2	3,5	Conclusão até 2016	Comprehensive	P1
C2.IMP 5	5.5	Porto de Setubal - Ligação ferroviária aos terminais Mitrena	Porto de Setubal 3	404	Acessibilidades	17	após 2016 e antes fim QCA	Comprehensive	P2
TOTAL						1125,5			

3.4.1 Análise dos projetos em Infra-estruturas Marítimo Portuárias (C2.IMP P1 e P2)

GT CN	Infra-estruturas GT CN		Enquadramento GT IEVA				Enquadramento TEN-T	Prioridade GT CN	
			Projeto	Página	Tipologia	Valor (M€)			Conclusão
C2.IMP 1	5,1	Porto de Sines - Expansão do terminal de contentores (T XXI)	Porto de Sines 1	319	Tier # 1	139	após 2016 e antes fim QCA	Core	P1
C2.IMP 3	5.3	Porto de Setubal - Melhoria das acessibilidades marítimas - barra e canais Norte e Sul e otimização de fundos	Porto de Setubal 1	320	Tier #1	25	após 2016 e antes fim QCA		P1
C2.IMP 4	5.4	Porto de Setubal - Expansão do Terminal RO-Ro para jusante	Porto de Setubal 2	334	Tier #2	3,5	Conclusão até 2016		P1
C2.IMP 5	5.5	Porto de Setubal - Ligação ferroviária aos terminais Mítrena	Porto de Setubal 3	404	Acessibilidades	17	após 2016 e antes fim QCA		P2
TOTAL						184,5			

3.4.2 Análise dos projetos em Infra-estruturas Marítimo Portuárias (C2.IMP P3)

GT CN	Infra-estruturas GT CN		Enquadramento GT IEVA				Enquadramento TEN-T	Prioridade GT CN	
			Projeto	Página	Tipologia	Valor (M€)			Conclusão
C2.IMP 2	5.2	Porto de Sines . Terminal Vasco da Gama	Porto de Sines 2	393	Terminal	941	após 2016 e antes fim QCA		P3
TOTAL						941			

3.5. Financiamento para o Corredor 2

Corredor 2							
Prioridades	M.euros	%	Fundos Comunitários			Contrapartida Nacional	
C2.IF - P1 e C2.IF - P2	1 045,5	48,2%	888,7	85%	156,8	15%	
C2.IMP - P1 e C2.IMP - P2	184,5	8,5%	156,8	85%	27,7	15%	
Total C2.P1 e C2.P2	1 230,0	56,7%	1 045,5	85%	184,5	15%	
C2.IF - P3	0,0	0,0%	0,0	70%	0,0	30%	
C2.IMP - P3	941,0	43,3%	658,7	70%	282,3	30%	
Total C2.P3	941,0	43,3%	658,7	70%	282,3	30%	
C2.IF - P4	0,0	0,0%	0,0	50%	0,0	50%	
C2.IMP - P4	0,0	0,0%	0,0	50%	0,0	50%	
Total C2.P4	0,0	0,0%	0,0	50%	0,0	50%	
Total C2	2 171,0	100%	1 704,2	78%	466,8	22%	

3.6. Financiamento para os Corredor 1 e Corredor 2

	Prioridades	M.euros	%	Fundos Comunitários		Contrapartida Nacional	
C1	IF - P1 e IF - P2	2 320,0	43,5%	1 972,0	85%	348,0	15%
	IMP - P1 e IMP - P2	509,0	9,5%	432,7	85%	76,4	15%
C2	IF - P1 e IF - P2	1045,5	19,6%	888,7	85%	156,8	15%
	IMP - P1 e IMP - P2	184,5	3,5%	156,8	85%	27,7	15%
C1+C2	Total P1+P2	4 059,0	76,2%	3 450,2	85%	608,9	15%
C1	IF - P3	255,0	4,8%	178,5	70%	76,5	30%
	IMP - P3	75,0	1,4%	52,5	70%	22,5	30%
C2	IF - P3	0	0,0%	0,0	70%	0,0	30%
	IMP - P3	941	17,7%	658,7	70%	282,3	30%
C1+C2	Total P3	1 271,0	23,8%	889,7	70%	381,3	30%
C1+C2	Total P1 a P3	5 330,0	100,0%	4 339,9		990,2	