



CONFERÊNCIA

**E-80, CORREDOR MULTIMODAL
PARA A EUROPA**

A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO DESENVOLVIMENTO DO CORREDOR FERROVIÁRIO AVEIRO-SALAMANCA-IRUN

Aveiro, 16 de Fevereiro de 2012

Mário Lopes (Vice-Presidente da ADFERSIT)

mlopes@civil.ist.utl.pt

Trocas comerciais terrestres de Portugal (26 milhões de toneladas anuais)

Rodovia – 98%

Ferrovia - 2%

Quadro II.8 - Tráfego Internacional: Quantidades transportadas sobre a rede principal de caminhos de ferro, por países

2009				Unidade: t
Países	Total de mercadorias	Mercadorias entradas	Mercadorias saídas	
Total	503 539	344 593	158 946	
Total - UE	503 539	344 593	158 946	
Espanha	503 539	344 593	158 946	

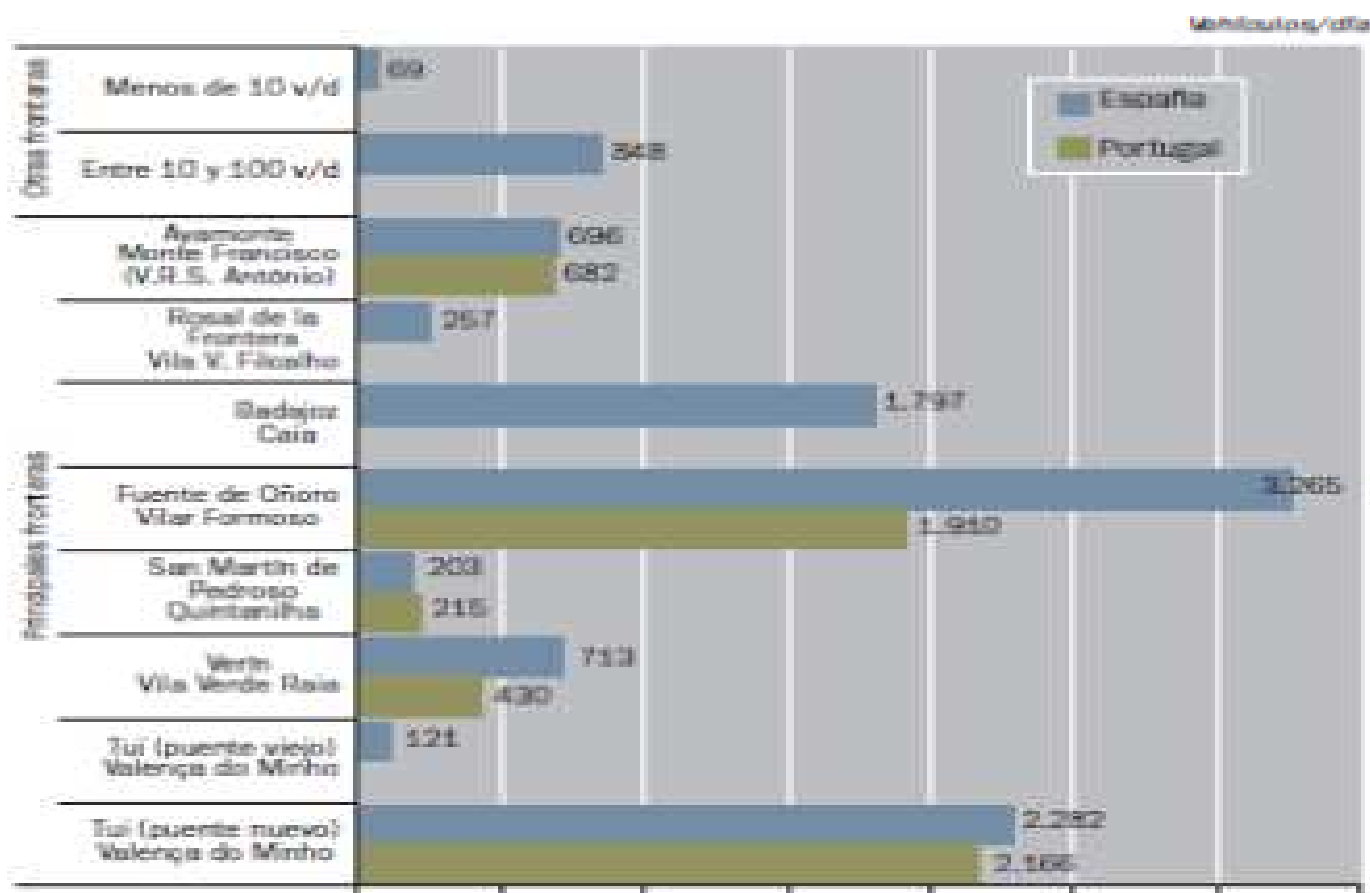
Origem: CP Carga S.A. e Takargo S.A.

Corredor Aveiro - Salamanca - Irun

Principal itinerário das trocas comerciais terrestres de Portugal

MERCANCÍAS

8. Tráfico medio diario de vehiculos pesados de mercancías en las principales fronteras hispano-portuguesas (2008)

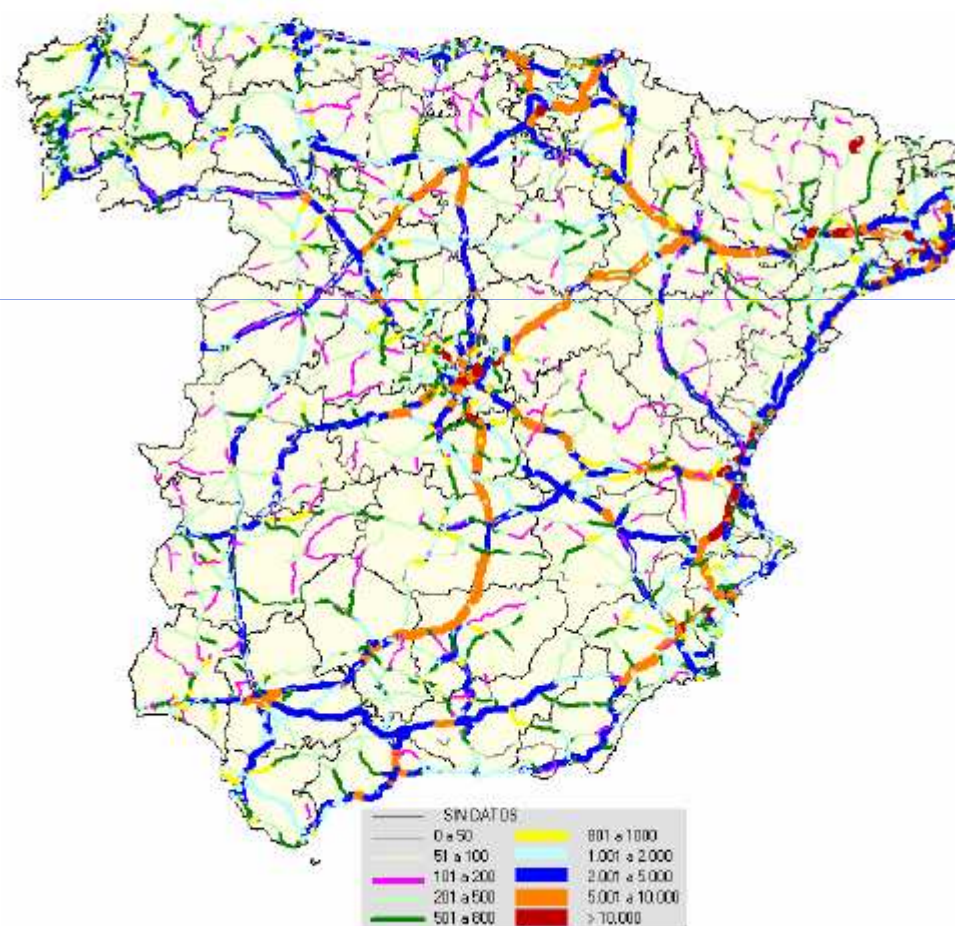
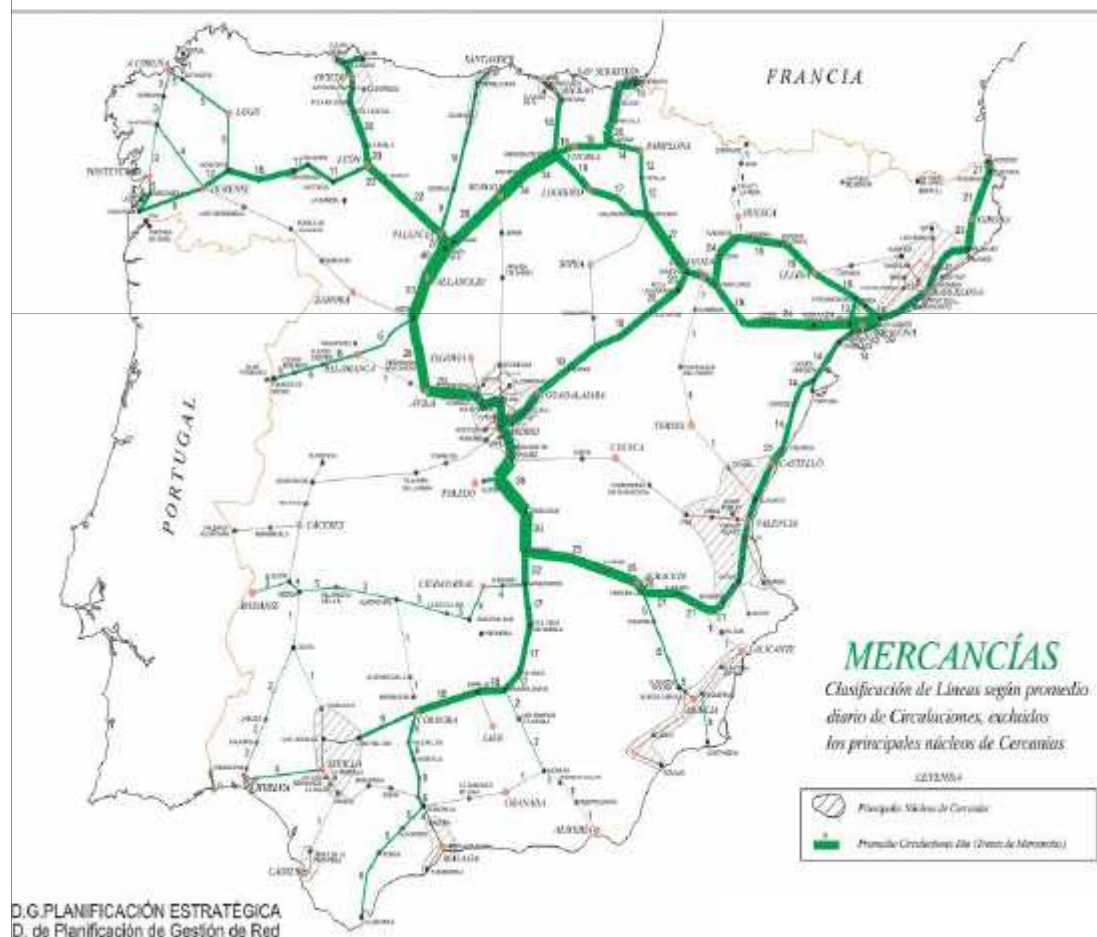


Fuentes: EP - Estradas de Portugal y DG Carreteras.

1.1 Situación del transporte de mercancías nacional

Transporte terrestre de mercancías

Análisis de tráfico de mercancías
Circulaciones diarias ferroviarias e IMD pesados carretera



NOTA: Incluye camiones sin remolque, camiones articulados, trenes de carretera y vehículos especiales

Corredor Aveiro – Salamanca – Irun

O mais importante para a economia portuguesa.

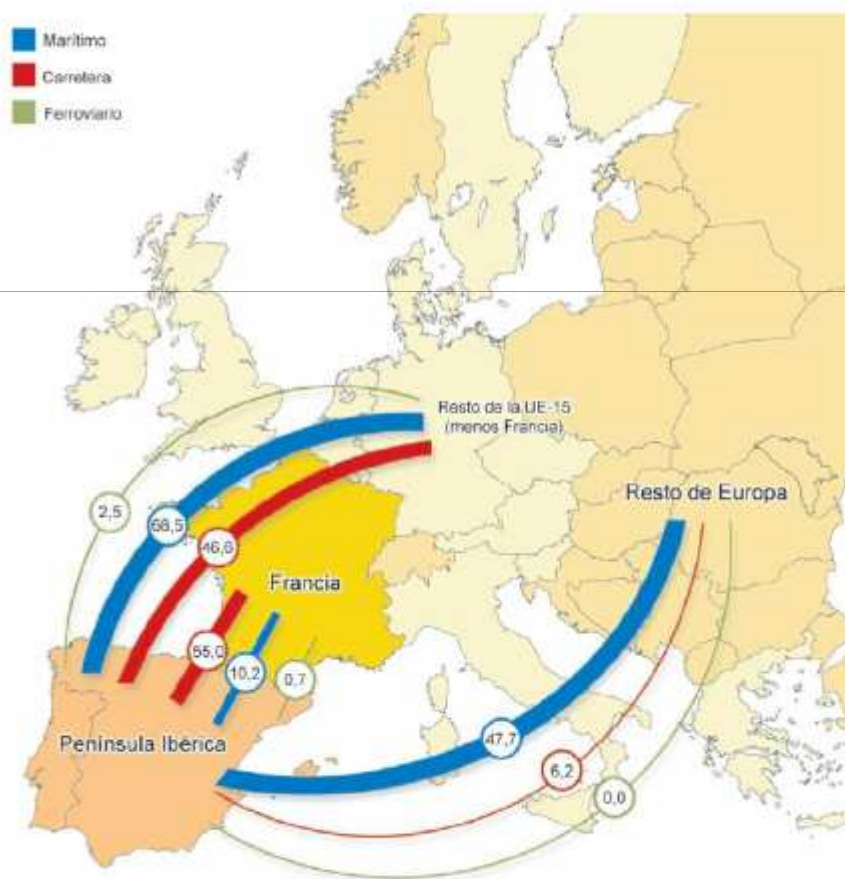


Corredor Aveiro – Salamanca – Irun

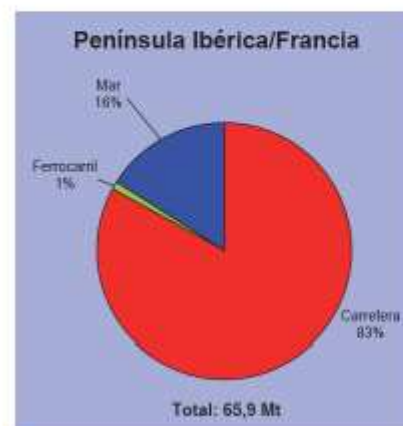
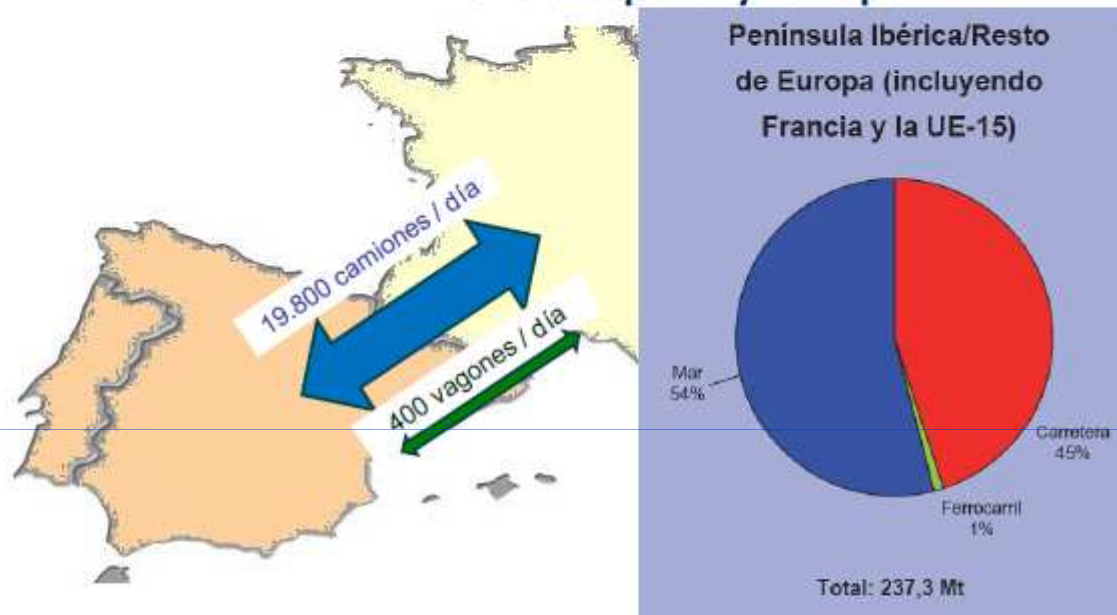
- O mais importante para a economia portuguesa
- Também é importante para todo o norte de Espanha.
- Ligação a Portugal (troço Aveiro – Salamanca) é importante para as regiões espanholas mais próximas: Galiza e Leão e Castela
- Actualmente quase todo o transporte terrestre de mercadorias usa a via rodoviária. A via marítima é importantíssima mas não chega, as empresas precisam das vias marítimas e terrestres

Transporte internacional de mercancías

Distribución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Europa (millones de t)



Distribución porcentual del flujo de mercancías entre España y Europa



Fuente: Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos. Junio 2011

INSUSTENTABILIDADE DO MODELO ACTUAL

O transporte terrestre de mercadorias, baseado na rodovia para as longas distâncias, é insustentável por razões ambientais, como poluição, congestionamento de auto-estradas (ex: Pirinéus), etc. e energéticas, em particular o aumento do preço e futura escassez de petróleo.

Corredor Aveiro – Salamanca – Irun

- É urgente a melhoria da competitividade do transporte ferroviário de mercadorias, que é mais urgente melhorar que a competitividade do transporte ferroviário de passageiros.
- Caso contrário toda a região norte de Portugal perderá qualquer capacidade de atracção de investimento e as empresas que cá estão tenderão a deslocalizar-se. Será a albanização progressiva e invisível de toda esta zona.
- O que justifica a construção da Linha Aveiro – Vilar Formoso não são apenas as ligações aos portos de Aveiro e Leixões e a ampliação do seu hinterland, é toda a economia portuguesa, em particular a da metade norte do país.

Ligação Aveiro – Salamanca

Sem esta ligação todo o centro e norte de Portugal ficará com más ligações terrestres à Europa e não será competitivo



RAZÕES PARA A ACTUAL FALTA DE COMPETITIVIDADE DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

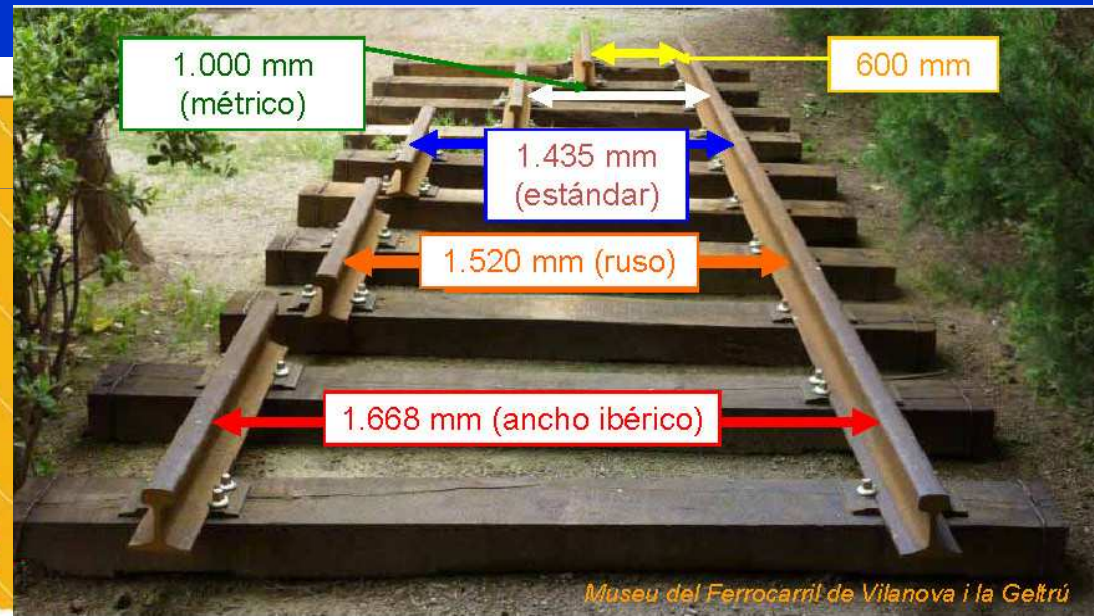
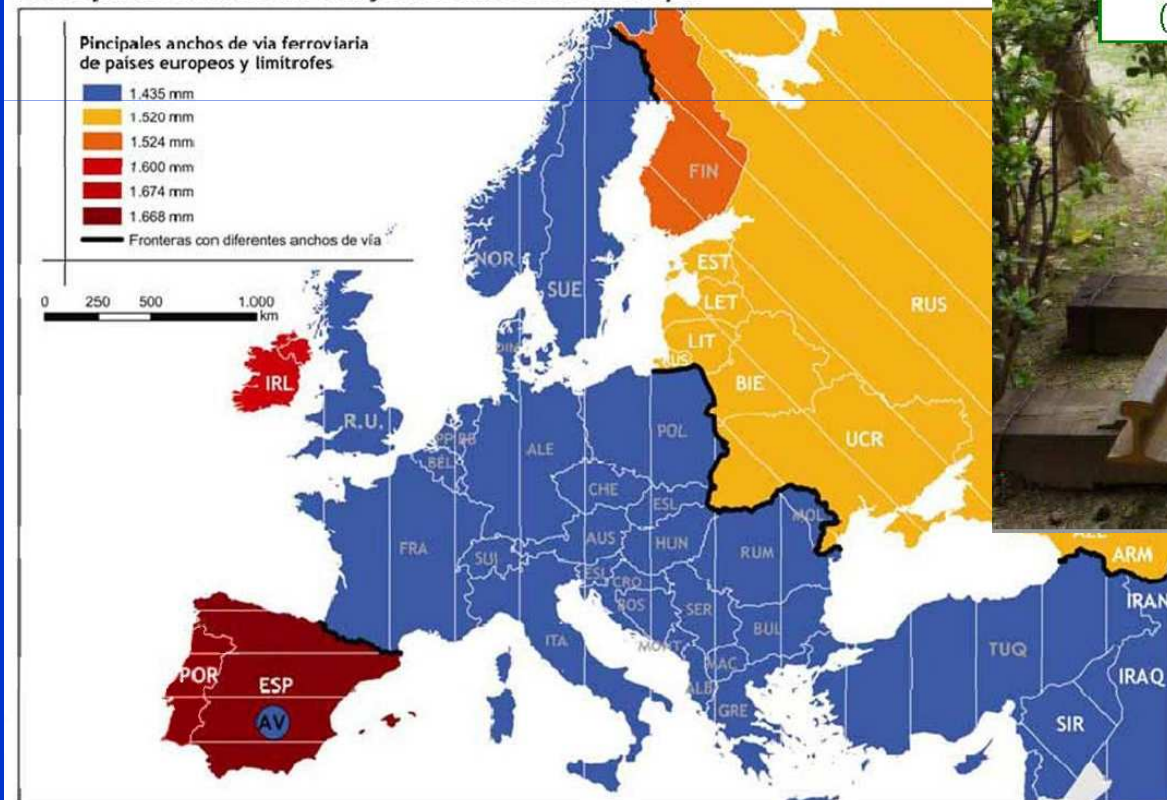
- diferenças de bitola
- pendentes excessivas
- diferenças de sistema eléctrico
- diferenças nos sistemas de sinalização
- linhas de resguardo e cruzamento (750m)
- terminais e ramais particulares
- engates

Problema principal:

BITOLA

afecta tanto o material rebocado (vagens) como de tracção (locomotivas).

Principales anchos de vía ferroviarios de Europa



Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú

**Comboios
portugueses não
entram em França**

Transbordos



A Espanha tem 40 anos de experiência com estes sistemas e há mais de 20 anos que investe em novas vias férreas totalmente interoperáveis com as restantes redes europeias para se ver livre deles.

Plano Estratégico de Infraestruturas de Transportes (PEIT 2005-2020) espanhol

“Melhoria da rede convencional e preparação para a sua transformação progressiva para bitola UIC. Início no quadrante Nordeste”

“A melhor forma de integração na rede europeia não pode ser transformando a nossa rede ferroviária num apêndice do sistema ferroviário europeu”

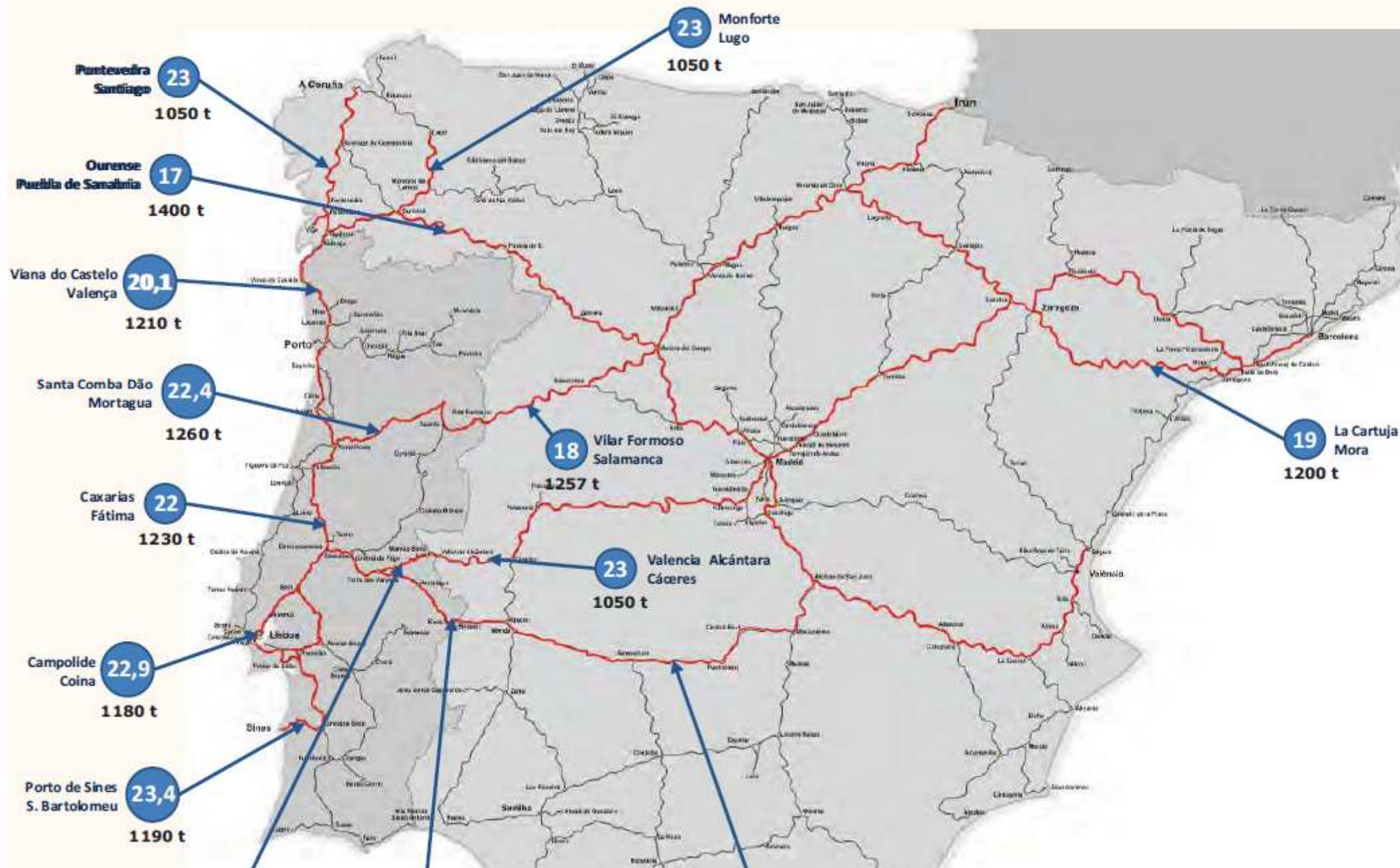
Se Portugal não seguir a mesma política de Espanha (passar para a bitola europeia) a prazo a rede portuguesa transformar-se-á numa ilha ferroviária. O transporte ferroviário internacional de mercadorias será menos competitivo do que entre outras regiões da UE. Nestas condições, a médio prazo Portugal ficaria isolado economicamente e o corredor E80 definharia. Por isso a política do Governo anterior, de manter o transporte de mercadorias em bitola ibérica, era um suicídio económico e o reflexo de uma completa falta de visão estratégica. Felizmente essa política já foi abandonada.

PENDENTES

Maiores pendentes limitam o peso dos comboios.

A rede portuguesa está armadilhada de pendentes elevadas que reduzem a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias.

MAPA DE PENDENTES CRÍTICAS - CORREDORES IBÉRICOS



Pendientes na rede ferroviária española – zona noroeste



Continuidade da Linha Aveiro – Vilar Formoso em Espanha: pendentes, sistema eléctrico, linhas de resguardo, velocidades (compatibilidade com acordos da Figueira da Foz) ?

Nota: as velocidades são importantes para comboios de passageiros. Embora neste itinerário esta não seja agora a prioridade, é uma necessidade futura. Por isso, e como não se prevê que neste itinerário venha a haver volume de

Corredor Atlántico	11.699 M€
Frontera Francesa-Valladolid	1.739 M€
Venta de Baños-León-Asturias	300 M€
Olmedo-Ourense	2.500 M€
Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril): - Madrid-Ávila-Valladolid - León-Ourense-Vigo - Medina del Campo-Potuguese border - Burgos-Bibao&French border	3.770 M€
Lugo-Santiago de Compostela (viario)	600 M€
Acceso ferroviario a puertos	1.450 M€
Acceso viario a puertos	320 M€
Plataformas multimodales y accesos a grandes centros de producción	1.020 M€

tráfego que justifique linhas separadas para passageiros e mercadorias, as velocidades dos comboios de passageiros também devem ser considerados na definição das características técnicas das linhas.

Relações Portugal – Espanha

Cooperação e coordenação são fundamentais na política ferroviária ⇒ diálogo construtivo permanente ⇒ garantir competitividade (pendentes, linhas de resguardo para comboios de 750m, velocidades...) para todo o Corredor E80 e para lá de França.

Prioridades

1 – URGENTE: evitar a perda de credibilidade internacional para não comprometer o futuro ⇒ honrar os compromissos com Espanha e evitar a perda de Fundos europeus por Portugal e Espanha ⇒ construir a ligação Poceirão-Caia (2012-2015)

2 – URGENTE: negociar com Espanha conjuntamente as características técnicas da Linha Lisboa-Madrid (de maior interesse para Espanha) com as da Ligação Aveiro-Salamanca (de maior interesse para Portugal), de forma a salvaguardar a competitividade desta.

2 – Construir novas linhas (2014-2020)

- i) Linha Aveiro / Vilar Formoso**
- ii) Linha Lisboa / Porto, começando pelo troço Aveiro-Porto.**

Intermodalidade: ligar aos portos (Sines, Setúbal, Aveiro e Leixões) e plataformas logísticas, e a algumas instalações industriais.

Financiamento

Aveiro / Vilar Formoso + Aveiro / Porto + ligação a plataformas logísticas e portos de Aveiro e Leixões – Fundos da UE 2014-2020

TÍTULO V

APOIO FINANCEIRO DOS FUNDOS

Artigo 110.º

Determinação das taxas de co-financiamento

1. A decisão da Comissão que aprova o programa operacional fixa a taxa de co-financiamento e o montante máximo do apoio dos Fundos para cada eixo prioritário.
3. A taxa de co-financiamento para cada eixo prioritário dos programas operacionais, abrangidos pelo objectivo de Investimento no Crescimento e no Emprego, não pode ser superior a:
 - a) 85 % para o Fundo de Coesão;
 - b) 85 % para as regiões menos desenvolvidas dos Estados-Membros cuja média do PIB *per capita* no período de 2007-2009 seja inferior a 85 % da média da UE-27 no mesmo período, e para as regiões ultraperiféricas;
 - c) 80 % para as regiões menos desenvolvidas de Estados-Membros não referidos na alínea b) que sejam elegíveis para o regime de transição do Fundo de Coesão em 1 de Janeiro de 2014;

Todas as regiões portuguesas verificam o critério para aceder ao nível máximo de co-financiamento, excepto Lisboa e a Madeira

Prioridades de financiamento da UE – rede base

ANNEX

PART I: LIST OF PRE-IDENTIFIED PROJECTS ON THE CORE NETWORK IN THE FIELD OF TRANSPORT

a) Horizontal Priorities

Innovative Management & Services	<i>Single European Sky - SESAR</i>
Innovative Management & Services	<i>Traffic Management Systems for Road, Rail and Inland Waterways (ITS, ERTMS and RIS)</i>
Innovative Management & Services	<i>Core Network Ports and Airports</i>

Core Network Corridors

7. Lisboa - Strasbourg

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Oporto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux – Paris – Mannheim/Strasbourg

Pre-identified sections	Mode	Description/dates
High Speed rail Sines/Lisboa - Madrid	Rail, ports	studies and works ongoing, upgrading of modal interconnection ports of Sines/Lisboa

Candidaturas: 2014

Para aproveitar esta oportunidade é importante desenvolver imediatamente os projectos das linhas Aveiro / Vilar Formoso e Aveiro / Porto

Viabilidade da construção das novas linhas de bitola europeia

Estabilidade das decisões a longo prazo para evitar a contestação continuada e alterações constantes ⇒

1- Apoio da opinião pública: explicar a lógica das obras em termos do seu impacte na competitividade da economia no médio e longo prazo (⇒ desenvolvimento económico, preservação e criação de empregos), de forma pedagógica, com linguagem simples acessível ao cidadão comum e não apenas para políticos e economistas

2 - Evitar decisões erradas sobre obras específicas que fundamentem processos continuados de contestação ⇒ processos de decisão tecnicamente bem fundamentados, transparentes e participados.

Contribuição para o

emprego e a retoma da economia

É possível organizar a construção das Linhas num conjunto numeroso de empreitadas de média dimensão (por exemplo, envolvendo a construção de 1 túnel, 1 viaduto, poucas dezenas de km de linha, etc.). Assim as empreitadas ficam acessíveis a um maior número de empresas portuguesas de média dimensão e menos atractivas para grandes empresas estrangeiras.

OBRIGADO PELA VOSSA

ATENÇÃO

P.S. Esta apresentação e o texto completo serão disponibilizados no

site da ADFERSIT: <http://www.adfer.pt/>