



Évora face ao Corredor Ferroviário Sul: Ameaças e Oportunidades

20 de Junho de 2016

Mário Lopes, Presidente da ADFERSIT
(mariolopes@tecnico.ulisboa.pt)

- 1. Visão local**
- 2. Interesse Nacional**
- 3. Explicação à opinião pública**
- 4. Desenvolvimento económico da região e da cidade**

1 - Visão local

Passagem das mercadorias pelo núcleo urbano de Évora

1.1 - É do conhecimento público há pelo menos 7 anos

1.2 - Nunca foi contestada antes

1.3 - Existem situações semelhantes em diversos pontos do país (ex: Vila Franca de Xira, Vale de Santarém, etc.)

1.4 - Perda de mais de 100 milhões de euros de Fundos europeus se se gastar tempo a estudar uma alternativa (?)

Hipótese 1.4

**Verdadeira – alteração de traçado a curto prazo seria
irresponsabilidade da IP**

**Falsa – É possível, razoável e vantajoso estudar
traçados alternativos**

2 – Visão nacional

2.1 - Políticas de transporte da UE

Sustentabilidade face aos constrangimentos ambientais e energéticos

Optimizar o desempenho das cadeias logísticas multimodais, nomeadamente pela utilização acrescida dos modos de transporte menos energívoros

- (3) Procurar transferir para outros modos, como o ferroviário ou o marítimo/fluvial, até 2030, 30% do tráfego de mercadorias em distâncias superiores a 300 km, e mais de 50% até 2050, com a ajuda de corredores eficientes e ecológicos. O cumprimento desta meta exigirá infra-estruturas adequadas.

2.2 - MERCADORIAS

Interesse estratégico de Portugal:

ligar a fachada Atlântica ao centro da Europa em bitola europeia (para servir toda a economia portuguesa)



(Apresentação
da ref 18)

PETI3+, Plano Ferrovia 2020

**Corredor Ferroviário Norte :
modernização da Linha da Beira Alta**

⇒ **Falta de capacidade**

⇒ **= remendo, não é solução de futuro**

⇒ **DESPERDÍCIO**

Flux de transport internationaux terrestres de marchandises sur le corridor n°4 (Kt)

		Interne				Echange				Transit				Total			
		Ferroviaire			Traf. Terrestre	Ferroviaire			Traf. Terrestre	Ferroviaire			Traf. Terrestre	Ferroviaire			Traf. Terrestre
		Conv. + TC	Auto. Ferro.	Part mod. Ferro.		Conv. + TC	Auto. Ferro.	Part mod. Ferro.		Conv. + TC	Auto. Ferro.	Part mod. Ferro.		Conv. + TC	Auto. Ferro.	Part mod. Ferro.	
Total	2010	517		2,7%	19 172	3 883		5,3%	72 672	2 280		10,8%	21 039	6 680		5,9%	112 884
	2020	953	132	4,8%	22 686	7 471	1 916	10,8%	87 308	3 781	36	14,6%	26 183	12 204	2 084	10,5%	136 177
	2030	1 953	1 139	9,9%	31 090	11 686	3 547	13,2%	115 571	5 648	253	17,2%	34 265	19 288	4 939	13,4%	180 926
Trans pyrénéen	2010	303		3,3%	9 255	1 152		3,4%	34 251	508		5,6%	9 095	1 963		3,7%	52 601
	2020	631	132	6,4%	12 020	2 929	1 916	11,6%	41 647	830	36	7,7%	11 241	4 391	2 084	10,0%	64 908
	2030	1 101	1 139	13,8%	16 192	4 856	3 547	15,7%	53 598	1 103	253	9,8%	13 904	7 060	4 939	14,3%	83 694
Sud	2010	213		2,2%	9 917	580		2,9%	19 657	0		0,0%	219	793		2,7%	29 792
	2020	321		3,0%	10 666	834		3,9%	21 345	1		0,6%	240	1 157		3,6%	32 252
	2030	853		5,7%	14 898	1 501		5,0%	29 791	5		1,5%	335	2 359		5,2%	45 024
Nord	2010	Etant donné que le corridor s'arrête en France, il n'y a pas de trafic international interne au corridor au Nord				2 152		11,5%	18 765	1 772		15,1%	11 725	3 924		12,9%	30 490
	2020					3 708		15,3%	24 315	2 949		20,1%	14 702	6 657		17,1%	39 017
	2030					5 329		16,6%	32 182	4 540		22,7%	20 026	9 869		18,9%	52 208

Capacidade da Linha da Beira Alta para tráfego de contentores: **4000** kt / ano (ref 89)

(mantendo constantes o nº de comboios de passageiros e outros tipos de carga)

- Com quota modal da ferrovia no transporte terrestre de 5,2% a Linha da Beira Alta tem capacidade, mas com pouca folga.
- Relatório não justifica a posição da vírgula: porquê 5,2% e não 52,0%?

Optimizar o desempenho das cadeias logísticas multimodais, nomeadamente pela utilização acrescida dos modos de transporte menos energívoros

- (3) Procurar transferir para outros modos, como o ferroviário ou o marítimo/fluvial, até 2030, 30% do tráfego de mercadorias em distâncias superiores a 300 km, e mais de 50% até 2050, com a ajuda de corredores eficientes e ecológicos. O cumprimento desta meta exigirá infra-estruturas adequadas.

Resultados incompatíveis com as políticas da UE

Situação mais provável em 2030

Linha
entupida
(ou quase a
entupir)



Principal plataforma logística do Centro e Norte de Portugal:
SALAMANCA

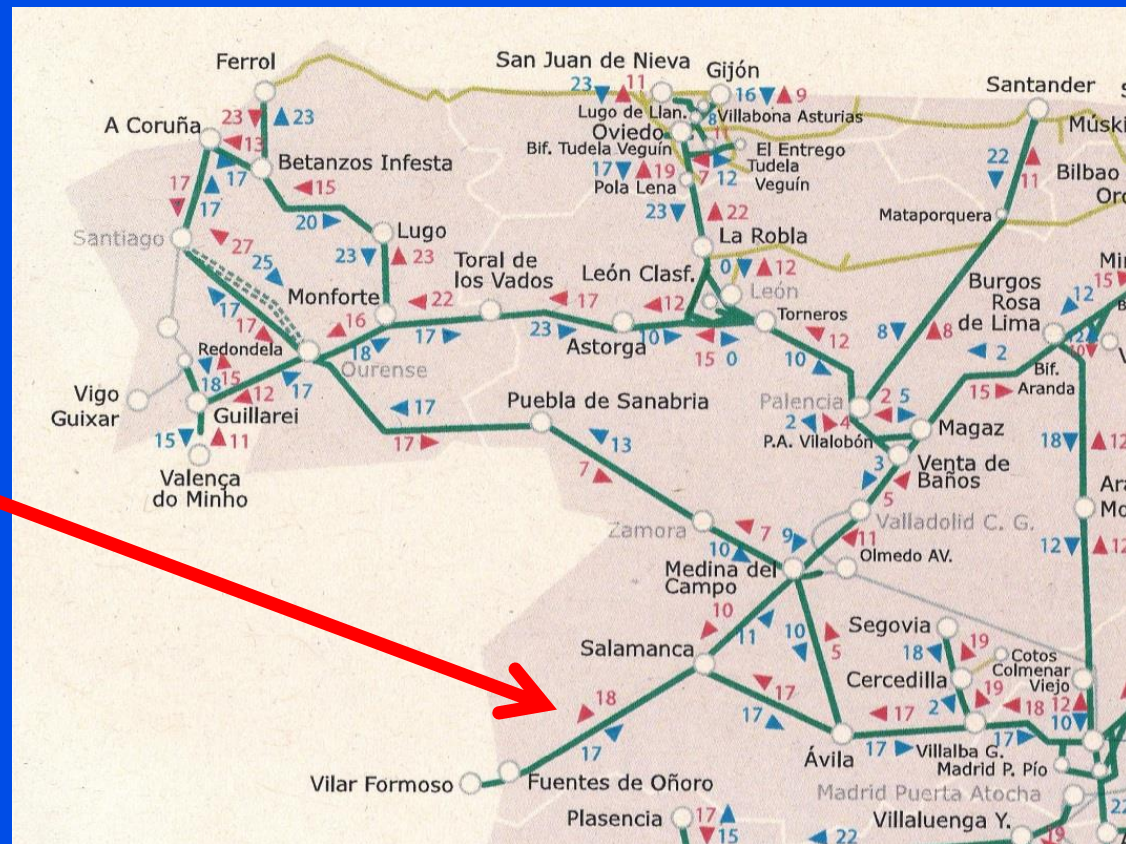
**Perda de competitividade e de
capacidade de atracção e fixação de
investimento**

SOLUÇÃO

**Via dupla, bitola europeia, linha mista
(passageiros e mercadorias)**

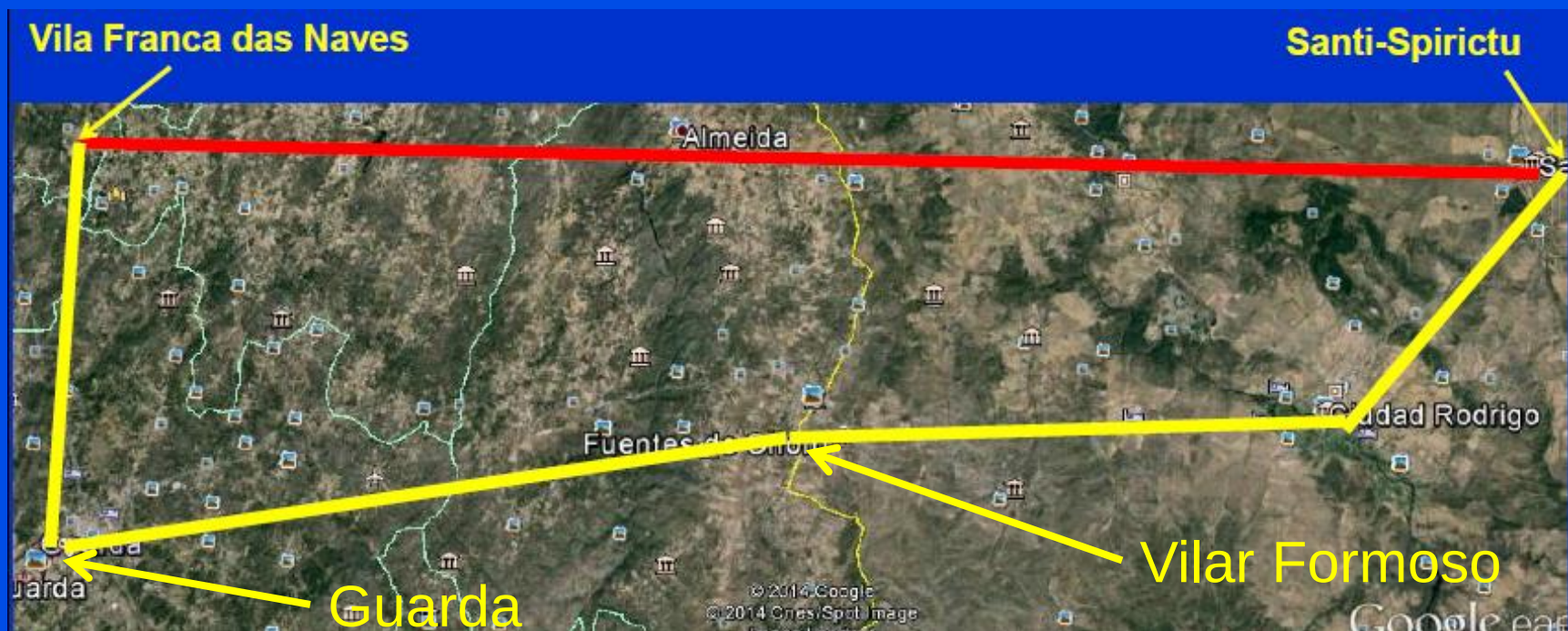
Corredor Ferroviário Norte Continuidade em Espanha

**1 – Eliminar
pendentes
excessivas que
reduzem a
competitividade
do transporte de
mercadorias**



2 - Aumentar a capacidade (passar de via única a via dupla)

3 - Melhorar o traçado.



(ref 89)

Portugal precisa de negociar com Espanha e oferecer alguma coisa em troca

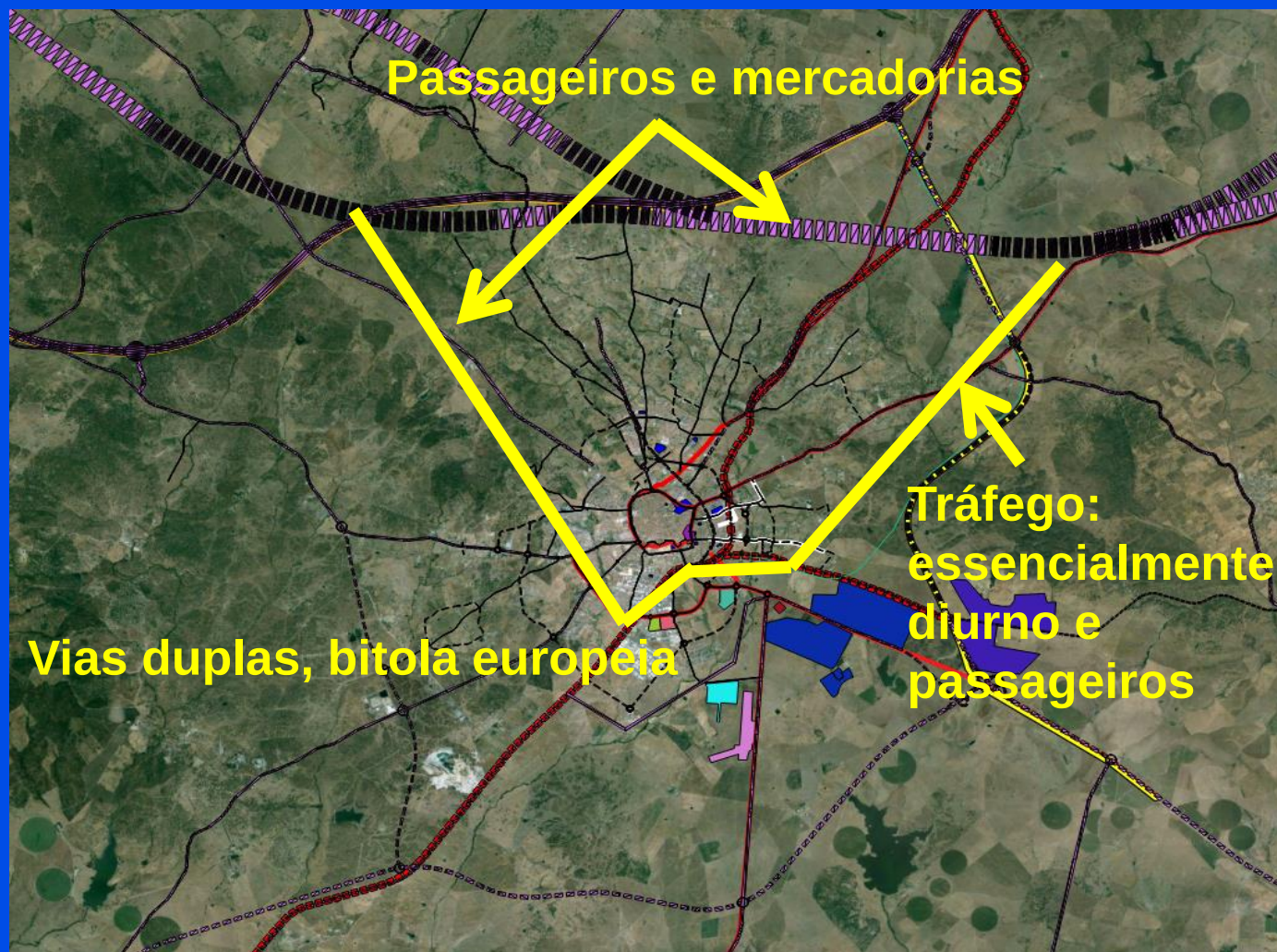
Corredor Ferroviário Sul

Linha Badajoz- Madrid – serpenteia pela Estremadura espanhola para ligar cidades a Madrid

Só é rentável com ligação a Lisboa

Portugal desrespeitou acordos com Espanha – prejudicando Espanha, ou seja, o contrário do interesse de Portugal

**Solução: linha competitiva para mercadorias e passageiros
no Corredor Sul ⇒ Linha a norte de Évora**



Mercadorias a norte de Évora ⇒ concordâncias em Évora ou Vendas Novas

3 - Explicação à opinião pública

(que está intoxicada com mentiras)

1 – TGV é um comboio, não uma linha, mas argumenta-se contra a linha com base nas características dos comboios

TGV é muito caro

2 - $350\text{km/h} = 220\text{km/h} + 2\%$ (em zonas planas)

3 – TGV é para ricos: onde existe (França, Itália, etc..) é para todos

4 – o que interessa é a relação custo-benefício. Linhas mistas $\neq$ linhas só para passageiros

4. Desenvolvimento económico da região e da cidade

AV serve desenvolvimento das cidades intermédias no percurso, como Évora.

Visão de longo prazo

Solução: 1 só estação AV e convencional (actual)

- Bons acessos ao centro**
- Passagem no NAL em plena via (longo prazo)**
- Camionetas na estação com horários sincronizados (serviço à região)**
- Autocarros de ligação à cidade e às fábricas (horários sincronizados)**

- Parque de estacionamento junto à estação
- Ciclovias estação-centro e estação-fábricas
- Vizinhança da estação: espaço para comércio, hotéis e escritórios
- Construção da TTT , estação de Lisboa em Entrecampos, passagem no NAL em plena via

Tempos de percurso

Évora – NAL = 25m

Évora – Lisboa (Entrecampos) = 45 a 50m

Évora – Madrid = 2h 40m

- Parque de estacionamento junto à estação
- Ciclovias estação-centro e estação-fábricas
- Vizinhança da estação: espaço para comércio, hotéis e escritórios
- Ramal ferroviário para as fábricas
- Construção da TTT , estação de Lisboa em Entrecampos, passagem no NAL em plena via

Tempos de percurso

Évora – NAL = 25m

Évora – Lisboa (Entrecampos) = 45 a 50m

Évora – Madrid = 2h 40m

- Possibilidade fácil de:

1 - viver em Évora e trabalhar em Lisboa

2 - Viver em Lisboa e trabalhar em Évora

**⇒ Maior capacidade de atracção de investimento,
turistas e talentos para Évora**

CONCLUSÕES

- **Atravessamento de Évora por comboios de mercadorias é reversível no quadro de uma política ferroviária ao serviço da competitividade da economia portuguesa**
- **Esta política deve incluir o aproveitamento do Corredor Ferroviário Sul para maximizar o contributo para o desenvolvimento da cidade e da região**

Fundamentação detalhada no livro:



Versão digital: ref 89

Referências

www.adfersit.pt

The screenshot shows the website www.adfersit.pt in a web browser. The address bar at the top displays the URL. A red arrow points to the address bar. The website header features the ADFERSIT logo and the text "associação portuguesa para o desenvolvimento dos sistemas integrados de transportes". Below the header is a navigation menu with links: Início, Institucional, Informações, Eventos, Publicações, Links, and Contactos. On the left side, there is a sidebar with a list of links: Notícias, Comunicados da Direcção, Intervenções da Adfersit, and Divulgação Temática. A red arrow points to a button labeled "projectos prioritários 2020" in the sidebar. The main content area features a large banner for the "Ciclo de Conferência CONETIVIDADE E COMPETITIVIDADE" with the title "Delimitação do Sector Empresarial do Estado". The banner includes the date "16 de Setembro de 2015 às 17h45" and the location "Auditório do Metropolitano de Lisboa, Alto dos Moinhos, Lisboa". It also lists participants: PS - Ana Paula Vitorino (Deputada), CDU - Catarina Cardoso (Candidata a Deputada), Portugal à Frente - Carina João (Deputada), and Bloco de Esquerda - Isabel Pires (Candidata a Deputada). The banner also mentions "Entrada Livre" and "Entidades apoiadoras". On the right side, there is a section titled "Destaques" with a link to "Sócios Beneméritos" and a link to "Revista Fer XXI". The footer of the website displays the ADFERSIT logo, the text "associação portuguesa para o desenvolvimento dos sistemas integrados de transportes", and a Facebook link "Gostar da Página" with 414 likes.

www.adfersit.pt

Pesquisa

cedidos (82) Técnico Lisboa W... Técnico Lisboa Webm... http://www.adfersit.pt... Técnico Lisboa Webm... Suggested Sites Web Slice Gallery ELVIS PRESLEY

ADFERSTIT
associação portuguesa para o desenvolvimento
dos sistemas integrados de transportes

Início Institucional Informações Eventos Publicações Links Contactos

Notícias
Comunicados da Direcção
Intervenções da Adfersit
Divulgação Temática

projectos prioritários 2020

Ciclo de Conferência CONETIVIDADE E COMPETITIVIDADE

SESSÃO/DEBATE

Delimitação do Sector Empresarial do Estado

Deverão existir limites de actuação?

16 de Setembro de 2015 às 17h45
Auditório do Metropolitano de Lisboa, Alto dos Moinhos, Lisboa
Entrada Livre

Participações:

PS - Ana Paula Vitorino (Deputada)
CDU - Catarina Cardoso (Candidata a Deputada)
Portugal à Frente - Carina João (Deputada)
Bloco de Esquerda - Isabel Pires (Candidata a Deputada)

Entidades apoiadoras:

ADFERSTIT
associação portuguesa para o desenvolvimento dos sistemas integrados de transportes

Gostar da Página 414 gostos

Destaques

Sócios Beneméritos

MOTAENGIL

Revista Fer XXI

25 ANOS

Obrigado

