



Rede Ferroviária de Bitola Europeia

Comissão de Economia e Obras Públicas da AR, 21 de Maio de 2013

Mário Lopes (Presidente da ADFERSIT)

mlopes@civil.ist.utl.pt



Mercados globais: interdependência económica $\Rightarrow$ uma das razões da criação da CEE/UE

Principal parceiro comercial de Portugal: UE

Na Europa Portugal é periférico $\Rightarrow$ precisamos de meios competitivos para importar e exportar

Vias terrestres e marítimas $\Rightarrow$ as empresas precisam de ambas

Ligação à UE para mercadorias

Via marítima: Infraestruturas portuárias $\Rightarrow$ OK (excepto porto de Lisboa)

Vias terrestres: 96% rodovia $\Rightarrow$ modelo insustentável, a perder competitividade $\Rightarrow$

$\Rightarrow$ Ambiente: congestionamento (ex. Pirinéus) e poluição

$\Rightarrow$ Energia: aumento do custo dos produtos petrolíferos e falta de alternativas competitivas

Alternativa nos itinerários de maior tráfego $\Rightarrow$ FERROVIA

Portugal só dispõe de ferrovia:

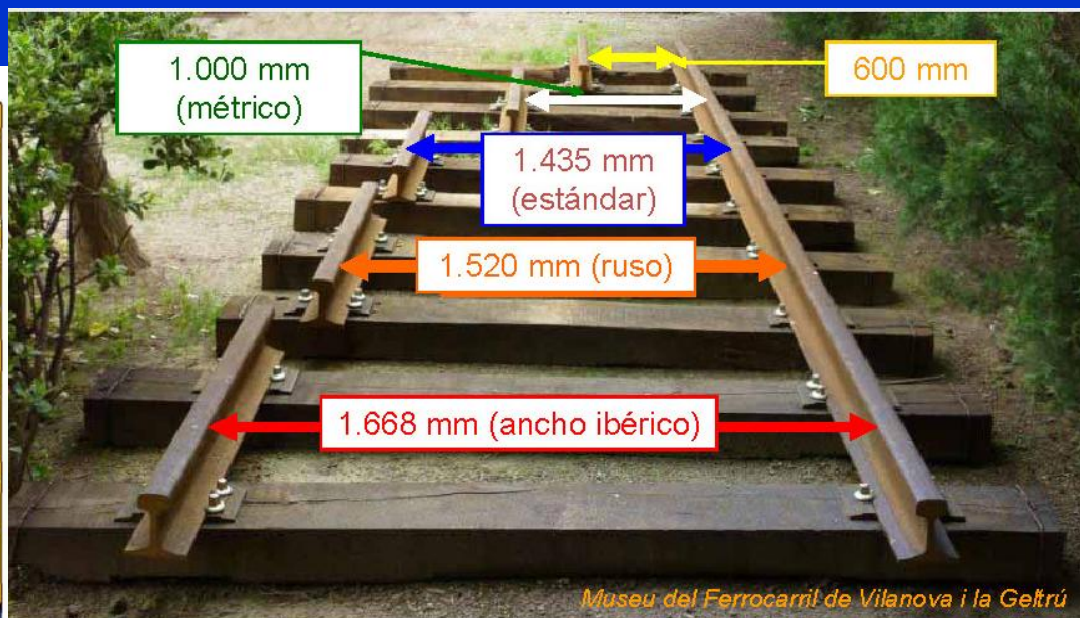
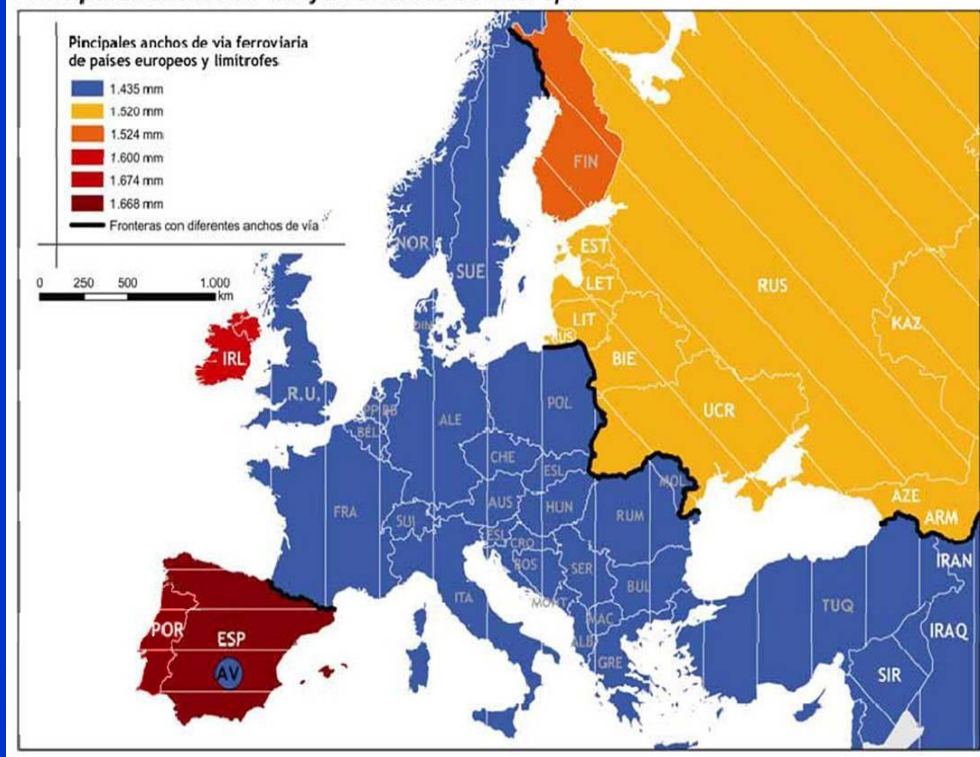
- não interoperável
- pouco competitiva $\Rightarrow$ pendentes elevadas e Linhas de resguardo não permitem comboios de 750m

Falta de interoperabilidade ferroviária: problema principal ⇒

BITOLA

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

Principales anchos de vía ferroviarios de Europa



Comboios portugueses não entram em França. Dentro de alguns anos, nem em Espanha entrarão.

⇒ ILHA FERROVIÁRIA

A ferrovia não interoperável é menos competitiva devido aos transbordos:



- Custos e percas de tempo
- Sincronização de horários
- Problemas de capacidade: 22 000 camiões por dia atravessam os Pirinéus



SOLUÇÃO:

Nova rede ferroviária em bitola europeia

**Livro Branco da Comissão Europeia: European Transport Policy
for 2010: Time to Decide ⇒**

**Ferrovia só pode ser totalmente competitiva
se for interoperável**

Rede ferroviária de bitola europeia

Opções:

1 – TGV (só passageiros) $\Rightarrow$ ERRO (volume de tráfego não justifica)

2 – LTM (só mercadorias) $\Rightarrow$ ERRO (volume de tráfego não justifica)

3 - Linhas Mistas (mercadorias e passageiros)

Bitola europeia na península ibérica em 2020



⇒ Albanização do Centro e Norte de Portugal

Exportações por via terrestre em 2011 (ton)

	Total	Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve
Espanha	8 017 446	2 585 410	2 412 055	2 095 736	714 459	203 711
França	1 628 998	599 831	687 570	237 527	96 090	7 581
Alemanha	793 468	330524	259 313	155 708	45 318	2 426
Itália	439 886	107 032	196 198	101 050	33 173	2 352
Holanda	396 625	105 977	115 319	82 897	82 317	9 742
Bélgica	297 095	76 517	128 665	54 697	36 925	229
Reino Unido	283 115	112 967	111 904	39 232	14 795	4 089
Polónia	77 812	38 684	25 225	6 756	6 852	293
Suécia	42 430	14 781	22 864	2 690	2 087	2
Rep. Checa	39 261	19 815	9 082	8 168	2 162	25
Outros	271 321	104 219	110 112	39 502	13 547	3 211
Total	12 287 457	4 095 757	4 078 307	2 823 963	1 047 725	233 661

2/3 das exportações portuguesas têm origem no Centro e Norte

Transferências relativas ao capítulo 50

	Origem		Destino	Limites máximos dos montantes a transferir (em euros)	Âmbito/objetivo
28	Ministério da Economia e do Emprego (MEE).	Gabinete de Estratégia e Estudos (GEE).	Administração do Porto de Aveiro, S. A.	1 100 000	Financiamento de infraestruturas portuárias e logísticas.
29	Ministério da Economia e do Emprego (MEE).	Gabinete de Estratégia e Estudos (GEE).	Administração do Porto da Figueira da Foz.	750 000	Financiamento de infraestruturas portuárias e reordenamento portuário.
30	Ministério da Economia e do Emprego (MEE).	Gabinete de Estratégia e Estudos (GEE).	Administração do Porto de Viana do Castelo, S. A.	750 000	Financiamento de infraestruturas e equipamentos portuários e acessibilidades.
31	Ministério da Economia e do Emprego (MEE).	Gabinete de Estratégia e Estudos (GEE).	CP — Comboios de Portugal, E. P. E.	2 000 000	Financiamento de material circulante e bilhética.
32	Ministério da Economia e do Emprego (MEE).	Gabinete de Estratégia e Estudos (GEE).	ML — Metropolitano de Lisboa, E. P. E.	5 500 000	Financiamento de infraestruturas de longa duração.
33	Ministério da Economia e do Emprego (MEE).	Gabinete de Estratégia e Estudos (GEE).	Metro do Mondego, S. A.	2 000 000	Financiamento do sistema de metropolitano ligeiro do Mondego.
34	Ministério da Economia e do Emprego (MEE).	Gabinete de Estratégia e Estudos (GEE).	Metro do Porto, S. A.	2 000 000	Financiamento de infraestruturas de longa duração.
35	Ministério da Economia e do Emprego (MEE).	Gabinete de Estratégia e Estudos (GEE).	REFER — Rede Ferroviária Nacional, E. P. E.	10 609 095	Financiamento de infraestruturas de longa duração

Construção de linhas de bitola europeia: investimento do Estado

⇒ Nesta legislatura: zero ⇒ descredibiliza Portugal, faz perder Fundos da UE (383 M euros de Fundos RTE-T) e aumenta atraso relativamente a Espanha

⇒ Período 2015-2020: média de 25 M de euros por ano



Revisión de la Red Transeuropea de Transportes

La Unión Europea acepta la propuesta del Gobierno de España sobre Redes Transeuropeas de Transporte

- La Comisión Europea contempla una red mallada que comprende 5 grandes corredores: Mediterráneo, Central, Atlántico, Cantábrico-Mediterráneo y Atlántico-Mediterráneo.
- Permite avanzar hacia un sistema de transportes mallado, basado en la intermodalidad, la eficiencia económica y la sostenibilidad ambiental.
- “La Comisión Europea ha recogido la filosofía que el Gobierno de España le ha trasladado”, afirma el ministro de Fomento, José Blanco.
- El Gobierno de España ha detallado a la Comisión Europea un conjunto de actuaciones que supondrán una inversión de más de 49.800 millones de euros en el periodo 2014-2020.

El presupuesto de las actuaciones previstas en el Corredor Atlántico ascenderá a 11.700 millones de euros. Las principales inversiones previstas en el periodo 2014-2020 son las siguientes:

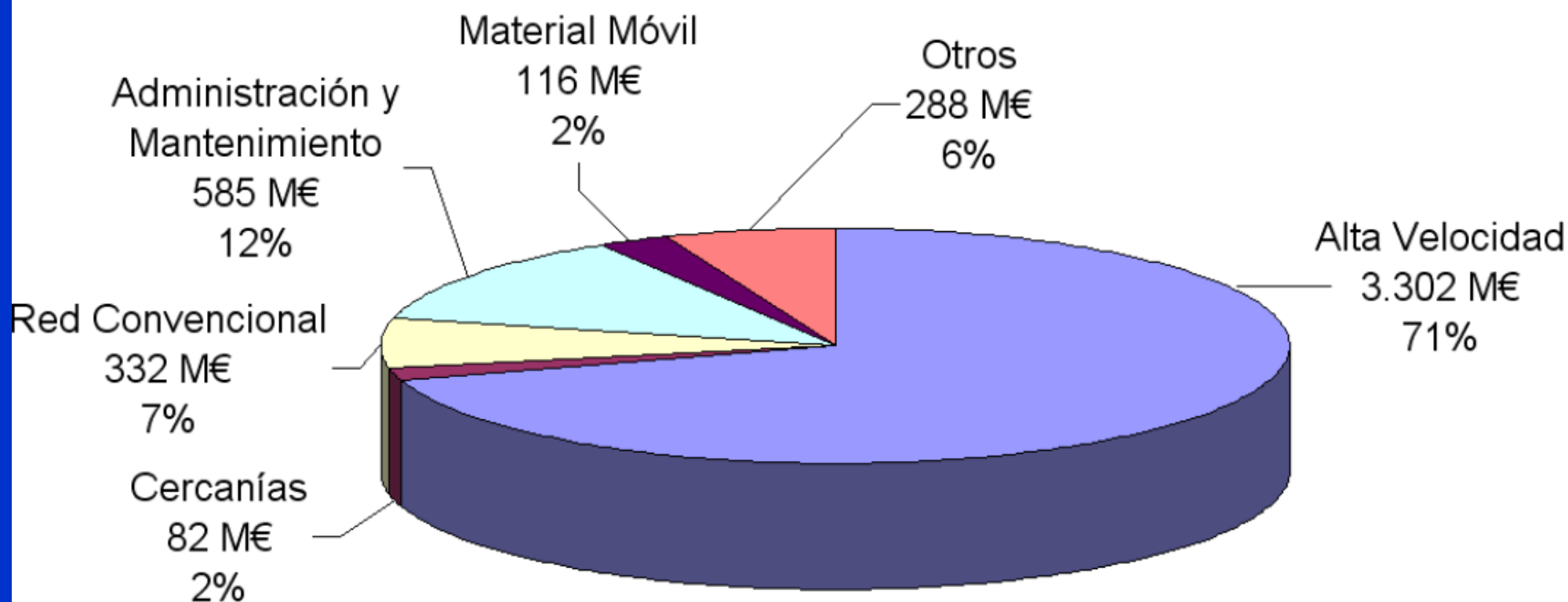
Corredor Atlántico	11.699 M€
Frontera Francesa-Valladolid	1.739 M€
Venta de Baños-León-Asturias	300 M€
Olmedo-Ourense	2.500 M€
Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril): - Madrid-Ávila-Valladolid - León-Ourense-Vigo - Medina del Campo-Potuguese border - Burgos-Bibao&French border	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€

7. Detalle de la inversión por áreas

a) Ferrocarriles (1)

Proyecto de Presupuesto 2013

- El importe total destinado a **ferrocarriles** es de **4.705 M€** y se distribuye del siguiente modo:



Prioridades para Portugal

Corredor Aveiro – Salamanca – Irun



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

**Aveiro – Salamanca faz parte do corredor Atlântico,
prioritário para financiamento da UE**

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.
2. Para cada eixo prioritário, a decisão da Comissão determina se a taxa de co-financiamento para o eixo prioritário considerado é aplicável:
 - a) à despesa total elegível, incluindo a despesa pública e privada; ou
 - b) à despesa pública elegível.
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;

Argumento contra:

“Não há dinheiro”

É falso. Cerca de $\frac{1}{4}$ do OE ($\frac{1}{4} \times 78\,000 \approx 20\,000$ M euros) não são despesas rígidas. É essencialmente uma questão de prioridades. Por outras palavras o investimento necessário para evitar a albanização da maior parte da economia portuguesa vale a pena?

(O Estado recuperaria a maior parte dos 15% da contribuição nacional em impostos e redução de despesas sociais)

Condicionantes externas

- os acordos da Figueira da Foz.
- o facto da Espanha já ter construído a maior parte da Linha Badajoz-Madrid, que não é rentável sem a ligação a Lisboa
- o facto de a Linha Lisboa-Madrid ser mais importante para Espanha do que para Portugal, ao passo que a ligação Aveiro-Salamanca ser mais importante para Portugal do que para Espanha.

⇒ Se Portugal não construir a ligação a sul (Poceirão-Caia), dificilmente se construirá a ligação a norte (Vilar Formoso-Salamanca)

Prioridades imediatas

- Começar a construir Poceirão-Caia, aproveitando os Fundos europeus das RTE-T disponíveis até 2015 (383 M euros). Contribuição portuguesa $\approx$ 40 M euros /ano (OE Portugal 2013 = 78 000 M euros)
- Fazer o projecto da Linha Aveiro-Vilar Formoso, para poder começar a construir entre 2014 e 2020, aproveitando financiamentos da UE a 85%
- Fazer o projecto da modernização da linha do Minho

Médio e longo prazo

Plano Estratégico de Infraestruturas de Transportes

Perspetiva abrangente:

- No tempo, baseando-se num planeamento a longo prazo (pelo menos 40 anos).
- Da inserção internacional de Portugal
- Das condicionantes energéticas e ambientais da Humanidade no futuro
- Da política de transportes: interligação entre os diferentes modos

Na elaboração do Plano devem ouvir-se os principais interessados, o que no que diz respeito ao transporte de mercadorias inclui os carregadores.

O Plano deve ser debatido publicamente e ser objecto de um consenso político e social o mais alargado possível. Caso contrário será visto como o Plano de um Governo e não durará para lá desse Governo

Principais erros a corrigir

Ligação Aveiro – Salamanca

Planos do Governo: requalificar a Linha da Beira Alta

⇒ Solução pouco competitiva face à rodovia. Tem restrições ao tamanho dos comboios, pendentes elevadas e limitações de capacidade (nº de comboios), porque é via única ⇒ Não é uma solução de futuro

⇒ Provavelmente é insuficiente para evitar a albanização do Centro e Norte de Portugal

Linha Lisboa – Porto

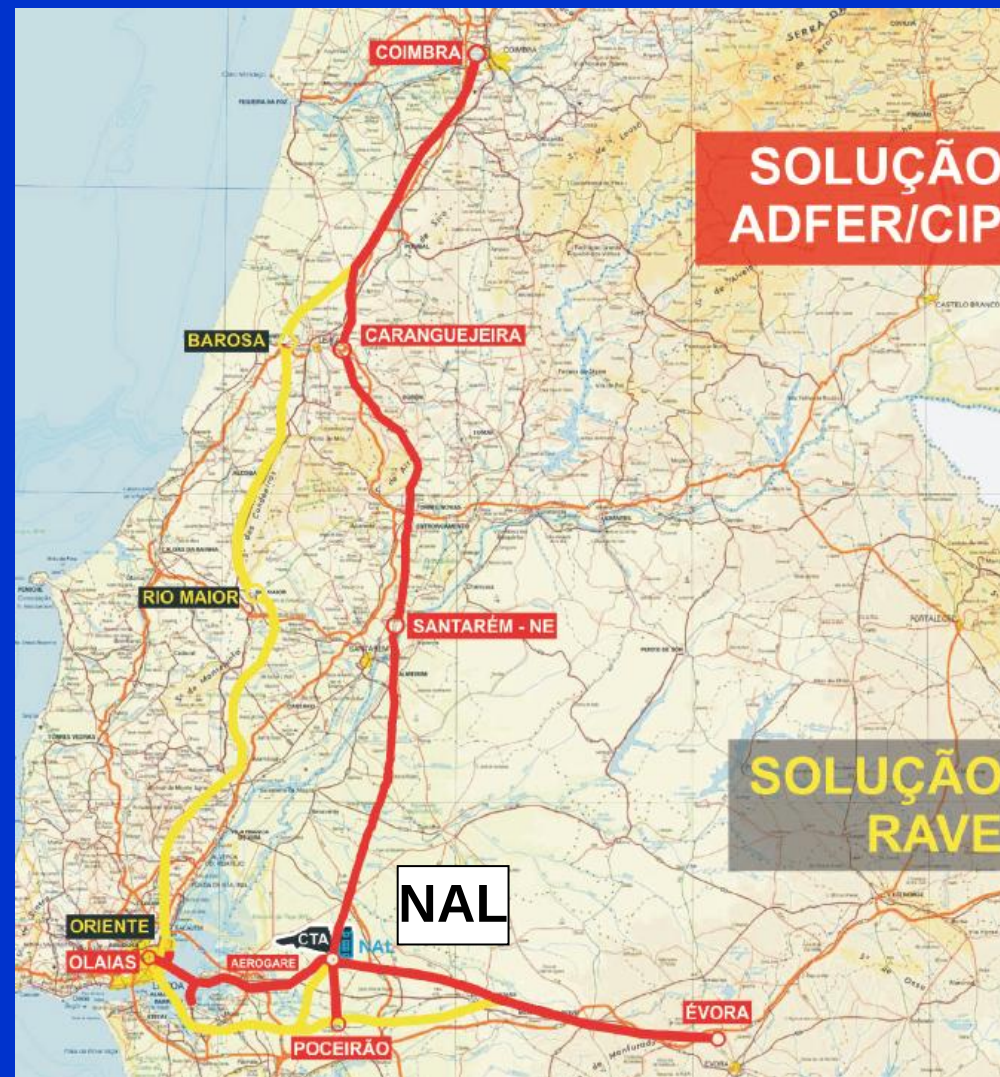
Solução em cima da mesa (RAVE, 2007):

Não permite tráfego de mercadorias

Dificulta ligações directas ao NAL das cidades entre Lisboa e Porto

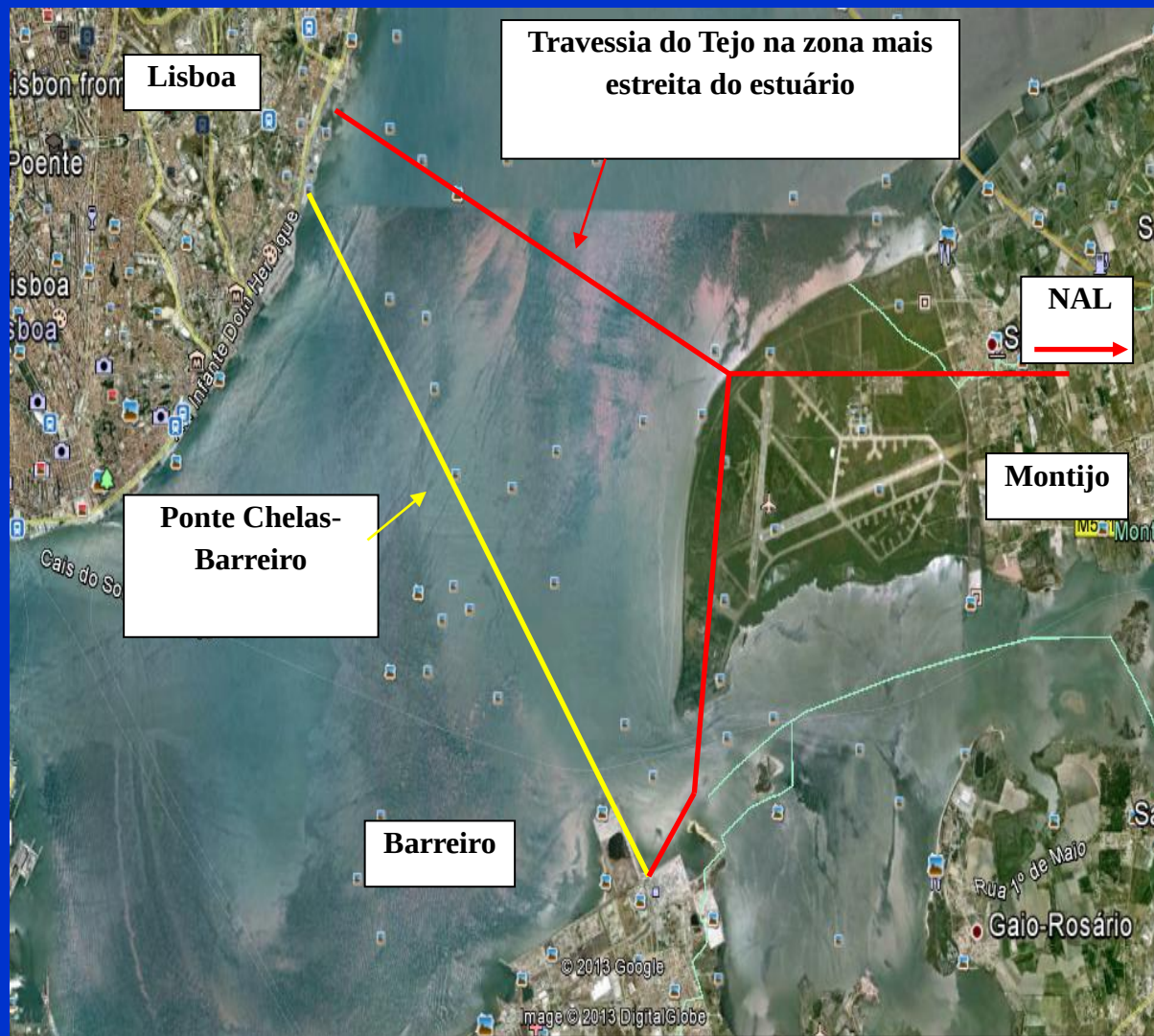
É muito mais cara do que a alternativa pela margem esquerda do Tejo

Como se justificou esta opção ?
Só estudando traçados que passassem na Ota



Terceira Travessia do Tejo

2008 - Localização escolhida sem considerar:



- Acessos ao NAL
- Linha de bitola europeia Lisboa-Porto
- Ligação NAL- ferrovia $\Rightarrow$ acessos ao resto do país $\Rightarrow$ efeito de difusão que poderia permitir aumentar Fundos europeus para a construção do NAL

Nenhum dos estudos técnicos realizados no LNEC apontava a ponte Chelas-Barreiro como a melhor solução

A conclusão final do relatório do LNEC só é válida face ao Mandato imposto pelo Governo (pág 270) que excluía todos os critérios favoráveis à alternativa Beato-Montijo, ou seja, o estudo já tinha uma conclusão final antes de começar a ser feito

A manipulação do processo de decisão permitiu ao Governo apresentar como uma decisão técnica do LNEC o que não passava de uma decisão política sem qualquer fundamento de interesse público.

Com o passar do tempo a não correcção desta decisão tende a criar uma situação de facto consumado, pois continua-se a reservar o espaço para os acessos da ponte Chelas-Barreiro e a poder construir nos locais dos acessos à travessia alternativa Beato-Montijo

Velocidades de projecto das novas Linhas:

Presidente da REFER disse que (entrevista à revista Transportes em Revista): “Para o país que temos uma diferença entre 220 km/h e 350 km/h não se obtém grandes ganhos”

- ERRO** ⇒ esquece as ligações internacionais para passageiros
- ⇒ não tem em conta que em terrenos planos o acréscimo de velocidade origina custos de construção muito baixos
- ⇒ esquece compromissos internacionais



OBRIGADO PELA VOSSA

ATENÇÃO