



O Imperativo da Bitola Europeia

Ordem dos Engenheiros, 9 de Novembro de 2015

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

1 – Necessidade

2 – Soluções técnicas

3 – Financiamento

1 – NECESSIDADE

Comércio externo de Portugal ()

União Europeia – 70%

- Rodovia – 81%
- Marítimo – 14%
- Ferrovia – 2% (Espanha), restante UE – 0%

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.

Rodovia tende a perder
competitividade por razões
energéticas e ambientais

Políticas da UE (ref 2)

- Veículos mais eficientes
- Transferência modal para os modos marítimo e o ferroviário.

Excertos do White Paper: European Transport Policy for 2010. Time to Decide

The Gothenburg European Council placed shifting the balance between modes of transport at the heart of the sustainable development strategy. This ambitious objective

Rail transport is literally the strategic sector, on which the success of the efforts to shift the balance will depend, particularly in the case of goods. Revitalising this sector means

modes. That is why it is fundamentally important that external costs, and in particular environmental costs, be internalised into the infrastructure charges that all users will have to pay;

Objectivos (ref 59)

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.

Recorde-se que actualmente mais de 80% (em valor) do comércio Portugal - UE se faz por via terrestre. Há destinos e produtos que são servidos de forma mais competitiva por via terrestre ⇒ A via marítima é insuficiente para cumprir os objectivos da UE de forma competitiva.

Ferrovia portuguesa actual é pouco competitiva para o tráfego internacional de mercadorias devido a:

- Falta de interoperabilidade com as outras redes
- **BITOLA**
 - sistema de sinalização e controle de velocidade
- Pendentes excessivas, comboios < 750m
- Soluções do problema da **bitola** por via do material circulante ou transbordos de carga são ineficientes e de capacidade muito limitada

POLÍTICA DE ESPANHIA (ref 4)



PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE

(Documento propuesta, diciembre de 2004)

El esfuerzo español por incorporar las condiciones de interoperabilidad contempla la paulatina y coordinada incorporación del ancho de vía UIC a la red española, previendo una
compatibilidad de la circulación sobre las líneas existentes y las nuevas. Al

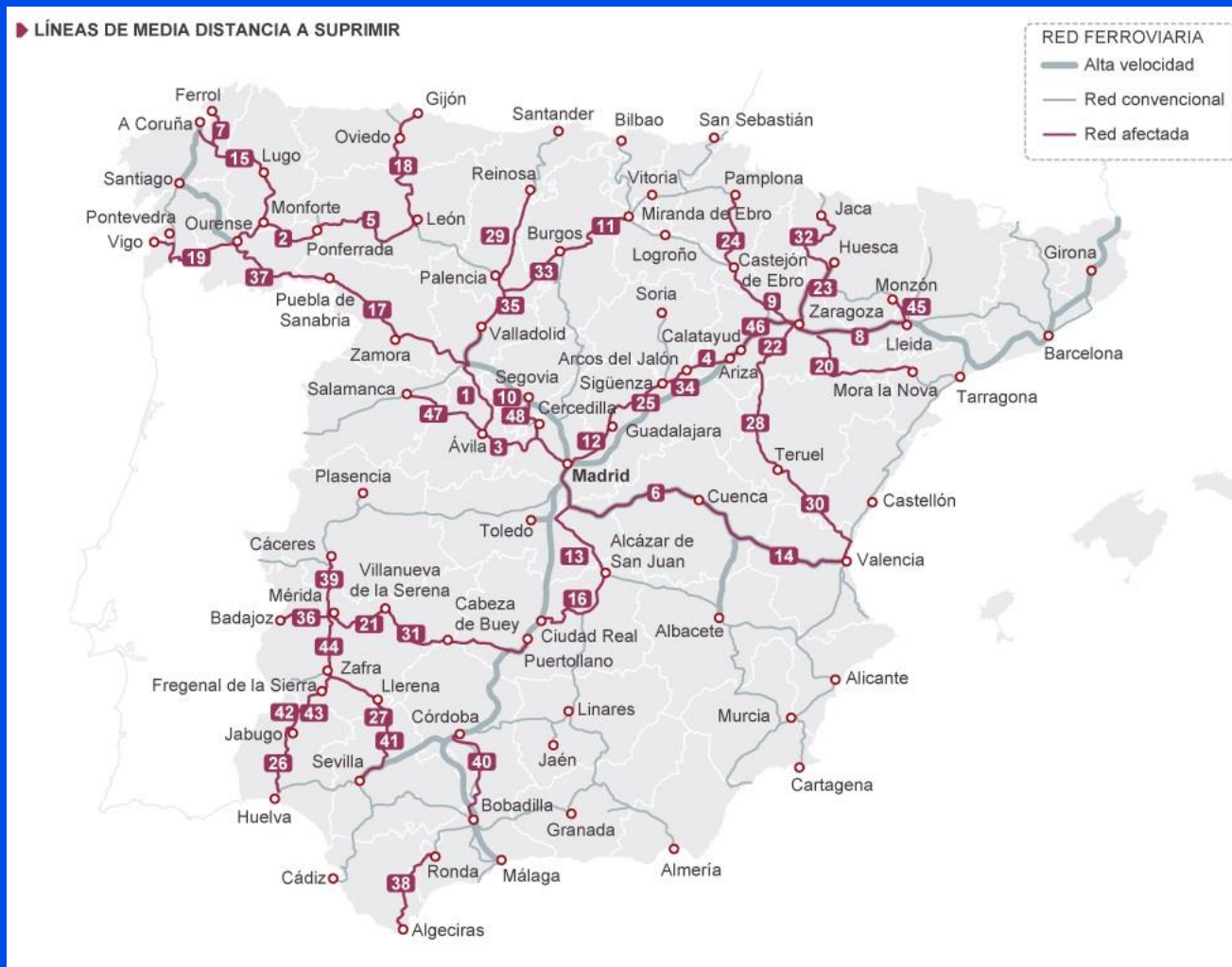
La mejor forma de integrarse en la red europea no puede ser transformando nuestro ferrocarril en un apéndice del esquema ferroviario europeo, sino aportando a éste una malla
coherente y funcional que permita la integración de la red española en la red europea.

Para Portugal não passar a ser uma ilha ferroviária

**⇒ Introdução da bitola europeia
na RFN é um imperativo**

Fecho de linhas de bitola ibérica em Espanha

(estudo do ministério do Fomento 2013, ref 39) ⇒ sem a bitola europeia a RFN tenderia a tornar-se uma ilha ferroviária



Interesse estratégico de Portugal:

ligar a fachada Atlântica ao centro da Europa

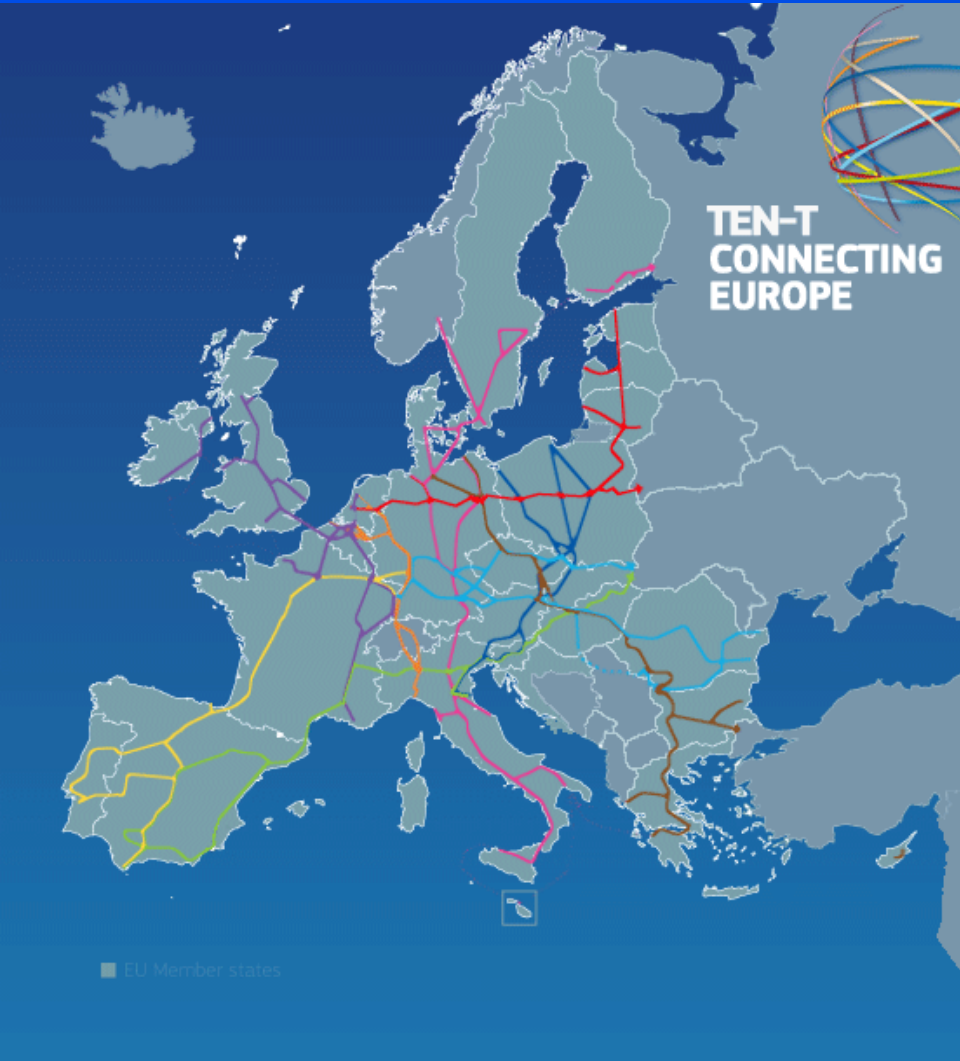


(Apresentação
da ref 18)

Corredores prioritários para financiamento pela UE

Corredor Atlântico

(Ref 31)



2 – SOLUÇÕES TÉCNICAS

Corredores Ferroviários Internacionais

Sul - Sines/Lisboa – Caia

Norte – Aveiro - Salamanca

Corredor Aveiro – Salamanca (troço português)

Alternativas

1 - Modernização da Linha da Beira Alta + 3º carril, com ou sem troços novos (via única em grande parte do percurso, $80 < V_{max} < 160 \text{ km/h}$ em Portugal) (PETI3+, ref 48, Anexo V)

GOVERNO DE PORTUGAL MINISTÉRIO DA ECONOMIA		
Corredor Aveiro – Vilar Formoso / Linha Beira Alta (Ramal Porto Aveiro + Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia + Pampilhosa/Vilar Formoso + Ramal Viseu)		
Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto visa reforçar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Tem ainda por objetivo repor a TVM de forma a ultrapassar os atrasos sucessivos que se têm registado, com forte impacto na qualidade percebida pelos passageiros. Serão desenvolvidas intervenções para assegurar: (i) a interoperabilidade ferroviária do Corredor ao nível nacional, ibérico e europeu - dotando-o de bi-bitola (1668 mm + 1435 mm); (ii) eliminar constrangimentos ao nível da infraestrutura da linha da Beira Alta; (iii) permitir a circulação de comboios de mercadorias com 750 m de comprimento. Será construída uma concordância entre as linhas da Beira Alta e do Norte de modo a garantir a circulação direta do tráfego com origem/destino a norte da estação da Pampilhosa e avaliada a correção de rampas no itinerário. O projeto compreende ainda a electrificação do Ramal do Porto Aveiro, incluindo as linhas de triagem e o aumento do comprimento da linha de expedição/recepção do Ramal Privado da Portucel Cacia. Troços: Ramal Porto Aveiro, Ramal Portucel Cacia, Plataforma de Cacia, Pampilhosa / Vilar Formoso, Ramal Viseu Investimento estimado: 900 M€ Conclusão: após 2018 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais, no que diz respeito ao transporte de mercadorias localizados ao longo deste eixo ferroviário. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional de projeto são, respetivamente, como segue: • Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Corredor Aveiro – Salamanca (troço português)

Alternativas

2 - Linha nova Aveiro – Viseu – Salamanca em via dupla em todo o percurso ($200\text{km/h} < V_{\text{max}} < 250\text{km/h}$)

Em ambos os casos: pendentes reduzidas, comboios 750m e 1400 ton



Inconvenientes

- 1 - Modernização da Linha da Beira Alta ($\approx$ 1000 a 2000 M euros, fonte: GTIEVA)
 - **falta de capacidade**
 - não é competitivo para passageiros
- 2 - Linha nova em via dupla em todo o percurso
 - custo mais elevado ($\approx$ 3500 a 4000 M euros, fonte: analogia com obras em Espanha + estudos da RAVE)

Estudos de tráfego (do domínio público)

EUROPEAN REGULATION 913/2010
Rail Freight Corridor N°4 · Atlantic Corridor

CORRIDOR INFORMATION DOCUMENT



PART 5 Implementation plan

Na comparação de alternativas estudos cujo conteúdo é “reservado” não são relevantes, porque cada interveniente pode dizer que tem quantos quiser, com as conclusões que quiser.

(ref 54)

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

Questão da quota modal de 5,2% e da incompatibilidade face às políticas da UE foi colocada às partes envolvidas (incluindo as empresas portuguesas que integraram os consórcios internacionais que fizeram os estudos do RFC 4 e do Corredor Atlântico). Não está em causa a credibilidade das análises técnicas, mas as hipóteses em que se baseiam = ignorar as políticas de transportes da UE e as suas causas (sustentabilidade ambiental e energética).

Argumentos apresentados não fazem sentido:

1 - Políticas da UE são apenas para o centro da Europa.

- O centro e a periferia comunicam, e se o transporte se fizer por meios diferentes obrigam a transbordos, que além de limitações de capacidade, reduzem a competitividade do sistema
- Os problemas de sustentabilidade ambiental e energética que existem no centro , embora com diferenças, também existem na periferia (poluição, dependência energética) ou na ligação entre ambos (**congestionamento nas auto-estradas dos Pirinéus**)

Congestionamento - Pirinéus



« lutter contre le mur de camions qui chaque jour encombre les routes et pollue l'atmosphère jusqu'à la frontière espagnole » (ref 58)



(Ref 92)

**Construção da Y Basca – rede de bitola europeia
no País Basco, terminará em 2019**

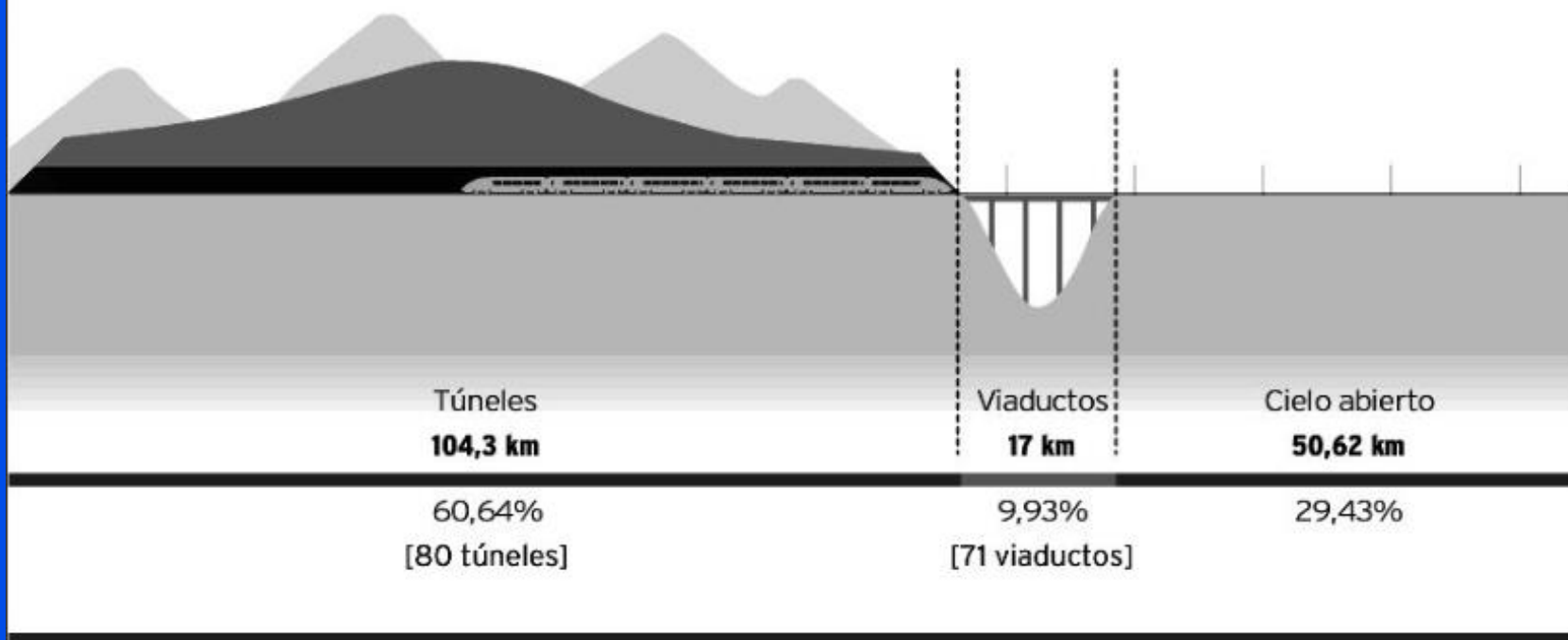
EL PROYECTO

Extensión de la red

ESCENAS



La infraestructura de la nueva red tendrá una longitud de 172 km que en su mayoría circulará dentro de túneles.





VENTAJAS DE LA Y VASCA

¿Sabías que la Y vasca significará para toda la sociedad un ahorro diario neto en costes externos entre 600.000 €/día en 2010 y 1.000.000 €/día en 2020?



(Pulsa sobre los números para ver más información)



- 1 Reducirá un 70% el nivel de emisiones contaminantes en el aire.
- 2 Reducirá 10 puntos el nivel de ruido generado por el transporte por carretera.
- 3 Reducirá a la mitad el volumen total de viajeros por carretera.
- 4 Incrementará el ahorro energético.
- 5 Eliminará de la carretera más de 6.500 vehículos por día.
- 6 Su trazado consumirá casi 3 veces menos espacio físico que las autopistas (hectáreas/kilómetro).
- 7 Incluye un apartado dedicado a la integración paisajística.



(ref 42)

Pergunta: as políticas francesa e espanhola para diminuir o nº de camiões nas travessias dos Pirinéus) tinham sido tidas em conta nos estudos? SEM RESPOSTA

2 - Credibilidade dos consultores $\Rightarrow$ resultados devem estar certos

Com esta vantagem poderiam facilmente demonstrar que quota de 5,2% era realista, o que ninguém fez.

3 - UE provavelmente não aplicará instrumentos eficazes para concretizar os seus objectivos.

Cumprir objectivos da UE é um dos critérios para atribuição de verbas do CEF.

Legislação para taxar o transporte rodoviário

CEF (Mecanismo Interligar a Europa)

Prioridades na alocação de Fundos – servir objectivos da política europeia de transportes

Annual work programme		
	Funding Objectives	Priorities
Call 1	FO1: Removing bottlenecks and bridging missing links, enhancing <u>rail interoperability</u>, and, in particular, improving cross-border sections FO2: Ensuring sustainable and efficient transport systems in the long run, with a view to preparing for expected future transport flows, as well as enabling all modes of transport to be decarbonised through transition to innovative low-carbon and energy-efficient transport technologies, while optimizing safety FO3: Optimising the integration and interconnection of transport modes and enhancing the interoperability of transport services, while ensuring the accessibility of transport infrastructures	• Projects on the core network • Projects on the comprehensive network • Projects to connect with neighbouring countries • Innovation • Freight transport services • Rail freight noise • Telematic applications • Accessibility • Core network nodes • Multimodal logistics platform
Multiannual work programme		
	Funding Objectives	Priorities
Call 2	FO1: Removing bottlenecks and bridging missing links, enhancing <u>rail interoperability</u>, and, in particular, improving cross-border sections	• Core network corridors • Other Core Network sections • Rail Interoperability • ERTMS



COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION



Brussels, 12 September 2011
13915/11
PRESSE 300

"Eurovignette" directive adopted

The Council today¹ approved the European Parliament's amendments to a draft directive on road use charges for heavy goods vehicles ("Eurovignette"). The amendments voted by the

(ref 62)

LKW-MAUT Electronic Toll Collection System for, Germany



+ Key Data

In January 2005 a new toll system was introduced on the 12,000km of German autobahn for all trucks with a maximum weight of 12t and above. The new toll system, called LKW-MAUT, is a governmental tax for trucks based on the distance driven in kilometres, number of axles and the emission category of the truck (the average charge is €0.13.5 per kilometre, which was increased in September 2007). The tax is levied for all trucks using German autobahns, whether they are full or empty, foreign or domestic.



In January 2005 a new toll system was introduced on the

França Ecotaxa Rodoviária

Entrada em vigor: a partir de 1 de outubro de 2013

Veículos abrangidos: Para veículos de mercadorias com peso bruto superior a 3.5ton (incluindo reboques e semi-reboques).

Vias abrangidas: nos cerca de 15000 km de estradas nacionais e locais (fora da rede concessionada de autoestradas).

Fórmula de Cálculo: O montante a pagar dependerá da distância percorrida e do tipo de veículo e performance ambiental do mesmo em função da sua norma euro.

(ref 64)

Ref 62

T&N Veículos Comerciais

Alemanha também poderá avançar com as portagens para estrangeiros

A criação de ecotaxas rodoviárias para serem pagas apenas pelos estrangeiros parece estar a ganhar adeptos entre os governos europeus. Agora é na Alemanha que se fala disso.

O Reino Unido introduziu no início do mês corrente um sistema de cobrança de uma ecotaxa rodoviária que, na prática, só abrangem os pesados de mercadorias estrangeiros. Em França, a recém-empossada ministra da Ecologia, Segolène Royal, também já veio a público propor um sistema que abrangesse apenas os transportadores estrangeiros, fosse através da imposição de uma vinheta, fosse mediante a obrigação de circular pelas auto-estradas portajadas.

Pergunta: as políticas da UE para fomentar a transferência modal foram consideradas nos estudos? SEM RESPOSTA

L 269/2

PT

Jornal Oficial da

- (7) No sector do transporte rodoviário, as portagens, calculadas enquanto direitos de utilização da infra-estrutura baseados na distância, constituem um instrumento económico equilibrado e eficiente para instituir uma política de transportes sustentável, visto terem um nexo directo com a utilização da infra-estrutura, o desempenho ambiental dos veículos e o local e hora em que estes são utilizados, sendo, portanto, possível fixá-las a um nível que reflecta o custo da poluição e do congestionamento causados pela utilização real dos veículos. Acresce que as portagens não criam distorções de concorrência no mercado interno, uma vez que são pagas por todos os operadores, seja qual for o Estado-Membro de que sejam originários ou em que estejam estabelecidos, proporcionalmente à intensidade com que utilizam a rede rodoviária.

Directiva 2011/76/UE

Estudo do RFC 4

This document is aimed at defining the means and strategy which the interested parties intend to implement in order to draw up during a given period the necessary and sufficient measures to establish Corridor 4.

Efeitos não considerados

- competitividade da economia espanhola (comércio terrestre internacional) deixará de depender da rodovia com a extensão da bitola europeia aos principais portos e plataformas logísticas de Espanha
- medidas regulatórias e fiscais para implementar políticas europeias de transferência modal da rodovia para a ferrovia, em particular nas travessias dos Pirinéus

Timings da construção da rede de bitola europeia em Espanha

Revisión de la Red Transeuropea de Transportes

ensa

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

(ref 21)

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-Avila-Valladolid - León-Ourense-Vigo - <u>Medina del Campo-Potuguense border</u> - Burgos-Bibao&French border	3.770 M€

Corredor Central	11.621 M€
Madrid-Aranjuez	175 M€
Antequera-Algeciras	1.500 M€
Antequera-Sevilla	385 M€
Barcelona-Tarragona	1.956 M€
Travesía Central de los Pirineos (TCP)	110 M€
Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril): - Tarragona-Zaragoza-Madrid - Madrid-Córdoba-Algeciras	4.832 M€

Construção da rede de bitola europeia

Investimentos em transportes em Espanha

- Nota de Imprensa (2011): 1,24% x PIB
- PITVI (2012 a 2024): 0,8 a 0,85% (ref 47)

Gráfico nº33. Inversión en relación con el PIB (Ministerio + Entes Dependientes + inversión privada) 1995-2011

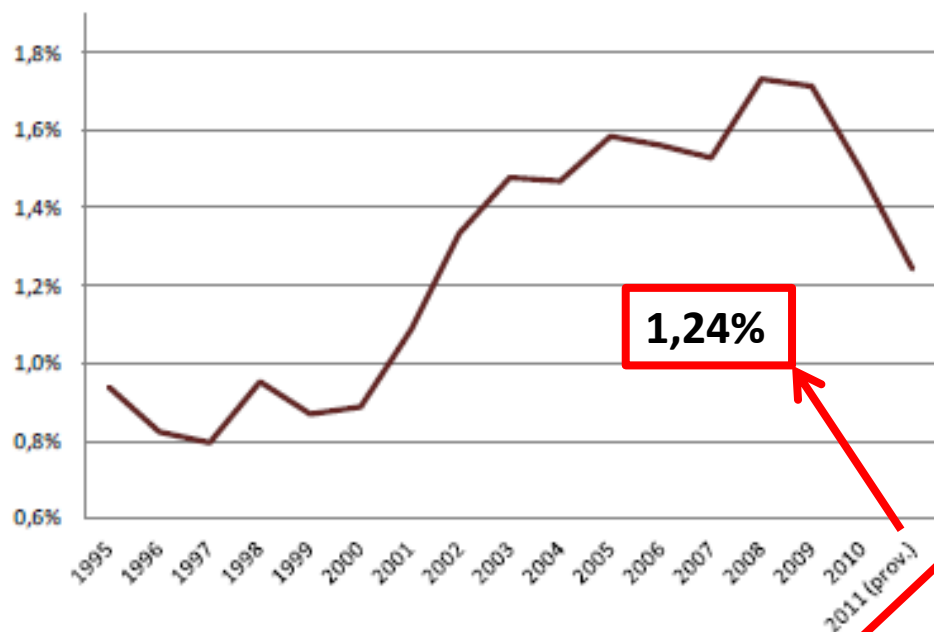
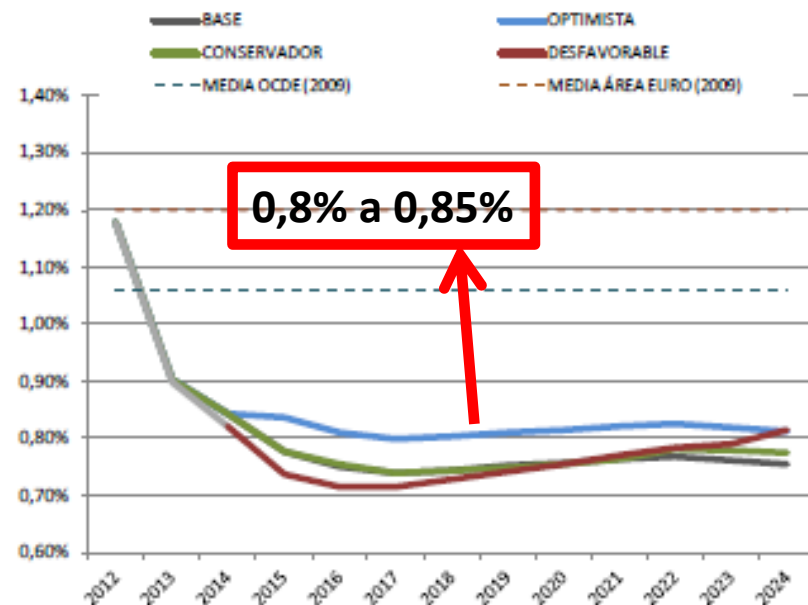


Gráfico nº34. Inversión estimada en relación con el PIB en los diferentes escenarios del PITVI



Se o ritmo de investimento previsto em Espanha no PITVI até 2024, nesta altura a bitola europeia, com ligações a toda a UE, estará nos principais portos e plataformas logísticas de Espanha.

Imprevistos $\Rightarrow$ 2030

A partir de **2024-2030** a Espanha e a França poderão limitar fortemente o número de camiões nos Pirinéus sem prejudicar a competitividade das suas economias porque disporão de uma alternativa competitiva à rodovia.

Situação mais provável em 2030

Linha
entupida
(ou quase a
entupir)



Principal plataforma logística do Centro e Norte de Portugal:
SALAMANCA

Modernização da linha da Beira Alta

⇒ **Risco explosivo para a economia portuguesa**

Bastará uma simples decisão administrativa de um Governo estrangeiro, como a introdução de uma eco-taxa para camiões, para condenar as nossas empresas a uma drástica redução de competitividade e a economia a uma diminuição igualmente desastrosa da capacidade de atracção de investimento.

Solução: linha nova, mista, via dupla, bitola europeia

Corredor Sul – Lisboa/Sines – Caia

Solução planeada (informação do domínio público)

- Usar o canal da linha de Alta Velocidade entre Évora e Caia
- Redução de velocidade entre Évora e Caia, de 350km/h para 220 km/h $\Rightarrow$ poupança no sistema de sinalização de cerca de 2% do custo
- Amputação do projecto da linha de AV a oeste de Évora, usando linhas existentes com 3º carril e eventualmente troços novos
- Via única

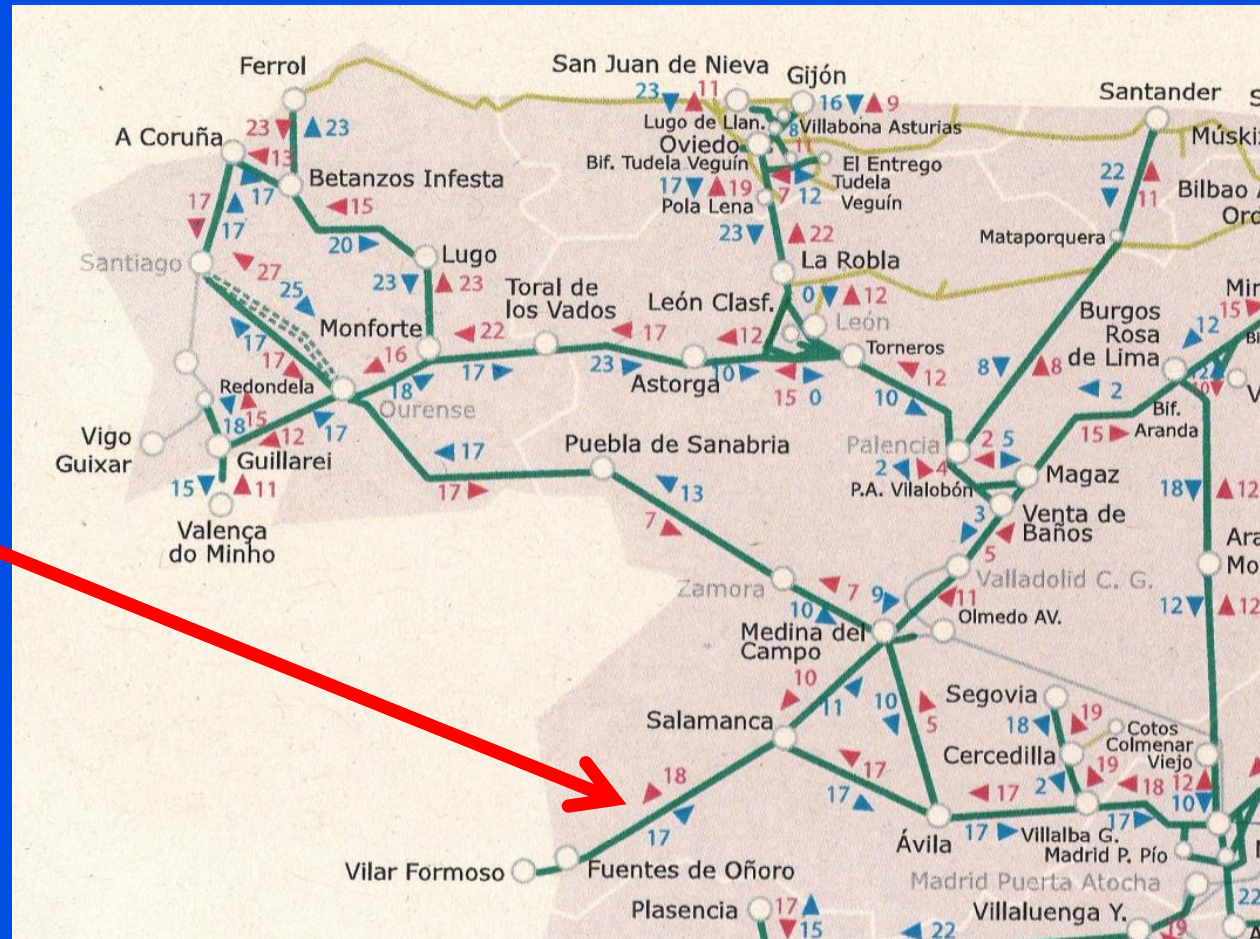
Inconvenientes

- Perda de competitividade para passageiros por aumentar tempos de percurso e ser via única.
- Transporte de passageiros Lisboa – Madrid continua dependente da via aérea
- Desrespeito por compromissos internacionais ⇒ prejuizos para Espanha que construiu a linha Madrid Badajoz a contar com o tráfego de Lisboa

Inconvenientes

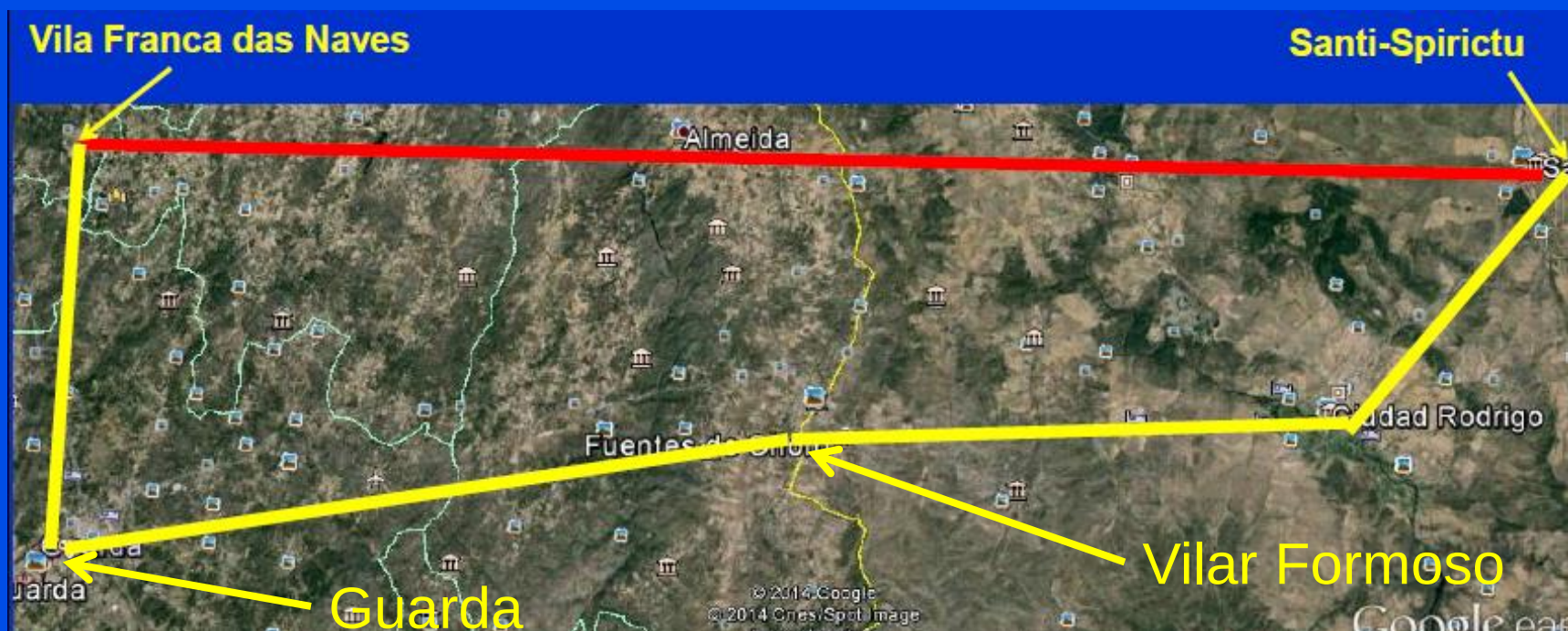
- Redução da capacidade negocial de Portugal para obter melhorias de competitividade na ligação de Salamanca à fronteira portuguesa.

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)

Solução (Sines – Caia)

- Via dupla, $V_{max}=350$ km/h, usando corredor da AV do Caia a Vendas Novas (para planejar mais tarde a rede na região de Lisboa)
- Nova linha directa entre a ponte de Alcácer e Sines
- Vendas Novas – ponte de Alcácer: 3º carril ou nova via de bitola europeia ao lado da via existente

Corredores ferroviários internacionais

- Soluções planeadas são remendos que não servem as necessidades futuras e por isso são desperdícios
- Soluções aqui propostas são mais caras que as planeadas mas servem as necessidades da economia portuguesa e preservam a credibilidade do Estado. É preferível ter soluções competitivas e de futuro em 2024-2030 do que remendos em 2020.

3 – FINANCIAMENTO

(dúvidas e preocupações)

Fundos UE (transportes)

PETI3+ (ref 48) ⇒ 2683 milhões euros (2014-2020)



GOVERNO DE
PORTUGAL

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

EIXO PRIORITÁRIO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	2.435	0	905	1.117	413
Corredor internacional norte	1.765	120	700	600	345
Corredor internacional sul	840	0	352	0	488
Corredor do interior ⁴	2.746	130	1.138	609	869
Corredor do Algarve	131	0	48	66	17
Transportes públicos de passageiros	755	15	592	88	60
TOTAL	6.067	145	2.683	1.880	1.359

Ilustração 34 - Distribuição de investimento por corredor prioritário

Alocação de Fundos UE

(sector dos transportes)

Acordo de Parceria Portugal UE 2014-2020 (ref 66): 845 M

07	Promover transportes sustentáveis e eliminar os estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas	236.113.500	609.000.000	845.113.500
----	--	-------------	-------------	-------------

POCI Compete 2020 (ref 90): 709 M euros (valores indicativos)

Quadro 7: Dimensão 1 - Domínio de Intervenção

Eixo prioritário		IV - Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas (OT7)		
Fundo	Categoria de região	Código		Montante €
ERDF	Menos desenvolvidas	026. Outros caminhos-de-ferro		100.000.000,00
CF		024. Caminhos-de-ferro (RTE-T Principal)		<u>207.000.000,00</u>
CF		025. Caminhos-de-ferro (RTE-T Global)		239.000.000,00
CF		035. Transportes multimodais (RTE-T)		35.000.000,00
Eixo prioritário		IV - Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas (OT7)		
Fundo	Categoria de região	Código		Montante €
CF		039. Portos marítimos (RTE-T)		64.000.000,00
CF		040. Outros portos marítimos		64.000.000,00

845-709= 136 M euros $\Rightarrow$ Programas Operacionais dos Açores e Madeira

CEF (Mecanismo Interligar a Europa)

Parte I – **CEF Coesão**: verbas disponíveis apenas para os países da Coesão (verba reservada a Portugal se os projectos forem considerados credíveis: **510 M euros**) –
comparticipação da UE = 85%

Parte II – **CEF UE**: acessível a todos os estados membros da UE
(não há quotas nacionais)

Verbas disponíveis para o período 2014- 2020

CEF Coesão: 11 300 Milhões de euros

CEF UE: 14 900 Milhões de euros

Critérios de alocação de verbas do CEF - UE

CONNECTING EUROPE FACILITY

(ref 30)

HOW WILL CEF WORK?

Management of grants

The award of financial support in the form of grants will be done by the Commission via a competitive process. Calls for projects will be organised regularly for both the annual and the multi-annual work programmes. The proposals will be evaluated by external experts on the basis of a clear set of criteria, including the quality, maturity and relevance to the specific objectives of the calls. The evaluation process will be based on two key principles: equal treatment – all proposals will be evaluated in the same manner against the same criteria; and transparency – adequate feedback will be given to applicants on the outcome of the evaluation of their proposals.

Proposals applying for grants for works will need to provide a Cost-Benefit Analysis to show evidence of their economic viability. The selection of projects will continue to be based on an external selection phase, involving independent experts, followed by an internal phase managed by DG MOVE. The selection will be strengthened further at the level of the internal evaluation, allowing a qualitative analysis of the overall value of projects towards the development of the EU transport policy.

⇒ **Transferência modal**

(ref 63)

Verbas do CEF alocadas a Portugal

CEF Coesão – há 2 calls até 2016, depois deixa de haver verbas reservadas por país. Na 1ª call Portugal não apresentou candidaturas para obras, mas recebeu 6,5 M para estudos (ref 91). Na 2ª call espera receber o restante dos 510 M euros alocados a Portugal

CEF UE – na 1ªcall foi atribuída a maior parte da verba total disponível. De acordo com as listas de projectos financiados (ref 91 e ref 93) Portugal recebeu cerca de 150 M euros. Ferrovia: 129 M euros para Évora-Caia

COMMISSION IMPLEMENTING DECISION

of **XXX**

Ref 91

establishing the list of proposals selected for receiving EU financial assistance in the field of Connecting Europe Facility (CEF)-Transport sector following the calls for proposals launched on 11 September 2014 based on the Multi-Annual Work Programme

COMMISSION IMPLEMENTING DECISION

of **XXX**

Ref 93

establishing the list of proposals selected for receiving EU financial assistance in the field of Connecting Europe Facility (CEF)-Transport sector following the call for proposals launched on 11 September 2014 based on the Annual Work Programme

Análise Preliminar de Alocação de Fundos Comunitários

Fundos Disponíveis

Pressupostos assumidos

Fundo de Coesão

- 1.000 Milhões de Euros afetos às infraestruturas de elevado valor acrescentado.
- Regiões de Lisboa e Vale do Tejo e Madeira não elegíveis.
- 85% de cofinanciamento: 85% Fundo de Coesão e 15% de Contrapartida Nacional.

709

Fundo de Coesão

1.000,0 @ 85%
Milhões de Euros

Connecting Europe Facility (CEF): parcela de fundos alocados a Portugal

- 510 Milhões alocados a Portugal para infraestruturas de elevado valor acrescentado.
- Apenas projetos inseridos nos corredores *Core* são elegíveis.
- 85% de cofinanciamento: 85% CEF e 15% de Contrapartida Nacional.

510 ou ↓

CEF Portugal

510,0 @ 85%
Milhões de Euros

Connecting Europe Facility (CEF): parcela de fundos disponíveis para concorrência entre Estados-membros

- Total de 21.000 Milhões de Euros para alocar aos países da UE.
- Apenas projetos inseridos nos corredores *Core* são elegíveis.
- Até 40% de cofinanciamento: 85% CEF e 15% de Contrapartida Nacional.
- Objetivo de captar 1.000 a 1.500 Milhões de Euros para Portugal.
- Assim sendo, assume-se um potencial de alocação de 1.250 Milhões de Euros a projetos nacionais relativos a infraestruturas de elevado valor acrescentado.

143 ou ↑

CEF UE

1.250,0 @ 40%
Milhões de Euros

Fundos totais disponíveis

- 2.760 Milhões de Euros repartidos da seguinte forma:
 - 1.510 Milhões de Euros com cofinanciamento até 85%;
 - 1.250 Milhões de Euros com cofinanciamento até 40%.

Fonte: Secretaria de Estado das
Infraestruturas, Transportes e
Comunicações

(ref 29, Anexo II)

GTIEVA **PETI3+** **Realidade (?)**
2760 **2683** **709 + 510 + 143 = 1362**

Milhões de euros

Fundos da UE para os transportes

⇒ metade do previsto no PETI3+

⇒ execução do PETI3+ é impossível (a não ser com mais investimento público do OE)

Excerto de um documento apresentado ao Sr Secretário de Estado dos Transportes em Dezembro de 2011←

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

CEF – UE

Como é possível que Portugal só tenha recebido 150 M euros (1% do total, menos de 1/8 do previsto pelo GTIEVA) ?

Que projectos credíveis existiam na REFER
à data de fecho da 1ª call (Fev. 2015) que
não existissem já em 2011 ?

Se existiam porque não foram candidatados ?

Corredores ferroviários internacionais

Financiamento previsto no PETI3+ (milhões de euros)

$$UE = 700 + 352 = 1052$$

$$\text{Privados} = 600$$

$$OE = 345 + 488 = 833$$

Financiamento real (milhões de euros)

$$UE = 510 \text{ (CEF Coesão)} + 129 \text{ (CEF UE)} + < 207 \text{ (POCI)} < 846$$

Privados. Como serão ressarcidos ? PPP ?

OE – não vai ser desviado devido a faltas noutros projectos ?

Corredor da fachada Atlântica

Leixões – Lisboa – Sines

- Nova linha: nada se fará até 2020
- Com o ritmo de investimento previsto é irrealista pensar que se pode terminar a parte portuguesa do Corredor Atlântico até 2030

CEF Transport

A new policy framework

The core network will be formed of those parts of the TEN-T that carry the main concentration of trans-national traffic flows for both freight and passengers. It will ensure the effective connectivity of the Eastern and Western parts of the Union and of its peripheral regions to the central ones. It will provide efficient multi-modal links between the EU capitals, the main socio-economic centres and the main ports and airports of the Union.

Due to its strategic importance, its completion has been given priority. 2030 has thus been set as the target for the full completion of the core network.

(ref 30)

Se as políticas não mudarem Portugal não cumprirá este compromisso com os seus parceiros da UE

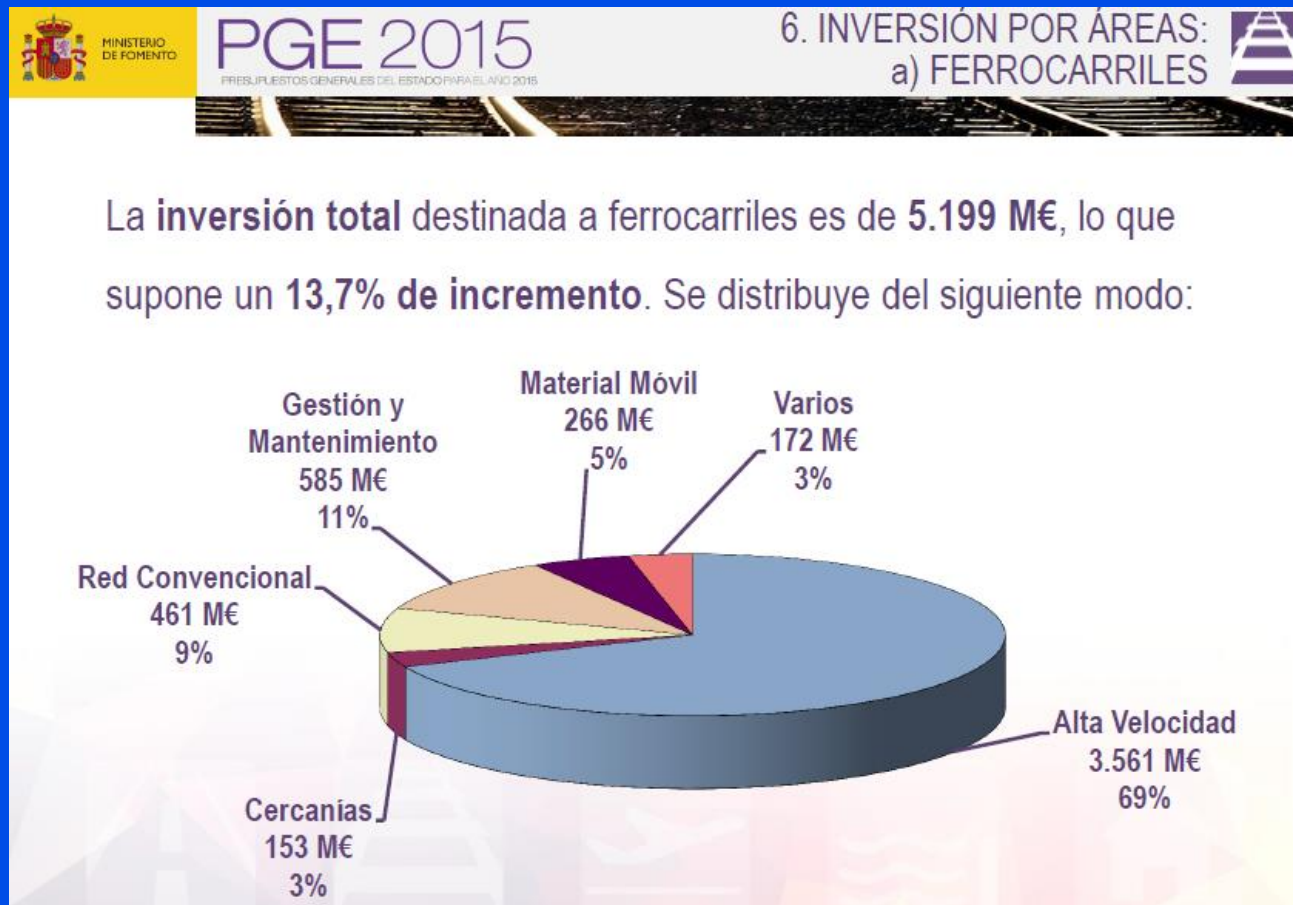
CEF – UE

Que projectos vai a IP apresentar na 2ª call, que já abriu e termina em Fevereiro de 2016? Qual a credibilidade dos mesmos face às políticas e prioridades de alocação de Fundos da UE (em particular promover a transferência modal e introduzir condições de interoperabilidade)?

Investimento público (OE) em ferrovia

Portugal – PETI3+ $\Rightarrow 1359 / 7 = \underline{194}$ M euros / ano (slide 48)

Espanha – $3561 + 153 + 461 = \underline{4175}$ M euros em 2015, com
tendência para aumentar ligeiramente ao longo



(ref 70)

Economia espanhola ≈ 6 x economia portuguesa

**Investimento em ferrovia em Espanha $\approx 4175 / 194 = 22$ x
investimento em ferrovia em Portugal**

$\Rightarrow$ Esforço de investimento em Portugal $< 1/3$ x esforço de investimento em Espanha.

$\Rightarrow$ Espanha começou a construir a rede ferroviária de bitola europeia em 1988. Portugal ainda não construiu 1km de linha em bitola europeia $\Rightarrow$ Portugal “só” tem um atraso de 27 anos em relação a Espanha, com tendência para aumentar

ACORDO DE PARCERIA 2014-2020

(ref 66)

JULHO DE 2014

- A criação de riqueza e de emprego pelas empresas e pelo investimento produtivo – assumindo o fim do ciclo baseado no investimento público;

**Sem investimento público $\Rightarrow$ não haveria estradas,
caminhos-de-ferro, portos e aeroportos $\Rightarrow$ não haveria
desenvolvimento económico $\Rightarrow$ Portugal estaria na Idade
Média**

**$\Rightarrow$ É preciso que o preconceito contra o investimento
público não continue a ser a base da decisão política**

Mau investimento público do passado (ex: auto-estradas vazias) $\Rightarrow$ dívidas $\Rightarrow$ austeridade $\Rightarrow$ não repetir erros do passado $\Rightarrow$ Conclusão: investimento público é necessário, mas tem de ser assertivo $\Rightarrow$ É preciso um Governo que saiba distinguir desperdícios de investimentos úteis à competitividade da economia.

Investimento na rede ferroviária de bitola europeia $\Rightarrow$ longo prazo $\Rightarrow$ sustentabilidade no tempo $\Rightarrow$ equilíbrio orçamental do Estado

Investimento na ferrovia $\Rightarrow$ reafecção de verbas do

Acordo de Parceria e do OE

Fundamentação detalhada no livro:



Versão digital: ref 89

Referências

www.adfersit.pt

The screenshot shows the ADFERSIT website interface. A red arrow points to the address bar containing 'www.adfersit.pt'. Another red arrow points to a sidebar menu on the left. The website header includes the ADFERSIT logo and the text 'associação portuguesa para o desenvolvimento dos sistemas integrados de transportes'. The navigation bar contains links: Início, Institucional, Informações, Eventos, Publicações, Links, and Contactos. The sidebar menu lists: Notícias, Comunicados da Direcção, Intervenções da Adfersit, and Divulgação Temática. The main content area features a banner for 'Ciclo de Conferência CONETIVIDADE E COMPETITIVIDADE' with the title 'Delimitação do Sector Empresarial do Estado' and the subtitle 'Deverão existir limites de actuação?'. 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 event is scheduled for 16 de Setembro de 2015 às 17h45 at the Auditório do Metropolitano de Lisboa. A footer section shows the ADFERSIT logo, the text 'associação portuguesa para o desenvolvimento dos sistemas integrados de transportes', and a Facebook 'Gostar da Página' button with 414 gostos. On the right, there are sections for 'Destaques', 'Sócios Beneméritos' (MOTAENGIL), and 'Revista Fer XXI' (25 ANOS).

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

ADFER SIT
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:

ADFER SIT
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

