



CIMEIRA

MOBILIDADE NA FACHADA ATLÂNTICA - o transporte ferroviário

AEP, Porto, 28 de Novembro de 2011

Mário Lopes (Vice-Presidente da ADFERSIT)

mlopes@civil.ist.utl.pt

Questões ambientais, como poluição, congestionamento de auto-estradas (ex: Pirinéus), etc. e energéticas, em particular o aumento do preço e futura escassez de petróleo.

⇒ Transporte marítimo e ferroviário competitivos ⇒ em geral as empresas querem dispor de ambos para não perder opções ⇒ a inexistência de um deles é um desincentivo ao investimento e um incentivo à deslocalização de empresas ⇒ albanização progressiva e invível da economia ⇒ bons acessos aos portos e ferrovia competitiva são absolutamente indispensáveis ao desenvolvimento económico

- ♦ Portugal – importações e exportações por via terrestre:

26 milhões de toneladas.

- ♦ Rodovia – 98%

- ♦ Ferrovia – 2%

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

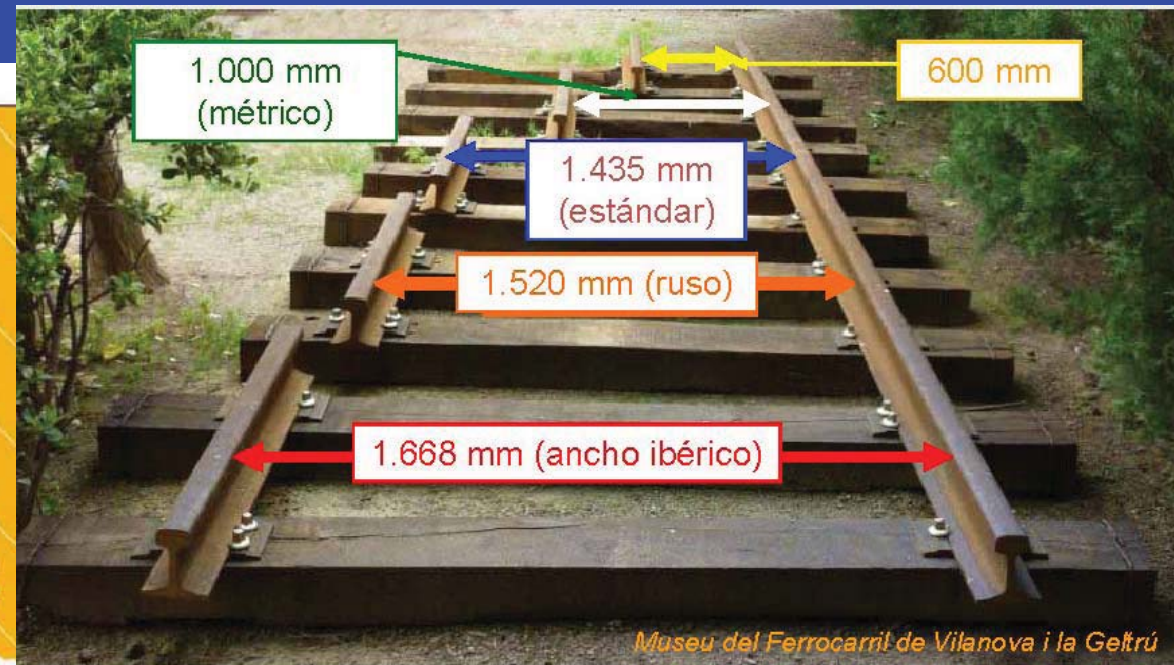
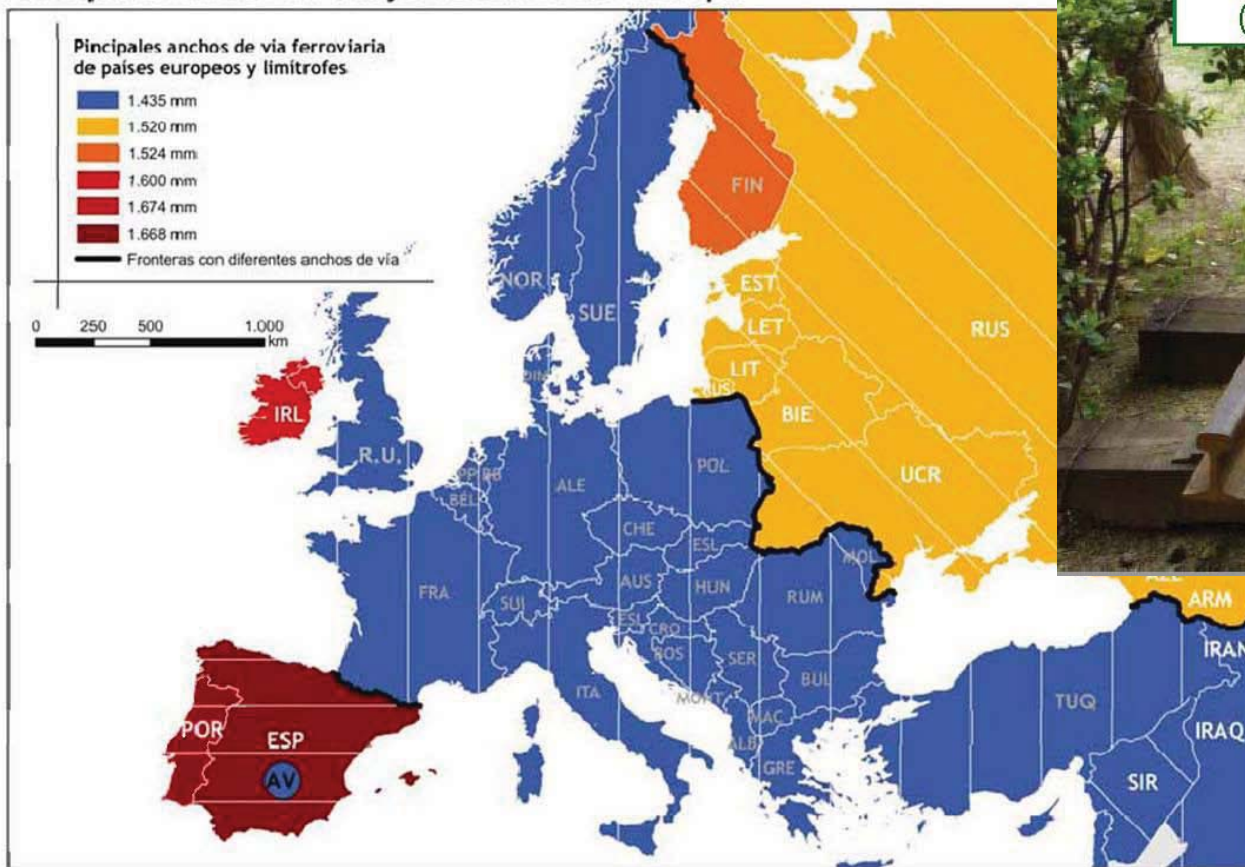
2009				Unidade: t
Países	Total de mercadorias	Mercadorias entradas	Mercadorias saídas	
Total	503 539	344 593	158 946	
Total - UE	503 539	344 593	158 946	
Espanha	503 539	344 593	158 946	

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

Causas da não utilização do modo ferroviário – falta de interoperabilidade com as restantes redes europeias ⇒ diferença de bitola, sistema de alimentação eléctrica e sistema de sinalização e controle de velocidade. Problema principal:

bitola

Principales anchos de vía ferroviarios de Europa



Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú

**Comboios
portugueses não
entram em França**

Consequências da diferença de bitola: transbordos que reduzem a fortemente a competitividade do transporte ferroviário



Transbordos



Mudança de rodados por causa da diferença da bitola



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”

Para as médias e longas distâncias, Portugal apenas dispõe de 2 sistemas de transportes terrestres, ambos pouco competitivos:

- Rodovia**
- Vias férreas desligadas da rede europeia**

Portugal só tem duas opções: ou segue a mesma política que Espanha (mudar a bitola) ou se isola (política de ilha ferroviária) e deixa albanizar a sua economia.

Mudança da bitola

Começa pela construção de linhas novas nos principais itinerários, para ter alternativas durante as obras. Também devem servir necessidades futuras, incluindo portanto o tráfego de passageiros (embora a prioridade sejam as mercadorias).

Em todas as Linhas (excepto Lisboa / Porto) não há tráfego que justifique linhas exclusivas para passageiros ou mercadorias ⇒

Linhas mistas (para passageiros e mercadorias)

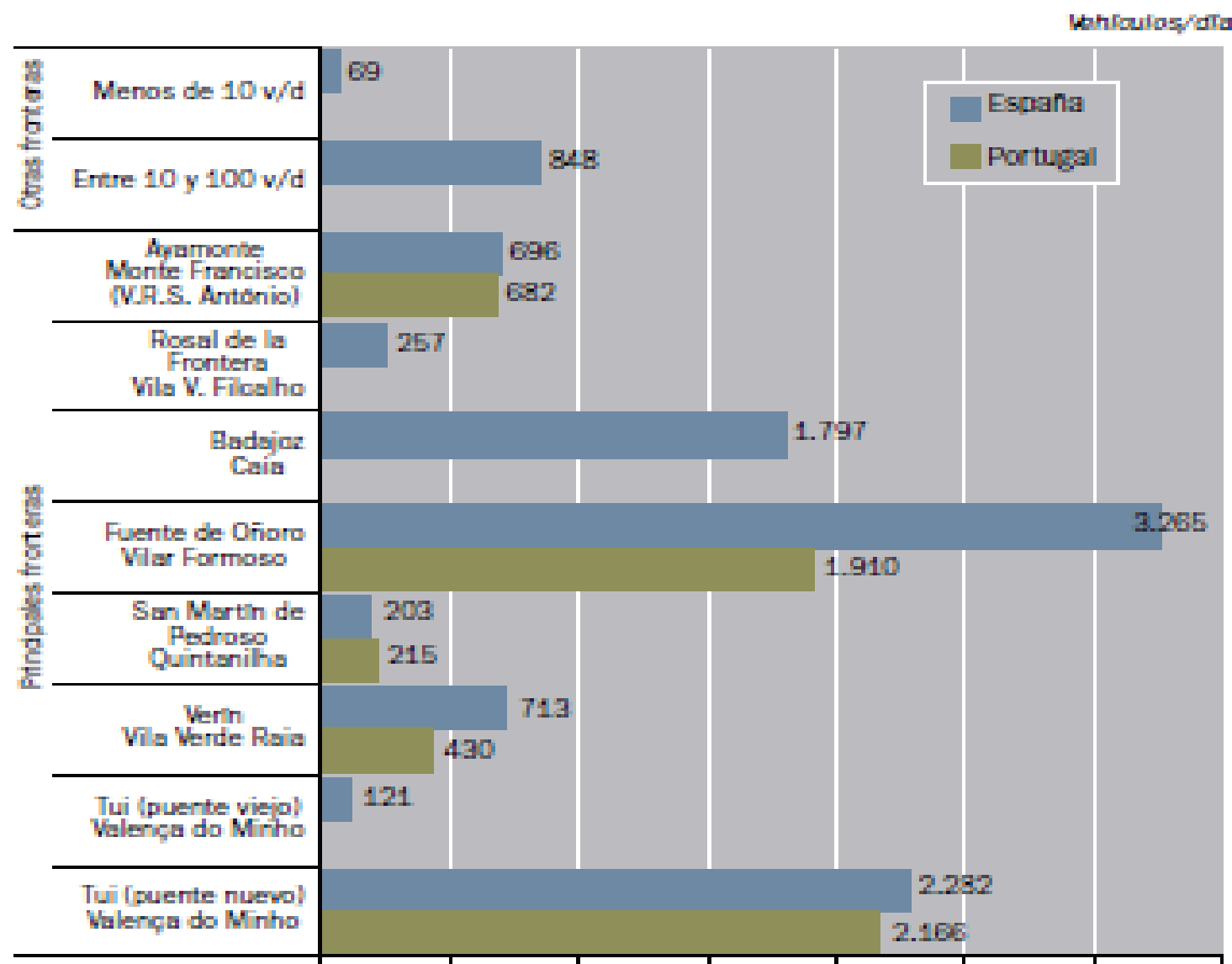
ITINERÁRIOS PRIORITÁRIOS

Passageiros – 1- Lisboa / Porto,

2 - ligações a Madrid e à Galiza

MERCANCÍAS

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



Fuentes: EP - Estradas de Portugal y DG Carreteras.



Linhas mistas de Alta Velocidade

Existem em Espanha, Itália e Alemanha, por exemplo.

Exemplo: Linha Barcelona / fronteira francesa, projectada para 350 km/h (ver notícia ao lado).

Outro exemplo: Linha do Norte, troço Aveiro / Pampilhosa. Circulam por dia diversos pendures a 220 km/h

(velocidade de projecto da linha Aveiro / Vilar Formoso) e dezenas de comboios de mercadorias (durante a noite)



El Nuevo Portal del Profesional de la Logística

Operadores de Logística Integral

teléfono de información
902 947 618

Entra o Regístrate RSS Newsletter Contacto



Inicio Qué es CdS Noticias Hemeroteca Entrevistas Agenda Documentos

Inicio > Noticias > Marítimo > Autoridades Portuarias > Hoy ha salido el primer tren de vehículos en ancho europeo desde el Puerto de Barcelona

ÚLTIMAS NOTICIAS > la tramitación de la solicitud para la nave de Azkar en El Prat > Los partidos abogan por priorizar las inversiones en in

Hoy ha salido el primer tren de vehículos en ancho europeo desde el Puerto de Barcelona

Imprimir

AA A

Traducir



Operado por Transfesa y con destino Alemania, la composición de 600 m, lleva un total de 240 vehículos del fabricante Seat, en 22 vagones.

Lunes, 21/11/2011 por CdS



OTRAS NOTICIAS

Primer tren de automóviles en ancho UIC desde el puerto de Barcelona

Reunión entre representantes de los puertos de Barcelona y Shanghai para promover acciones conjuntas

El puerto de Barcelona estrena la terminal ferroviaria del muelle Costa

Esta mañana ha salido del Puerto de Barcelona el primer tren cargado de automóviles nuevos **en ancho de vía internacional**. El tren, con destino a Fuersterhausen (Alemania), es el primer ferrocarril de vehículos que opera en España en ancho europeo.

Buscar

Búsqueda Avanzada



AGENDA

Noviembre 2011						
L	M	M	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
					6	

1 - Visão estratégica (longo prazo)

Planeamento de longo prazo $\Rightarrow$ servir necessidades futuras $\Rightarrow$

1- Características técnicas. Como as linhas são mistas devem servir as necessidades dos tráfegos tanto de

1.1 - mercadorias: pendentes (condicionam o peso dos comboios)

1.2 - passageiros: raios das curvas (condicionam as velocidades)

Obs: em terrenos montanhosos aumentar o raio das curvas aumenta muito os custos de construção, mas em terrenos planos não $\Rightarrow$ As altas velocidades são caras em terrenos montanhosos mas não em terrenos planos

2 – Intermodalidade.

2.1 - mercadorias: ligar aos portos

2.2 - passageiros: ligar aeroportos

2 – Prioridades (Mercadorias)

- i) Linha Aveiro / Vilar Formoso**
- ii) Linha Lisboa / Porto com ligação aos portos (Sines, Setúbal, Aveiro e Leixões), plataformas logísticas e algumas instalações industriais**

3 - Coordenação com Espanha

Fortes interesses comuns

Prioridades diferentes $\Rightarrow$ acordos equilibrados

Ex: Poceirão-Caia-Madrid seguido de Aveiro-Salamanca-Irun

Financiamento

Poceirão / Caia (fronteira) + ligação a plataformas logísticas e portos de Sines e Setúbal – Fundos da UE 2007-2013

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

Para atingir os objectivos propostos é imperativo corrigir os **erros estratégicos** da política de transportes dos últimos anos:

- Manter o transporte de mercadorias em bitola ibérica (política de ilha ferroviária)
- Não ligar os portos à nova rede ferroviária de bitola europeia e alta velocidade.
- Não ligar os aeroportos (NAL e Sá Carneiro) às linhas da nova rede de bitola europeia e alta velocidade em plena via

Os erros estratégicos reflectem-se em erros em projectos concretos:

1 – Troço Poceirão – Caia da Linha Lisboa-Madrid

1.1 – 3ª via inútil entre Évora e o Caia em bitola ibérica, devido a querer utilizar o troço Poceirão / Caia só para passageiros (erro já corrigido pelo actual Governo)

1.2 – não ligação aos portos (o actual Governo já referiu que ia corrigir este erro)

1.3 – não passar no NAL em plena via

P.S. Como o terreno é plano a eventual redução da velocidade não permite fazer poupanças significativas

3 – Linha Lisboa / Porto exclusiva para passageiros

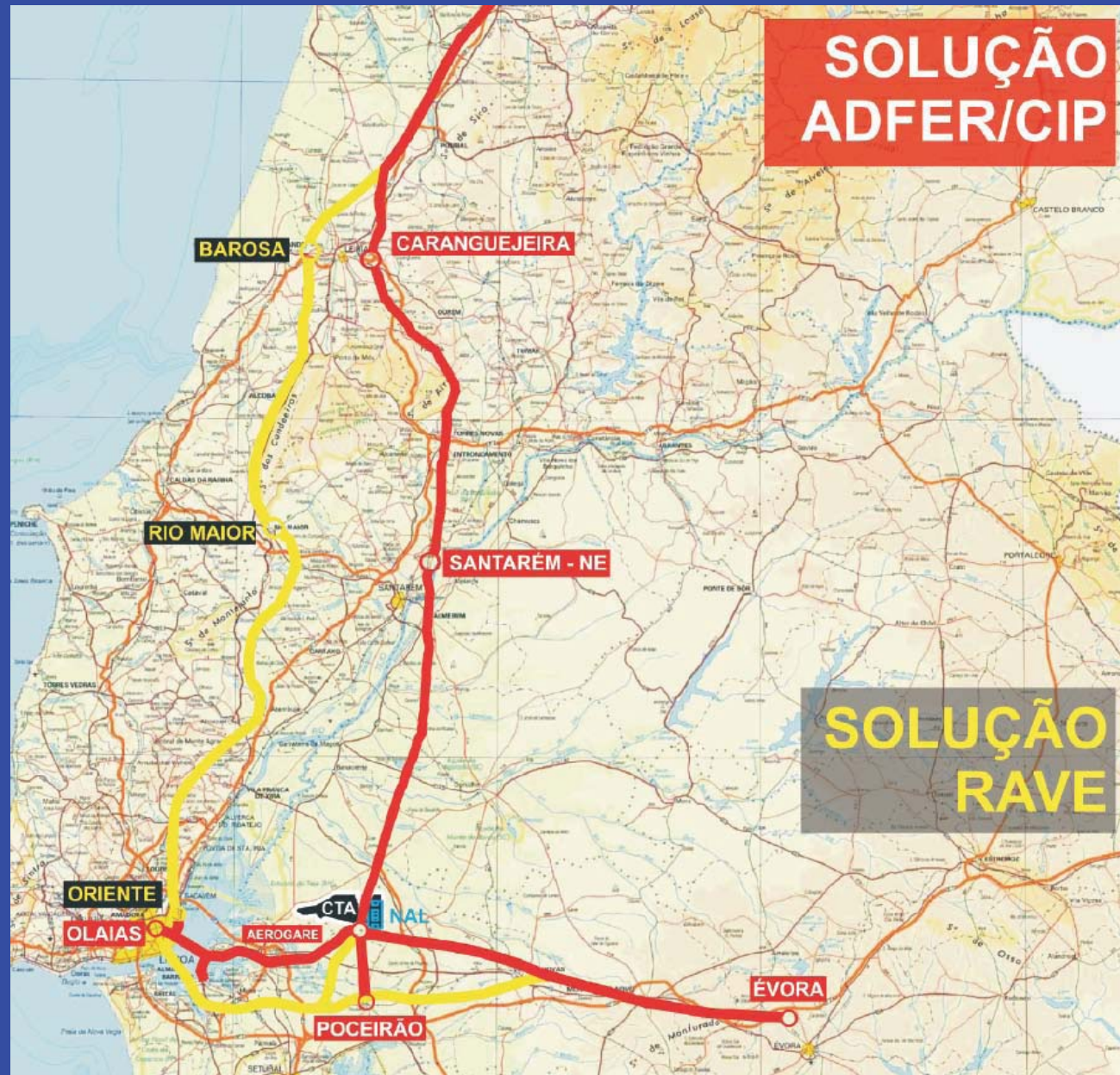
Para as mercadorias a rede portuguesa de bitola europeia ficaria dividida em duas que só se ligam por Madrid (por exemplo a ligação directa Sines-Galiza teria de se fazer por Madrid)

Encareceria fortemente (ou inviabiliza) a futura mudança da bitola na linha do norte, o que pode comprometer a mudança da bitola em toda a rede ferroviária convencional

Apesar desta obra estar ainda longe de começar, este erro já originou o desperdício de dezenas de milhões de euros em outras obras que dependem desta. Ex: ampliação Braço de Prata/ Oriente

A correcção deste erro implica uma alteração de traçado, com vantagens adicionais:

- bastante mais barato (terreno muito mais plano)
- liga ao NAL em plena via
- afecta muito menos pessoas (menor densidade populacional)



Causas deste erro: só se estudaram traçados que passam na Ota, mesmo sem construir lá o aeroporto

NOTA TÉCNICA

Designação:	Nº Doc.:	
Análise comparativa das alternativas de entrada em Lisboa	Data:	OUT/2007
	Pág.:	3 / 24

1. INTRODUÇÃO

A presente nota técnica apresenta a análise comparativa das alternativas de entrada, em Lisboa, do eixo Lisboa-Porto. As duas alternativas em análise distinguem-se quanto à margem do Tejo em que os respectivos corredores se desenvolvem:

Alternativa A - A Linha Lisboa-Porto entra em Lisboa pela margem direita do Tejo, vindo directamente de Norte, e a Linha Lisboa-Madrid pela futura Terceira Travessia do Tejo (doravante TTT). A estação central de Lisboa, situada no Oriente, é uma estação de passagem que conecta, em continuidade.

Alternativa B. - A Linha Lisboa-Porto, vinda de Norte, atravessa o Tejo, na zona de Alenquer, e aproxima-se de Lisboa pela Margem Esquerda, até à zona de Pinhal Novo. A partir do Pinhal Novo a linha Lisboa-Porto, e a linha Lisboa-Madrid passam a utilizar um corredor ferroviário comum, atravessando o Tejo pela TTT. A estação de Lisboa é, neste cenário, uma estação terminal.

A análise comparativa foi, inicialmente, desenvolvida assumindo como pressuposto que, independentemente da decisão que irá ser tomada relativa à localização do Novo Aeroporto de Lisboa (doravante NAL), a Alta Velocidade Ferroviária passaria, em qualquer das alternativas, na zona da Ota.

:: Itinerário absurdo estudado pela RAVE como alternativa (Oriente-Barreiro – Pinhal Novo – NAL – Alenquer)



4 – corredor da TTT (Terceira Travessia do Tejo). É praticamente incompatível com o traçado da Linha Lisboa / Porto pela margem esquerda do Tejo, que permite o tráfego de mercadorias

OBS: a conclusão do relatório do LNEC que recomenda a ponte Chelas-Barreiro só é válida face ao Mandato que o Governo da altura impôs ao LNEC (pág. 270) e que obrigava a esta conclusão. Na prática (não formalmente) o estudo já tinha uma conclusão antes de começar a ser feito. Nenhum dos estudos técnicos parcelares realizados no LNEC recomenda a ponte Chelas-Barreiro.

5 – Linha Porto / Vigo só para passageiros

6 – Não passagem da plena via da Linha Porto / Vigo no aeroporto Sá Carneiro

Sucesso do projecto:

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

- Apoio da opinião pública**
- Evitar erros estratégicos e decisões erradas sobre obras específicas que fundamentam a contestação (ex: Ota, ponte Chelas / Barreiro, etc.)**

⇒ 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/>