

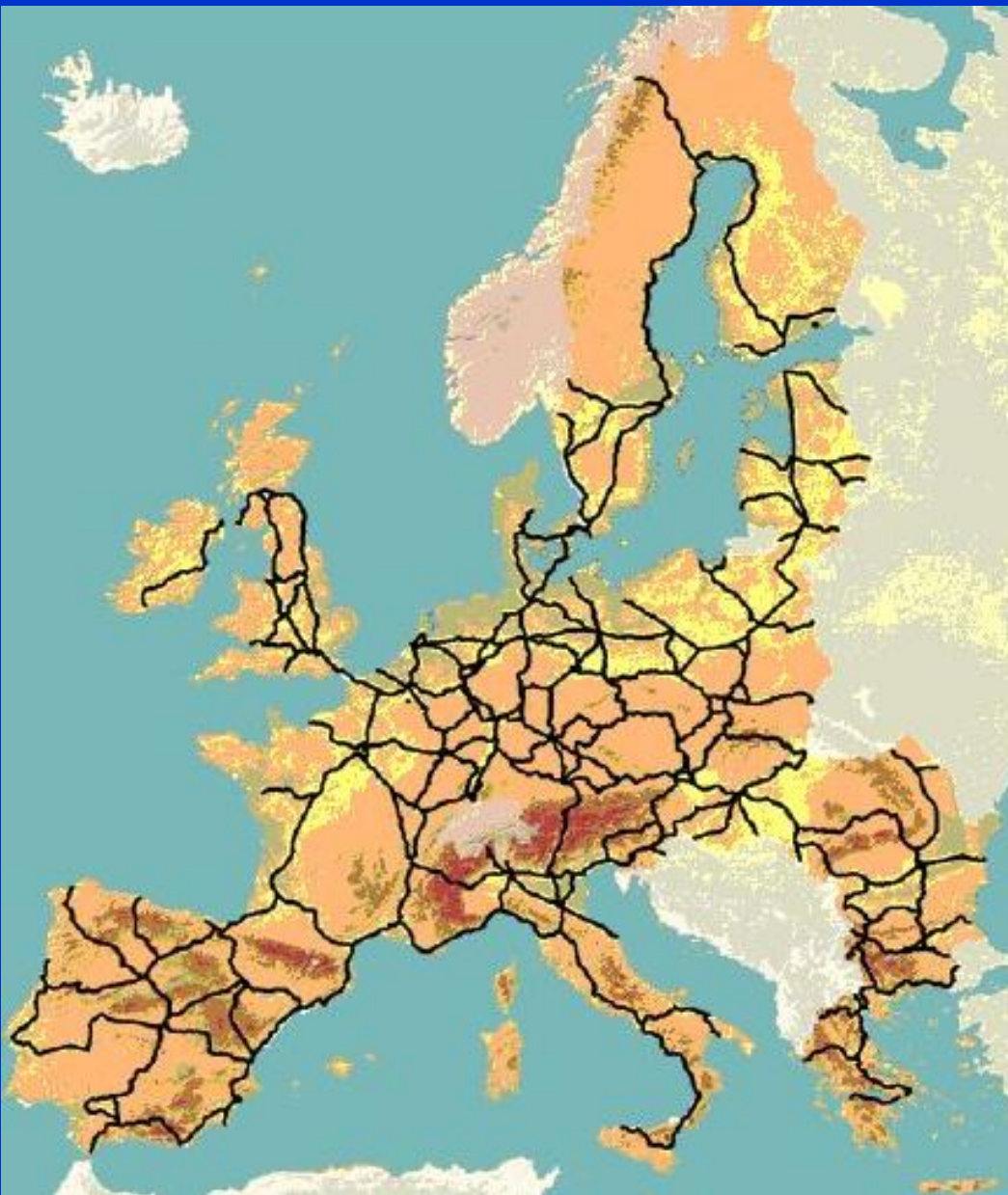


Transporte Internacional de Mercadorias

Lisboa, 11 de Dezembro de 2012

Mário Lopes (Vice-Presidente da ADFERSIT)

mlopes@civil.ist.utl.pt



Principal mercado externo de Portugal: União Europeia

Estamos na periferia da UE

Competitividade das empresas:

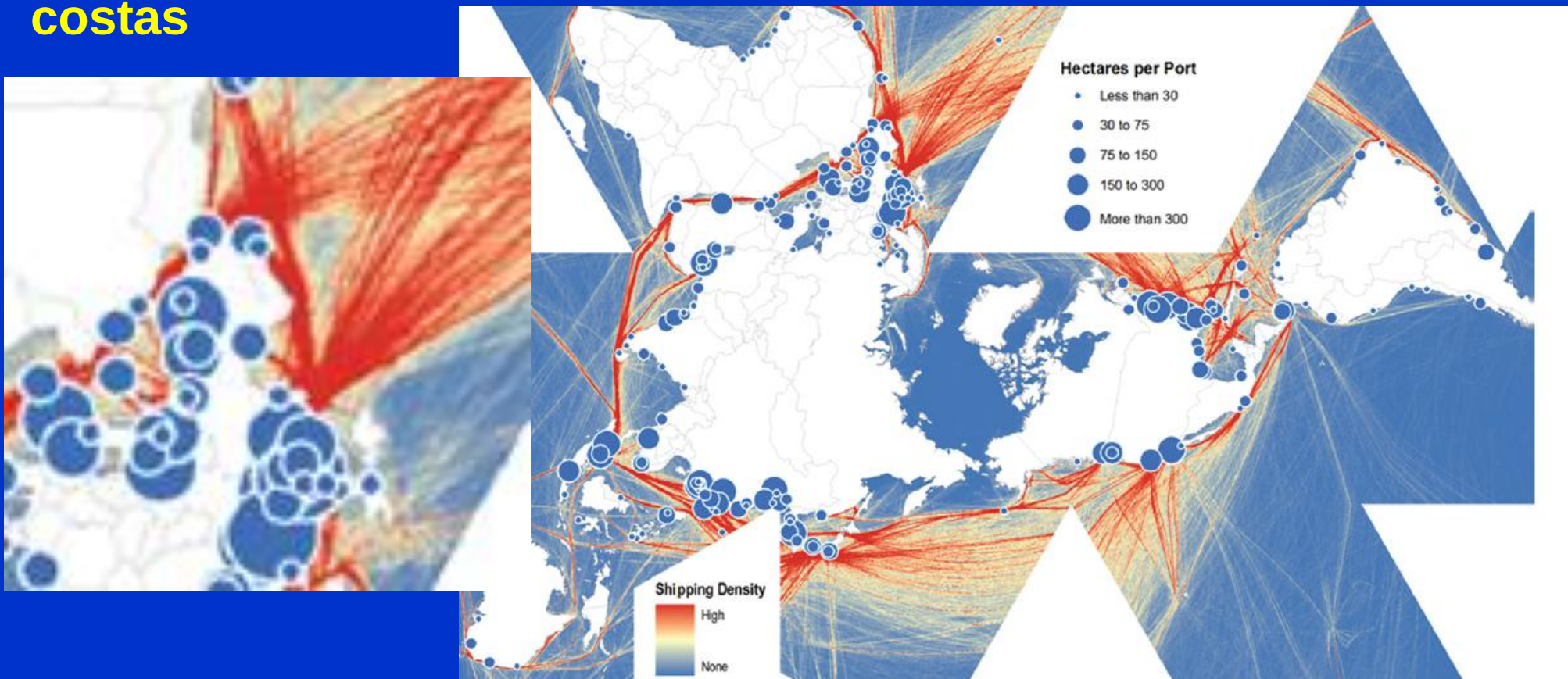
Importa dispor tanto de boas ligações marítimas (zonas costeiras, mais barato) como terrestres (interior da Europa, maior rapidez)

Ligações ao resto do mundo: via marítima

Via marítima: portos

Portos actuais asseguram boas ligações marítimas aos portos europeus

40% do tráfego marítimo mundial passa em frente às nossas costas



Fracas ligações ferroviárias, em particular a Espanha $\Rightarrow$ hinterland limitado

Calados máximos (para porta-contentores)

Leixões	- 12m
Aveiro	- 12m
Lisboa (Alcântara)	- 13m
Setúbal	- 12m
Sines	- 17,5m

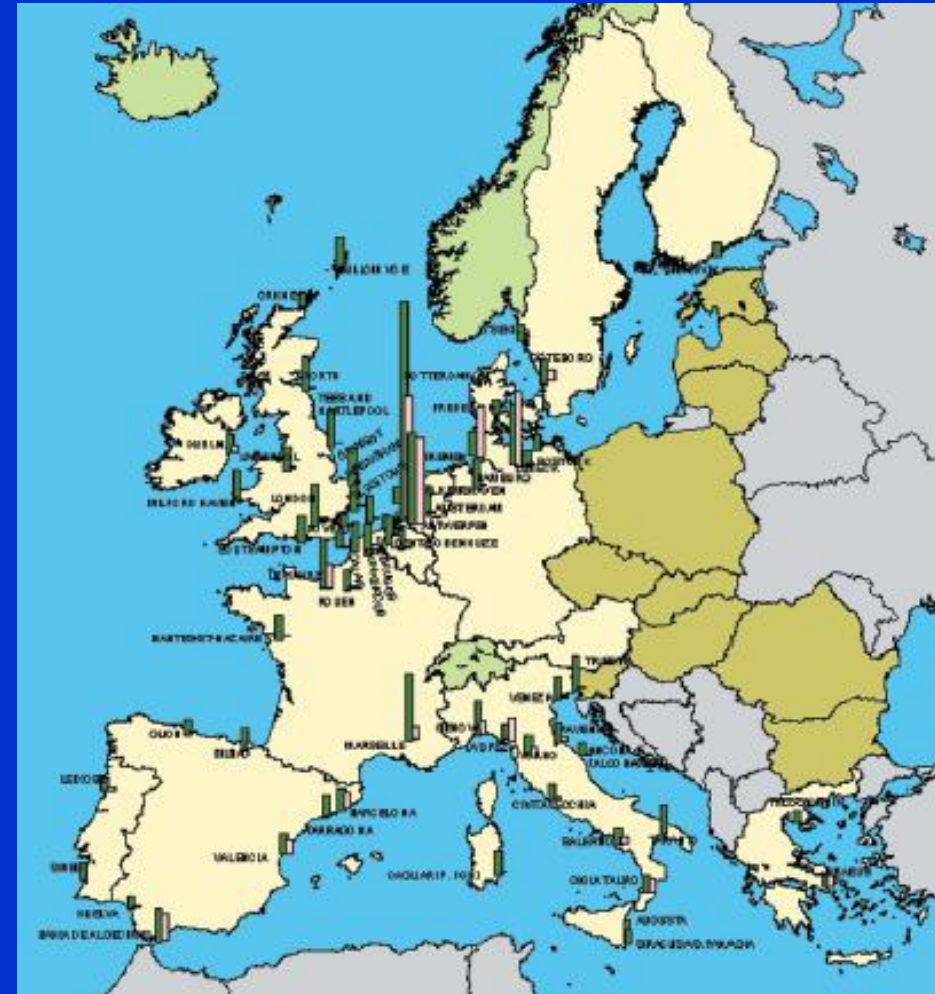
Os maiores porta-contentores (calado: 15,5m) precisam de $15,5+2=17,5\text{m}$ de profundidade $\Rightarrow$ só podem atracar em Sines

Grandes navios porta-contentores só atracam se tiverem quantidades significativas de mercadorias para carregar e descarregar

⇒ poucos escalam os nossos portos

⇒ mercadorias para mercados afastados têm de ser enviadas por via marítima ou terrestre para outros portos europeus (Antuérpia, Roterdão, etc.) e daí para os destinos finais

⇒ **acréscimos de custos de transportes que reduzem a competitividade da economia portuguesa**



Melhoria das ligações ao resto do mundo ⇒ tirar partido da grande vantagem que é a nossa localização geo-estratégica ⇒ grande parte dos navios não precisa de se desviar das suas rotas para vir aos nossos portos ⇒ estratégia para atrair grandes porta-contentores a um dos nossos portos

⇒ Sines, por 2 razões:

- ⇒ 1 – águas profundas: pode receber qualquer navio**
- ⇒ 2 – espaço ilimitado na vizinhança**

Se as estas vantagens se adicionarem boas ligações ferroviárias directas a Espanha, Sines pode apresentar vantagens face aos seus concorrentes mais directos e atrair as grandes cadeias logísticas internacionais. Não poderá competir com os portos do norte da Europa pelos seus hinterlands no centro da Europa, mas mesmo assim pode atrair muito mais tráfego do que actualmente.

Vantagens face aos concorrentes mais directos:

Tanger Med – hinterland próprio e ligações ferroviárias directas ao centro da Europa

Algeciras – espaço para instalação de armazéns e indústrias na vizinhança do porto

Valência – posição geo-estratégica nos tráfegos Atlânticos

A existência de espaço na vizinhança do porto é uma vantagem para empresas de países afastados para proceder a operações de valor acrescentado (etiquetagem e montagem de produtos finais) mais perto dos destinos finais. Mas só se podem maximizar os efeitos desta vantagem se as ligações terrestres a Espanha e ao centro da Europa forem competitivas ($\Rightarrow$ ferrovia de bitola europeia).

A actividade de transhipment não é fiável para atrair os grandes porta- contentores, porque pode ser facilmente mudada de porto para porto.

Conclui-se que ligações ferroviárias internacionais competitivas, em particular a Espanha (para alargar o hinterland), são importantes para Portugal maximizar a competitividade das ligações marítimas ao resto do mundo.

Por sua vez estas ligações são importantes para reduzir os custos de transporte e logística das empresas instaladas em Portugal, ou seja, para a competitividade da nossa economia.

Vias terrestres

Situação actual

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

Rodovia – 98%

Ferrovia - 2%

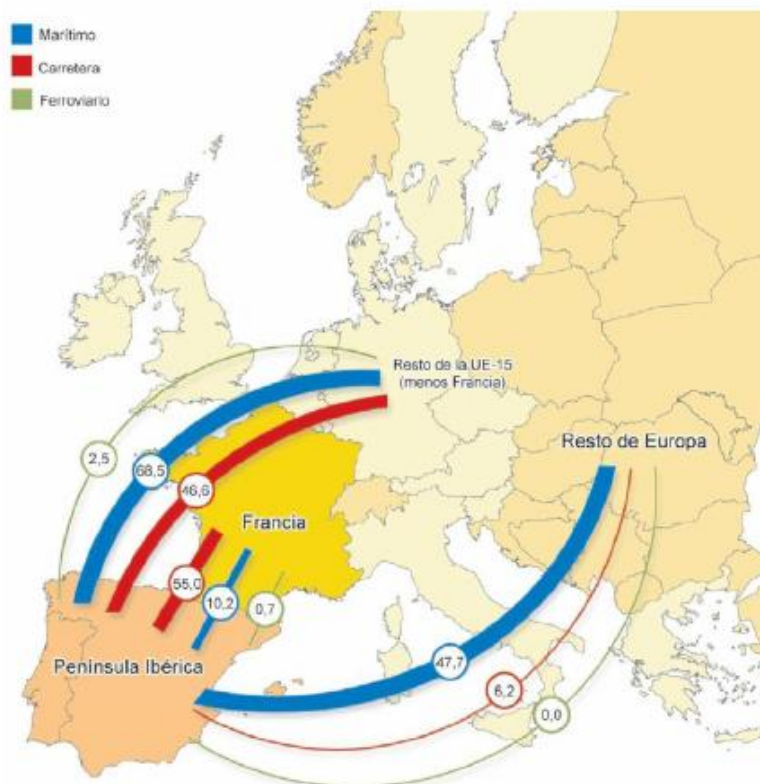
Quadro II.8 - Tráfego Internacional: Quantidades transportadas sobre a rede principal de caminhos de ferro, por países

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

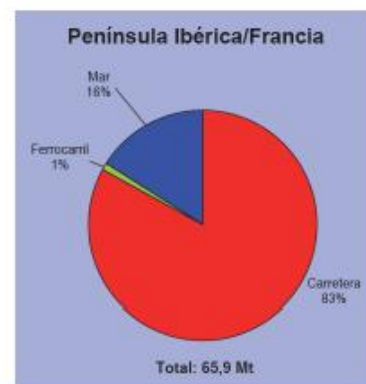
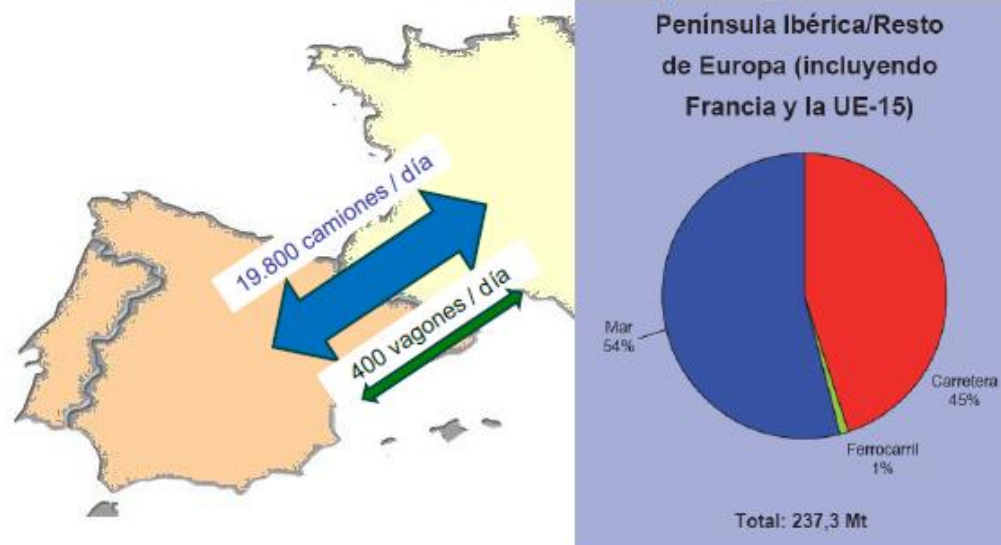
Origem: CP Carga S.A. e Takargo S.A.

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 2010
Observatorio transfronterizo España – Portugal. Dic. 2009

Impacto na competitividade da economia:

Extremamente negativo: a rodovia é cada vez menos competitiva para médias e longas distâncias nos corredores de maior tráfego, devido aos constrangimentos ambientais e energéticos.

- ambientais: poluição e congestionamento, vão induzir constrangimentos ao transporte rodoviário
- energéticos: aumento do preço e escassez de petróleo

Futuro: o agravamento da situação é facilmente previsível

Espanha está a resolver o problema ⇒ ferrovia competitiva

Consequências para Portugal se não fizer o mesmo: desincentivo ao investimento e estímulo à deslocalização de empresas

⇒ Albanização progressiva e invisível da economia portuguesa

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

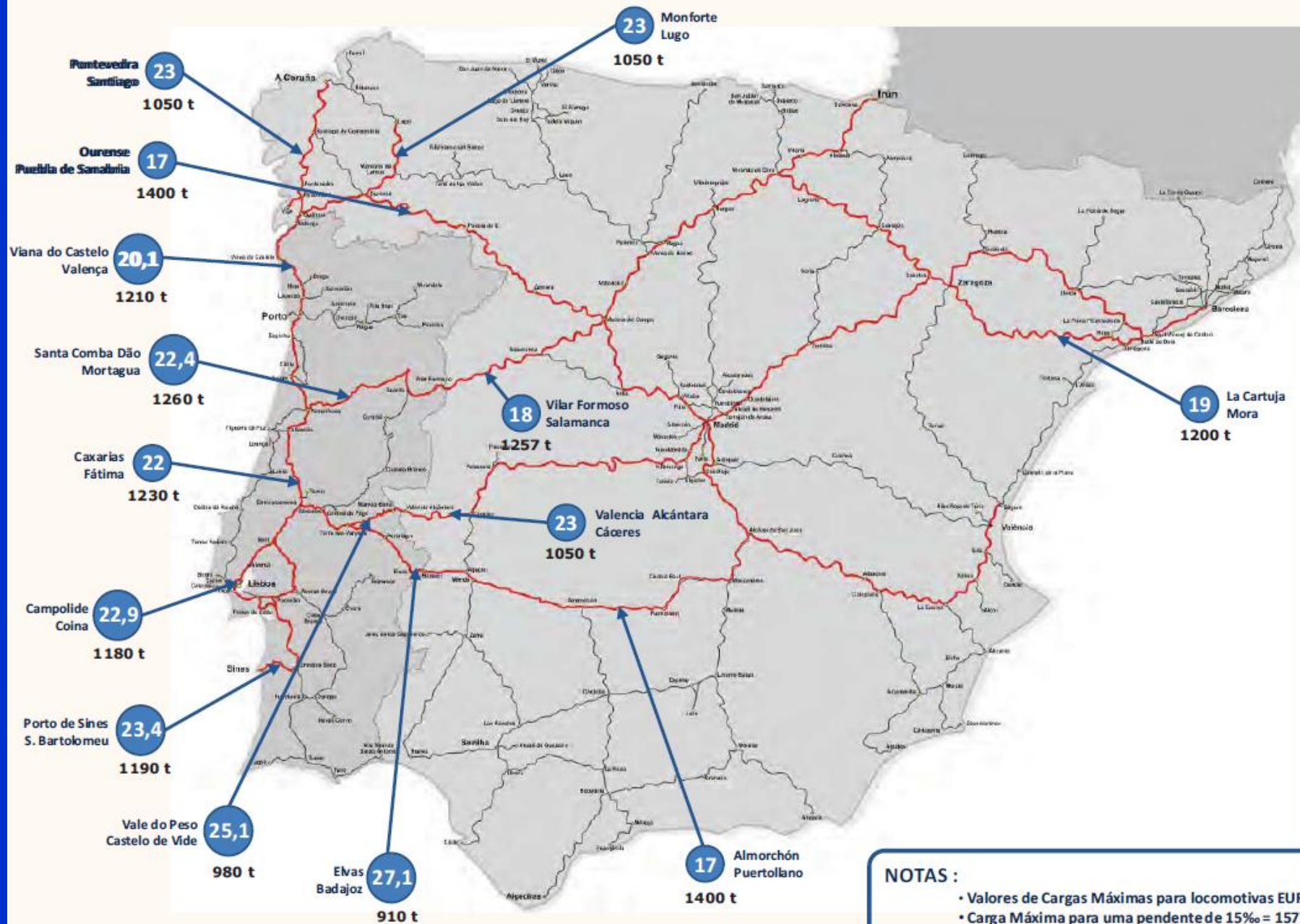
- diferenças de bitola
- pendentes excessivas
- diferenças de sistema eléctrico
- diferenças nos sistemas de sinalização
- linhas de resguardo e cruzamento (750m)
- terminais e ramais particulares
- engates

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.

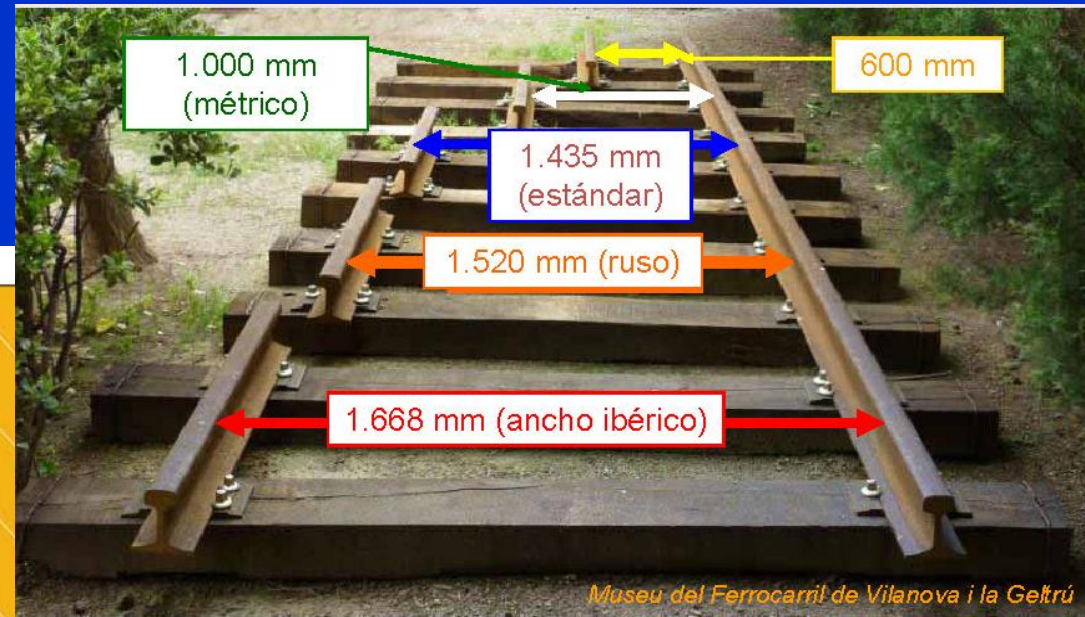
MAPA DE PENDENTES CRÍTICAS - CORREDORES IBÉRICOS



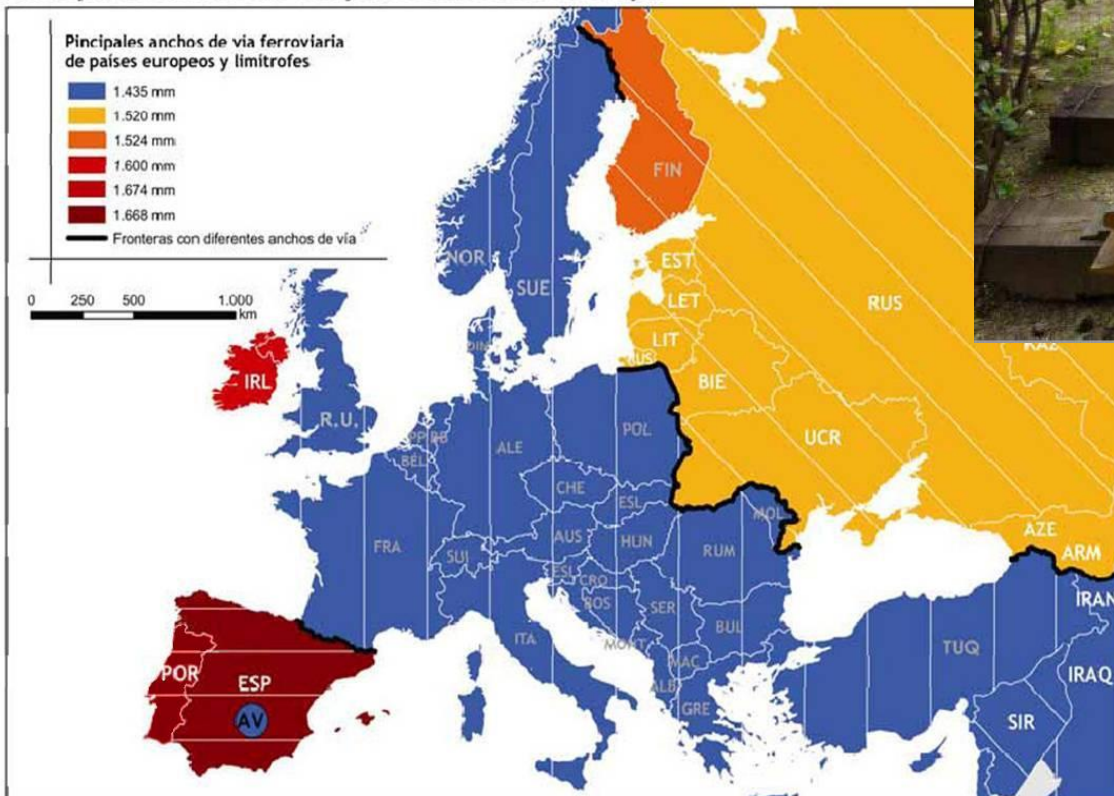
Problema principal:

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

Transbordos



Percas de tempo

Sincronização de horários

Problemas de capacidade

Quota da ferrovia no transporte terrestre de mercadorias

Portugal	Espanha	UE	EUA
4%	3%	7%	43%

Admita-se que nas passagens dos Pirinéus a quota da ferrovia era semelhante à dos EUA

Transbordo de cerca de 100 comboios e mais de 4000 contentores por dia. Sincronização das chegadas dos comboios 2 a 2 (um de cada lado)

⇒ **Transbordos** – encarece o transporte mas é viável se as quantidades forem limitadas. Não resolve os problemas de fundo (ambientais e energéticos), que implica a transferência de uma parte significativa do tráfego terrestre de mercadorias para a ferrovia

Resolução destes problemas

- Em Portugal as linhas de caminho-de-ferro devem servir o tráfego de passageiros e mercadorias; uma razão é que em geral os volumes de tráfego não justificam linhas separadas para ambos os tipos de tráfego
- Tráfego de passageiros – padrões de velocidade são antiquados

Resolução simultânea de todos estes problemas (bitola, pendentos, comboios de 750m, velocidades, sinalização,):

⇒ nova rede ferroviária de bitola europeia

(com ligação aos principais portos e plataformas logísticas e não excluindo melhorias na parte da rede existente a manter)

WHITE PAPER

European transport policy for 2010:
time to decide



União Europeia

No railway system can be fully competitive unless all matters relating to the removal of technical barriers to trade in trains and to their interoperability — that is, their ability to run on any stretch of the network — are resolved first. In particular, although goods wagons and

Espanha - tem 40 anos de experiência com estes sistemas (transbordos, mudança de rodados) 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

“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”

Auto-Europa, um dos maiores exportadores



TVI24

10:16

E as candidatas a «palavra do ano» são...



AGÊNCIA FINANCEIRA

[Mercados](#) | [Economia](#) | [Política](#) | [Finanças](#) | [Empresas](#) | [Dinheiro Pessoal](#) | [Media e Tecnologia](#)

Banco central alemão

Revê em baixa previsões de crescimento

Últimas

Autoeuropa pede ligação ferroviária directa ao Norte da Europa

Projecto é fundamental para a competitividade da empresa e da indústria

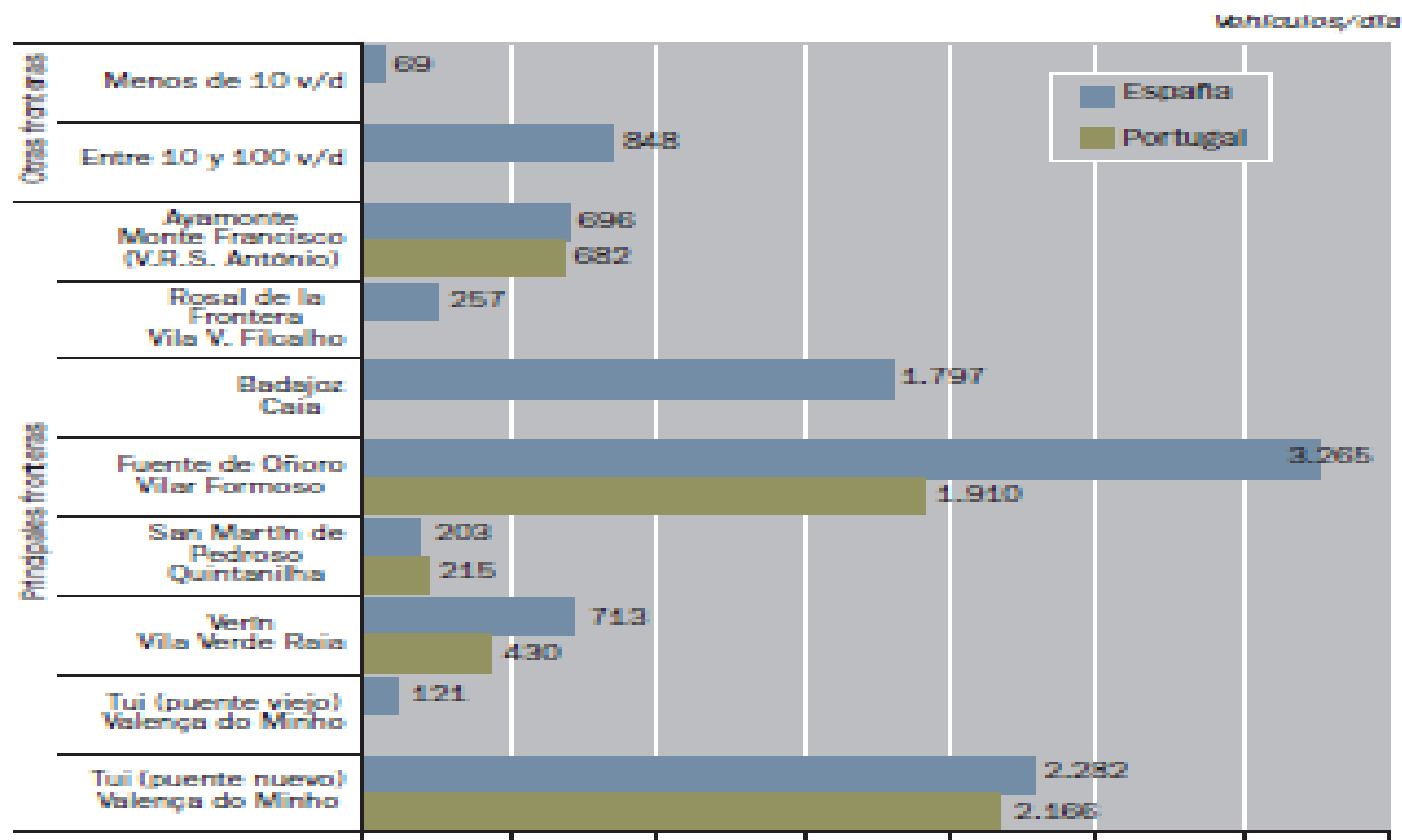
Por *Paula Gonçalves Martins* | 2011-09-27 16:17

Prioridades para Portugal

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.

Corredor Aveiro - Salamanca - Irun

Corredor Aveiro – Salamanca – Irun

O mais importante para a economia portuguesa.



Importância da ligação Lisboa-Madrid

- Credibilidade do Estado (Espanha e UE): cumprir acordos com Espanha, permitindo negociar timings razoáveis para a ligação a Vilar Formoso do lado espanhol
- Se Portugal não cumprir, a Espanha poderá não fazer a ligação a Vilar Formoso – risco tremendo para Portugal, porque isolaria o norte do país da Europa
- antecipar a ligação dos portos, plataformas logísticas e indústrias do sul a Madrid e à Europa central (no pressuposto natural de que nas ligações em bitola europeia a Irun, a Espanha dará prioridade a Madrid relativamente a Vilar Formoso)
- melhorar as ligações ferroviárias Lisboa-Madrid para passageiros (mesmo sem a TTT o tempo de percurso passa de 10h para cerca de 3h 40m)

RFC 4

Terminals Advisory group



Rail Freight Corridor 4

Sines-Lisboa / Leixões | Sines-Elvas /
Algeciras – Madrid - Medina del Campo/
Bilbao / San Sebastian – Irun –
Bordeaux – Paris / Le Havre / Metz

Madrid, 22nd November 2012

Rail Freight Corridor 4

European Regulation 913/2010 (1/7)

- Regulation approved by European Commission on the 22nd September 2010, applicable by member states from the 10 of November 2010.
- Objective : overall purpose of increasing international rail freight's attractiveness and efficiency
- Solution : implementation of European rail network with 9 rail freight corridors to increase rail competitiveness and market share on the European transport market.

Rail Freight Corridor 4

Principal routes



More than 4300 km's railway network

Single or double track with 2 types of width:

- European (1435 mm)
- Iberian (1668 mm)

needing freight transfer between France and Spain

3 types of electric power :

- France 1500V CC
- Spain 3000V CC
- Portugal 25000V AC

More than 3 types of signalisation.

Connexion with corridor 2 (Metz) and 6 (Madrid)

Freight transfer operations needed in the Hendaye/Irun complex due to the different width of track between France and Iberian Peninsula

Sines-Lisboa / Leixões | Sines-Elvas / Algeciras - Madrid-Medina del Campo / Bilbao /
San Sebastian – Irun – Bordeaux – Paris / Le Havre / Metz

Rail Freight Corridor 4

European Regulation 913/2010 (2/7)

- **Competitiveness of rail freight** requires to act on the following parameters :
 - **Reliability** of railroad service offered by infrastructure managers (IM), terminal operators and railway undertakings (RU)
 - **Supply of international paths** for freight trains during day and night along the corridor
 - **Information** about traffic situation along the corridor, especially in case of disturbances
 - **Cost of transport**, including railway infrastructure fee.
 - **Time of transport**, including change of locomotive and/or mechanical required by Railway undertakings
 - Freight **train's speed** in relation with their length and load
 - Time needed for freight train **transfer in frontier** between Spain and France, including the documentation of train's composition

Rail Freight Corridor 4

European Regulation 913/2010 (5/7)

- **Implementation plan** is required by European Commission for each corridor including the following points :
 - Existing infrastructures description of the Rail freight corridor
 - Synthesis of the Traffic Market Study (TMS)
 - Objectives of the Rail freight corridor, especially about quality service and capacity allocation
 - Investment plan, including infrastructure projects, interoperability deployment focusing on ERTMS and financing planned with European contribution to impulse the rail freight's competitiveness

Situação em Espanha

[illegible]

Líneas de Alta Velocidad en servicio y en construcción

Sala de Prensa

Líneas de Alta Velocidad en servicio comercial:

- LAV Madrid-Sevilla
- Tramo Zaragoza-Huesca
- LAV Madrid-Toledo
- LAV Madrid-Segovia-Valladolid
- LAV Córdoba-Málaga
- LAV Madrid-Barcelona
- LAV Madrid-Cuenca-Valencia
- Tramo Motilla-Albacete
- LAV Ourense-Santiago-A Coruña

Adif, entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento, tiene encomendada en la actualidad la construcción de las siguientes líneas:

- LAV Madrid-Barcelona-Frontera francesa: Tramo Barcelona-Figueras
- LAV Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Albacete-Valencia, Valencia-Castellón y Madrid-Alicante-Murcia
- LAV Valladolid-Palencia-León-Asturias. Variante de Pajares
- LAV Valladolid-Irún: Tramos Valladolid-Burgos-Vitoria y la Y-Vasca (Vitoria-Bilbao-San Sebastián)
- LAV Madrid-Galicia: Tramo Olmedo-Ourense
- LAV Madrid-Badajoz-Frontera portuguesa: Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres-Mérida-Badajoz
- LAV Antequera-Granada
- Corredor Mediterráneo. Tramo Murcia-Almería



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.

Madrid, 19 de octubre de 2011 (Ministerio de Fomento).

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€



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

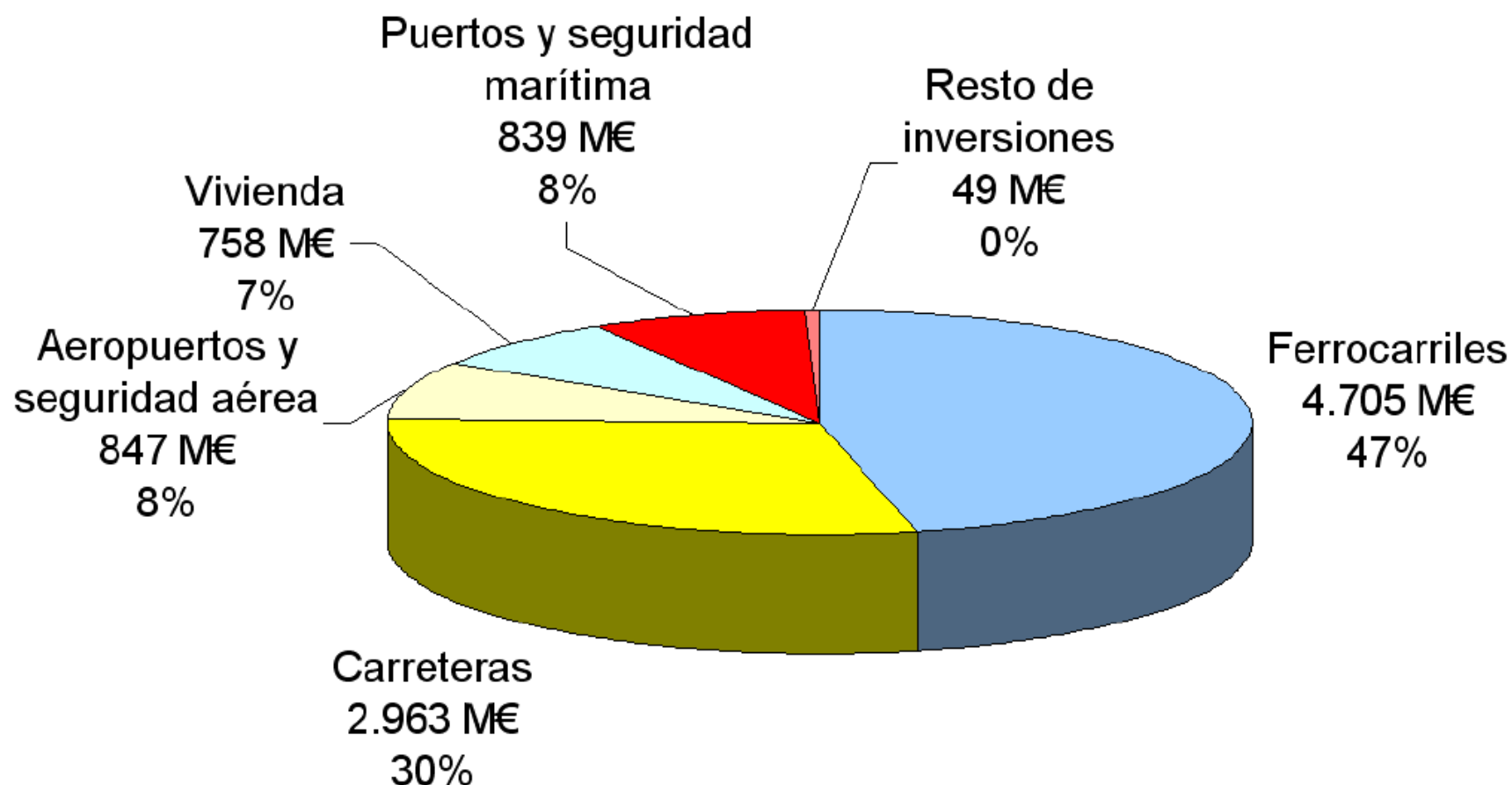
Ministerio de Fomento

Proyecto de **Presupuesto 2013**

6. Inversión total y por áreas

Proyecto de Presupuesto 2013

- La **inversión total** del Grupo Fomento (**10.161 M€**, a los que habría que añadir 837,62 M€ destinados a subvenciones al transporte) se distribuye del siguiente modo:



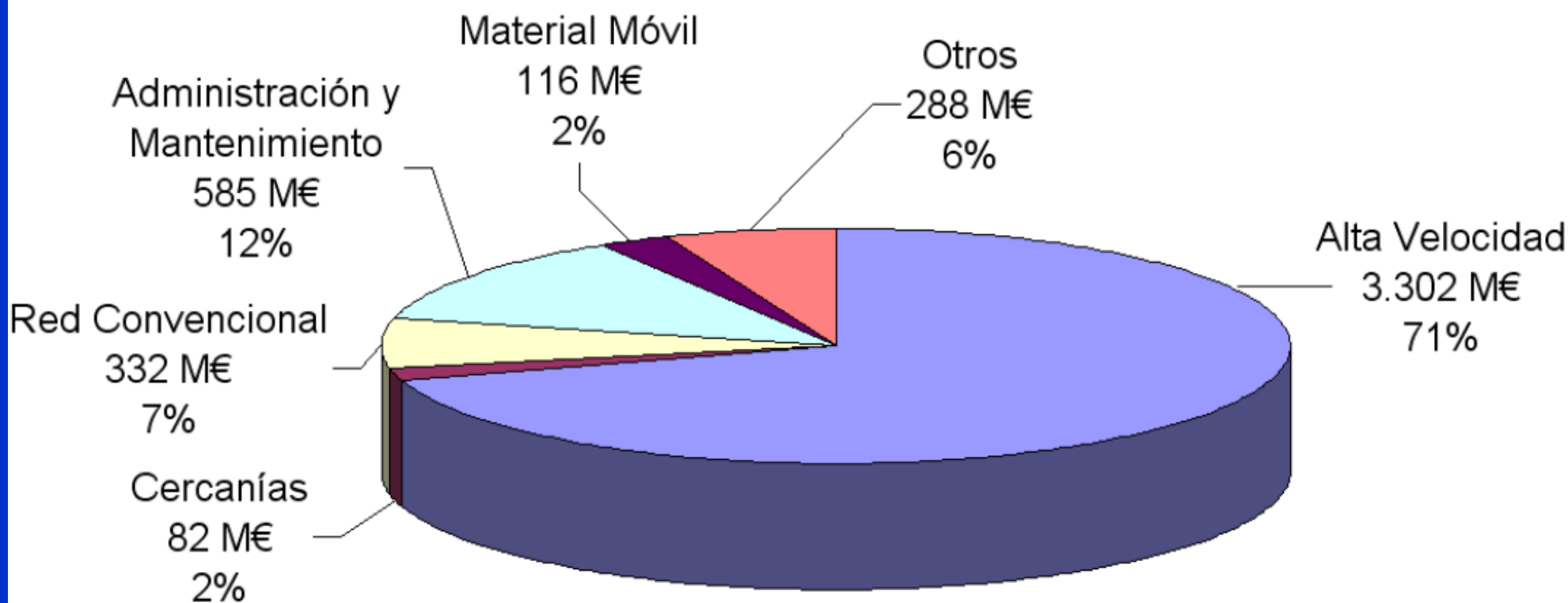


7. Detalle de la inversión por áreas

a) Ferrocarriles (1)

Proyecto de Presupuesto 2013

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



7. Detalle de la inversión por áreas

a) Ferrocarriles (4)

Proyecto de Presupuesto 2013

- **Corredor Norte de Alta Velocidad: 676,46 M€**

- LAV Venta de Baños-Palencia-León-Asturias (no incluida Variante de Pajares): 165,2 M€
- LAV Variante de Pajares: 180,0 M€
- LAV Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria: 141,03 M€
- LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián (Y Vasca): 190,0 M€
- LAV Madrid-Segovia-Avila (estudios): 0,23 M€

7. Detalle de la inversión por áreas

a) Ferrocarriles (5)

Proyecto de Presupuesto 2013

Otras actuaciones:

•Corredor Sur: 89,28 M€

- Sevilla-Cádiz: 83,74 M€
- Sevilla-Huelva (proyectos): 0,12 M€
- Madrid-Jaén: 5,42 M€

•LAV Madrid-Extremadura-Frontera Portuguesa: 175,99 M€

•LAV Madrid-Levante: 60,00 M€

•Conexión en ancho UIC Atocha-Chamartín: 45,00 M€

•Cuadruplicación de vía Torrejón de Velasco-Atocha: 44,09 M€

•Corredor Navarro de Alta Velocidad (Zaragoza-Pamplona) (proyectos): 5,25 M€

•LAV Zaragoza-Castejón-Logroño-Miranda de Ebro (Est.): 1,35M€

Fundos Europeus

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

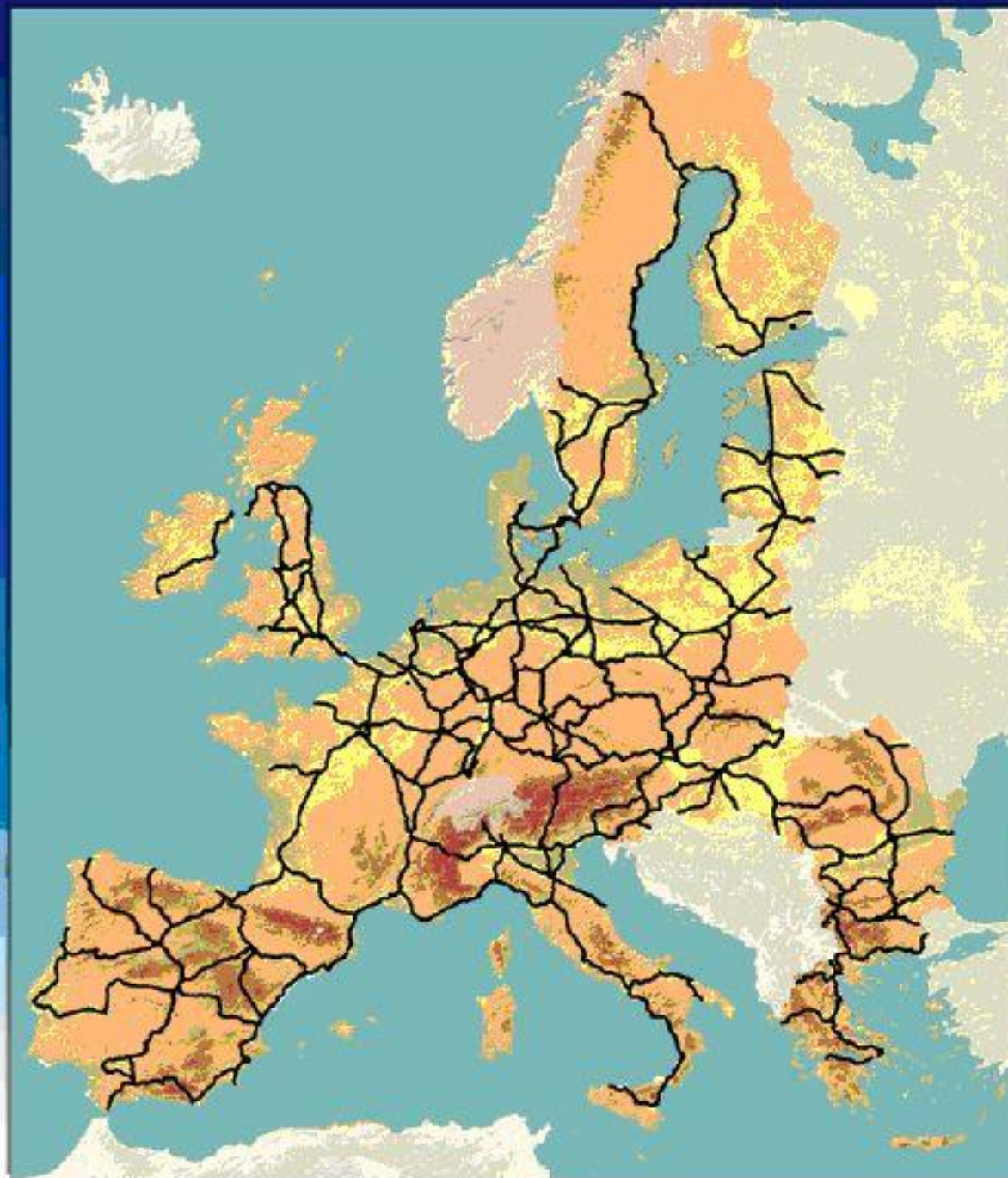
Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux – Paris – Mannheim/Strasbourg

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

**EU 27 Core Network
to be completed by 2030**



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

Estimativa de custo total de construção: 6 000 M euros

Portugal: 6 anos x **150** M euros / ano

UE: 6 anos x 850 M euros /ano

O esforço do Estado português, em proporção, seria inferior a
30% do espanhol = $3300 / 6 =$ **550** M euros

$\text{PIB}_{\text{espanhol}} / \text{PIB}_{\text{português}} \approx 6$

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.

Contribuição para o emprego e a retoma da economia

A contribuição do Estado seria recuperada em impostos e redução de despesas sociais

A realização destas obras sem gerar dívidas ajudaria a melhorar o ambiente económico e social, contribuindo para melhorar a confiança no futuro do país



PROGRAMA DO XIX GOVERNO CONSTITUCIONAL

**Pág
38**

No domínio do transporte ferroviário de mercadorias será, ainda, dada prioridade às ligações aos portos e centros de produção orientados para o comércio externo, analisando-se o desenvolvimento potencial da infra-estrutura em bitola europeia, nos corredores de tráfego internacional. Por outro lado, é urgente prosseguir e intensificar

**Pág
42**

- Melhorar as ligações ferroviárias aos portos e plataformas logísticas, avaliando a possibilidade de desenvolvimento da infra-estrutura em bitola europeia nos corredores de tráfego internacional, ponderando a disponibilidade de apoios financeiros no âmbito do QREN;

Resumo e dúvidas

Espanha

Planos: em 2020 a bitola europeia estará em Badajoz, Salamanca e Vigo (e provavelmente nas respectivas plataformas logísticas).

A julgar pela prioridade que o Governo espanhol continua a atribuir à ferrovia de bitola europeia, expressa no OE 2013, a não ser que a crise financeira se agrave fortemente os atrasos serão ligeiros.

Portugal

Quais os planos do Governo?

O que já foi feito, está ser feito ou planeado (projecto e obra) e quais os timings para a execução das ligações ferroviárias em bitola europeia (linha nova, ou mudança de bitola ou instalação de 3º carril em linhas existentes) nos seguintes troços:

Poceirão – Vendas Novas – Évora – Caia

Poceirão – porto de Sines

Poceirão – porto de Setúbal

Poceirão – indústrias da península de Setúbal

Porto - Aveiro – Vilar Formoso

Porto - Vigo

Os Fundos europeus previstos para o Poceirão-Caia (cerca de 800 M euros?) onde foram/vão ser aplicados?

Linha Lisboa-Madrid

Espanha - já investiu bastante, tendo para isso abdicado de outros investimentos

Portugal - desistiu a meio. Agora fala em linha de mercadorias (em que bitola?), cuja diferença de custo para a Linha de Alta Velocidade é baixíssima (menos de 2%).

Opinião pública espanhola: para quê continuar a investir na ligação a Portugal (título de artigo em jornal espanhol, sobre a Linha Lisboa-Madrid: “AVE para lado nenhum”)? Vamos parar e nunca mais fazemos nada para Portugal.

Red de Alta velocidad Española: Próximas inauguraciones y obras muy avanzadas

Publicado el [13 noviembre, 2012](#) por [geotren](#)

LAV a Extremadura : Subtramo Navalmoral de la Mata – Badajoz: En este caso hablamos de obras de plataforma en algún caso en estado muy avanzado o finalizado, que *probablemente se utilicen a corto plazo para poner en servicio una vía sin electrificar, lo que mejoraría sustancialmente los tiempos ferroviarios actuales*. A la LAV en sí le faltarían los tramos urbanos por licitar y fundamentalmente el tramo Talayuela – Pantoja de conexión con la LAV de Sevilam que probablemente no se licite a corto plazo.

Estação Elvas-Badajoz: Espanha retirou das candidaturas a financiamento da UE para o período 2014-2020 (informação verbal)

Situação preocupante - se se dever a uma redução da prioridade ou adiamento indefinido das ligações ferroviárias a Portugal

Posição da ADFERSIT

A muito curto prazo deve ser construída a ligação Poceirão-Caia (ou pelo menos Évora-Caia), que por uma questão de credibilidade deve ter pelo menos uma via em bitola europeia, para que Espanha não adie a ligação de Portugal a Madrid, nem esqueça a ligação Salamanca-Vilar Formoso por várias décadas. A necessidade da bitola ibérica neste troço por alguns anos, deve ser decidida em função da manutenção, ou não, da bitola ibérica na Estremadura espanhola.

Deve-se assegurar que quando a bitola europeia chegar ao Poceirão, a linha deverá ter acesso a uma plataforma logística na região de Madrid, e que dê acesso a França quando Madrid dispuser desta ligação (para passageiros, mas principalmente para mercadorias).

“Não há dinheiro” (para a ferrovia de bitola europeia)

Este é o argumento que se usa para não investir na ferrovia, mas não é verdade. O dinheiro não dá para tudo, mas o OE é de cerca de 80 mil milhões de euros. É essencialmente uma questão de prioridades. Compare-se com o OE 2013 da Espanha.

Se Portugal não investir na ferrovia de bitola europeia, a médio prazo dar-se-á a albanização invísível da economia portuguesa. Decisões de investimento estrangeiro em Portugal e deslocalização de empresas serão afectadas negativamente

“Não há dinheiro” para a ferrovia de bitola europeia $\Rightarrow$ decisão política sem visão estratégica.



associação portuguesa para o desenvolvimento
dos sistemas integrados de transportes

OBRIGADO PELA VOSSA

ATENÇÃO