



Ligações Ferroviárias Internacionais: Impacto na Competitividade da Economia

7 de Junho de 2016

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

1. Critérios de análise
2. Políticas de transportes da União Europeia
3. Construção da rede ferroviária de bitola europeia em Espanha
4. Plano Ferrovia 2020 - Corredores Internacionais
 - 4.1. Soluções técnicas
 - 4.1.1 Mercadorias
 - 4.1.2 Passageiros
 - 4.2. Defesa do Plano
 - 4.3. Financiamento
5. Situação provável em 2030
6. Alteração de políticas

1. Critério de análise

RELAÇÃO CUSTO-BENEFÍCIO

para a economia portuguesa

TGV – é um comboio, não uma via férrea. Debate absurdo $\Rightarrow$ usou-se a mesma designação para coisas diferentes, confundindo gente ignorante que misturava tudo.

Projecto ferroviário designado por TGV (Gov. Sócrates) = linhas só para tráfegos de passageiros

Novos projectos ferroviários – mercadorias $\Rightarrow$ na análise custo-benefício muda tudo

Infraestruturas de transportes

Benefício principal: efeitos indirectos na

competitividade da economia,

porque influencia tudo: sobrevivência das empresas, criação e manutenção de empregos, Estado Social, meios necessários à qualidade dos serviços públicos, em suma, tudo o que influencia o nível de vida médio e condições de justiça social.

Ex: Estado Social. Médicos, professores etc., trabalham porque lhes pagam um ordenado, não por causa do que está escrito na Constituição ou outra legislação. Ordenado $\Leftarrow$ impostos $\Leftarrow$

competitividade da economia

Globalização tende a acentuar-se

⇒ Comércio internacional vai ter cada vez mais importância na riqueza das nações e competitividade da economia

Empresas precisam de infraestruturas que minimizem custos de transporte e logística

O sector privado não tem capacidade para responder cabalmente a esta necessidade ⇒ responsabilidade do Estado da qual este não se deve demitir

“A ADFERSIT discorda da proposta de privatizar a Infraestruturas de Portugal, pois entende que esta empresa é estratégica para a competitividade da economia e presta serviços indispensáveis aos cidadãos, pelo que o Estado não deve abdicar de controlar a sua estratégia de desenvolvimento e investimento, nem a qualidade dos serviços que presta.”

“não se percebe quais os benefícios que a criação de um monopólio privado nesta área traria à competitividade da economia”

Importância das ligações ferroviárias internacionais

- 70% do comércio internacional de Portugal é com a União Europeia
- 81% (em valor) faz-se por rodovia. 14% por via marítima.
- Tendência estrutural para a rodovia perder competitividade por causa dos constrangimentos ambientais e energéticos

2. Políticas de transportes 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;

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

1 - Falta de interoperabilidade com as outras redes

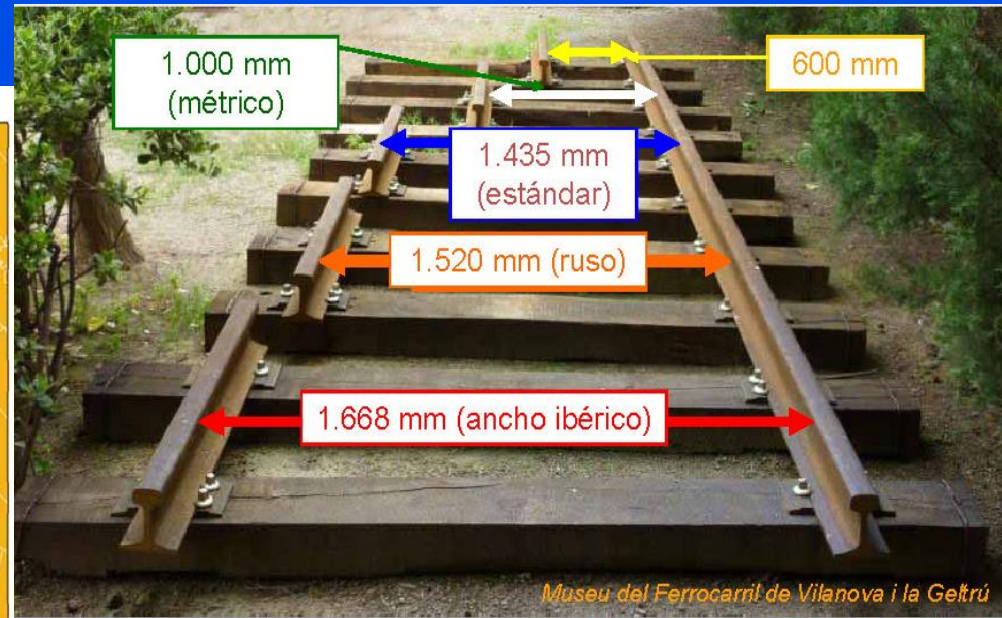
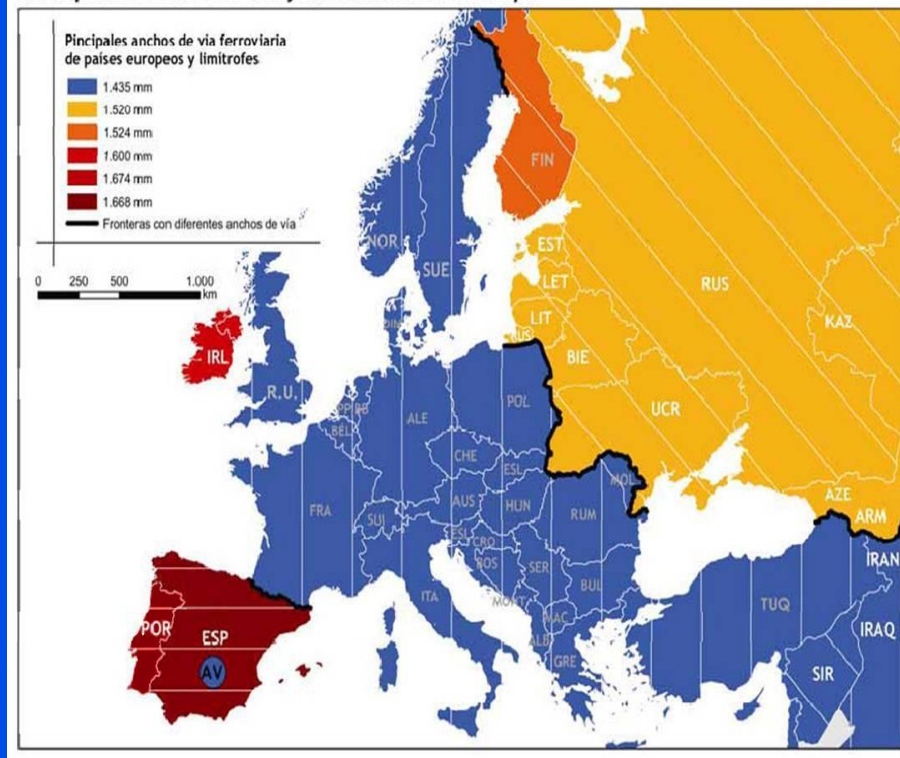
- BITOLA**
- sistema de sinalização e controle de velocidade**

2 - Pendentes excessivas, comboios < 750m

BITOLA – problema principal

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

Principales anchos de vía ferroviarios de Eurropa



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

⇒ ILHA FERROVIÁRIA

Soluções do problema da **bitola** por via do material circulante ou transbordos de carga são ineficientes e de capacidade muito limitada

POLÍTICA DE ESPANHA (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 interoperabilidad de la circulación sobre las líneas existentes y las nuevas. Al

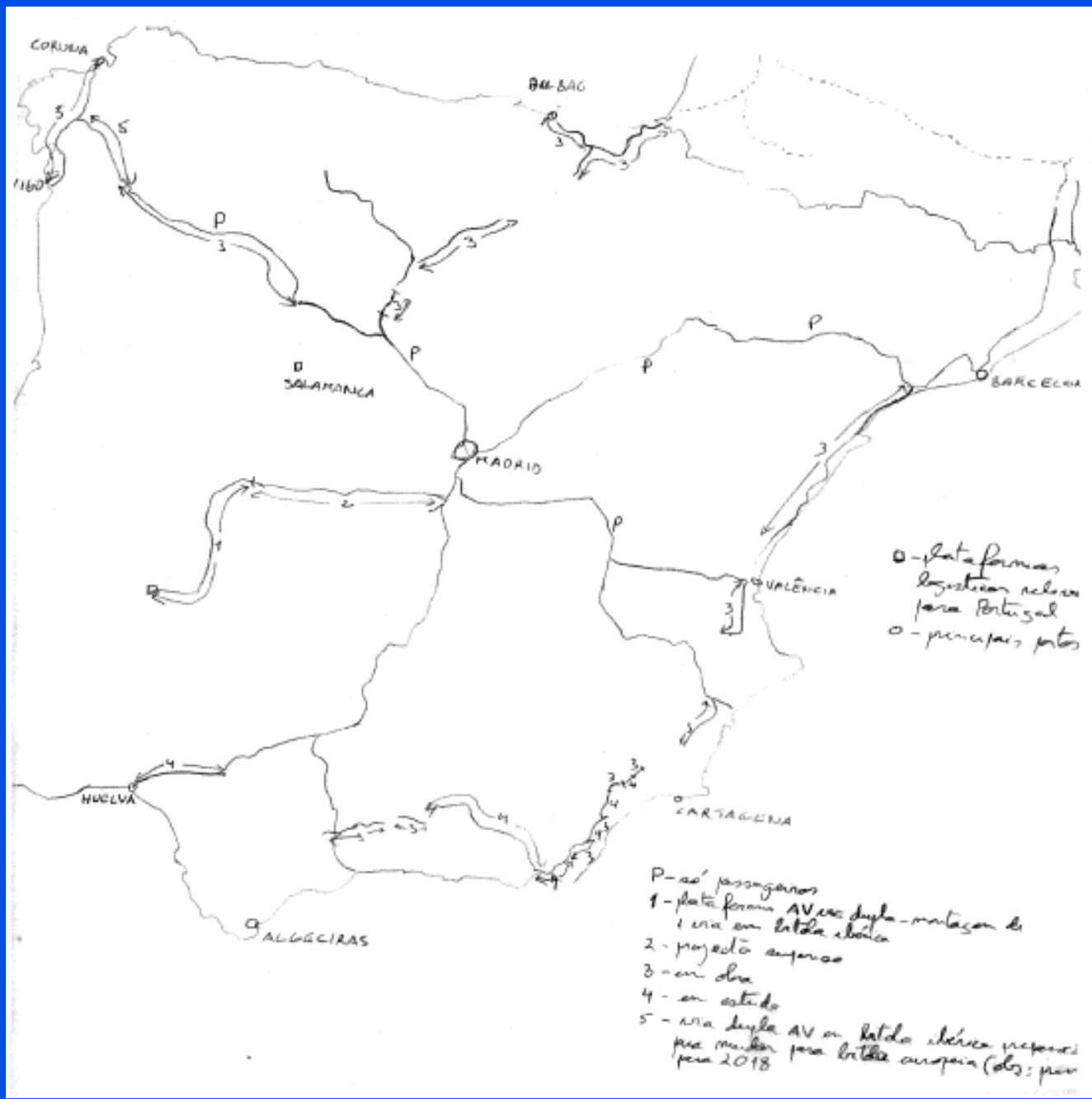
La mejor forma de integrarse en la red europea no puede ser transformando nuestro ferrocarril en un apéndice del esquema ferroviario europeo, sino aportando a éste una malla

3. Construção da rede ferroviária de bitola europeia em Espanha

<http://www.geotren.es/blog/mapa-de-infraestructuras-ferroviarias-de-espana-abril-2015-map-of-railway-infrastructure-in-spain-april-2015/>



Cerca de 3000 km de linhas em bitola europeia já construídas



Crítica

A maior parte destas linhas são exclusivas para passageiros.

- Em itinerários de grande tráfego, estas linhas reduzem o tráfego nas linhas convencionais nos mesmos itinerários, facilitando a transição da bitola ibérica para a bitola europeia nestas linhas**
- Em 2011 o Governo espanhol reconheceu o erro que foi ter construído linhas exclusivas para passageiros. As linhas projectadas e construídas a partir daí são linhas mistas, servem tráfegos de passageiros e mercadorias**

<http://www.lne.es/asturias/2011/04/07/fomento-asegura-ahora-mejor-modelo-ave-trafico-mixto/1057124.html>

Jueves 07 de abril de 2011

Contacta con lne.es | RSS 

ibercursos.e



NOTICIAS
Asturias

HEMEROTECA »
EL TIEMPO »

PORTADA

NOTICIAS

DEPORTES

ECONOMÍA

OPINIÓN/BLOGS

OCIO

Oviedo Gijón Avilés Cuencas Oriente Occidente Centro **Asturias** España Internacional Sociedad y Cultura T

Lne.es » Asturias  

Fomento asegura ahora que el mejor modelo para el AVE es el del tráfico mixto

José Blanco, que cumple dos años al frente del Ministerio, dice que la Alta Velocidad habría sido «más eficiente» para pasajeros y mercancías

 07:47

Exemplo: Y Basca – rede de bitola europeia no País Basco, terminará em 2019



(Ref 92)



Andoain - Urnieta

Elementos singulares

Viaducto del Oria. L=339 m

Viaducto sobre GI-131. L=199 m

Túnel de Andoain. L=2.011 m.

Galería de emergencia. L=996,00 m.

Imágenes representativas



Viaducto sobre la GI-131



Emboquille T. de Andoain y Galería de emergencia



Viaducto sobre la GI-131



Ordizia - Itsasondo

Elementos singulares

Túnel Ordizia - Itsasondo. L=2.832 m.

Galería de evacuación. L=304 m.

Imágenes representativas



Túnel de Ordizia



Túnel de Ordizia (emboquille)



Túnel de Ordizia



Beasain Este

Elementos singulares

Puente sobre arroyo Usurbe. L=70 m

Puente sobre arroyo Mariaras. L=106 m

Túnel Beasain Este. L=1.968 m.

Imágenes representativas





Tramo Bergara - Bergara

Elementos singulares

Viaducto Olzaileko. L=100 m

Viaducto de Altzeta. L=140 m

Viaducto de Lamiategi. L=425 m

Viaducto sobre Río Deba. L=900 m

Túnel artificial de Loidi. L=123 m.

Túnel artificial de Aldai Azpikua. L=90 m.

Túnel de Azkarruntz 1. L=246 m.

Túnel de Azkarruntz 2. L=240 m.

Marco 1.4. L=51 m.

Imágenes representativas





Tolosa - Hernialde

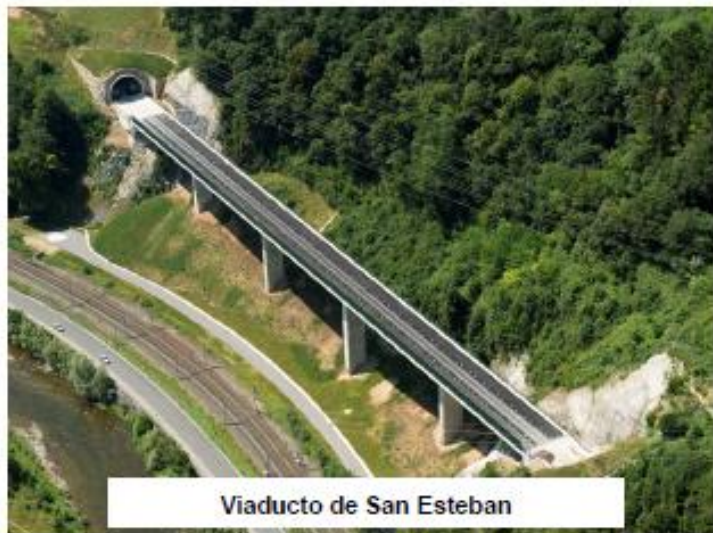
Elementos singulares

- Viaducto de Salubita. L=141,6m
- Viaducto de Oaska. L=96,7 m
- Viaducto de San Esteban. L=230m
- Viaducto de Luzuriaga. L=98 m
- Túnel Aldaba Txiki. L=686,80 m.
- Túnel Auzo Txikia. L=209,56 m.
- Túnel de Montezkue. L=1.544,49 m.
- Falso túnel de Arane. L=358,26 m.
- Falso túnel de Olarrain. L=176,06 m.
- Galería de emergencia. L=418,87 m.

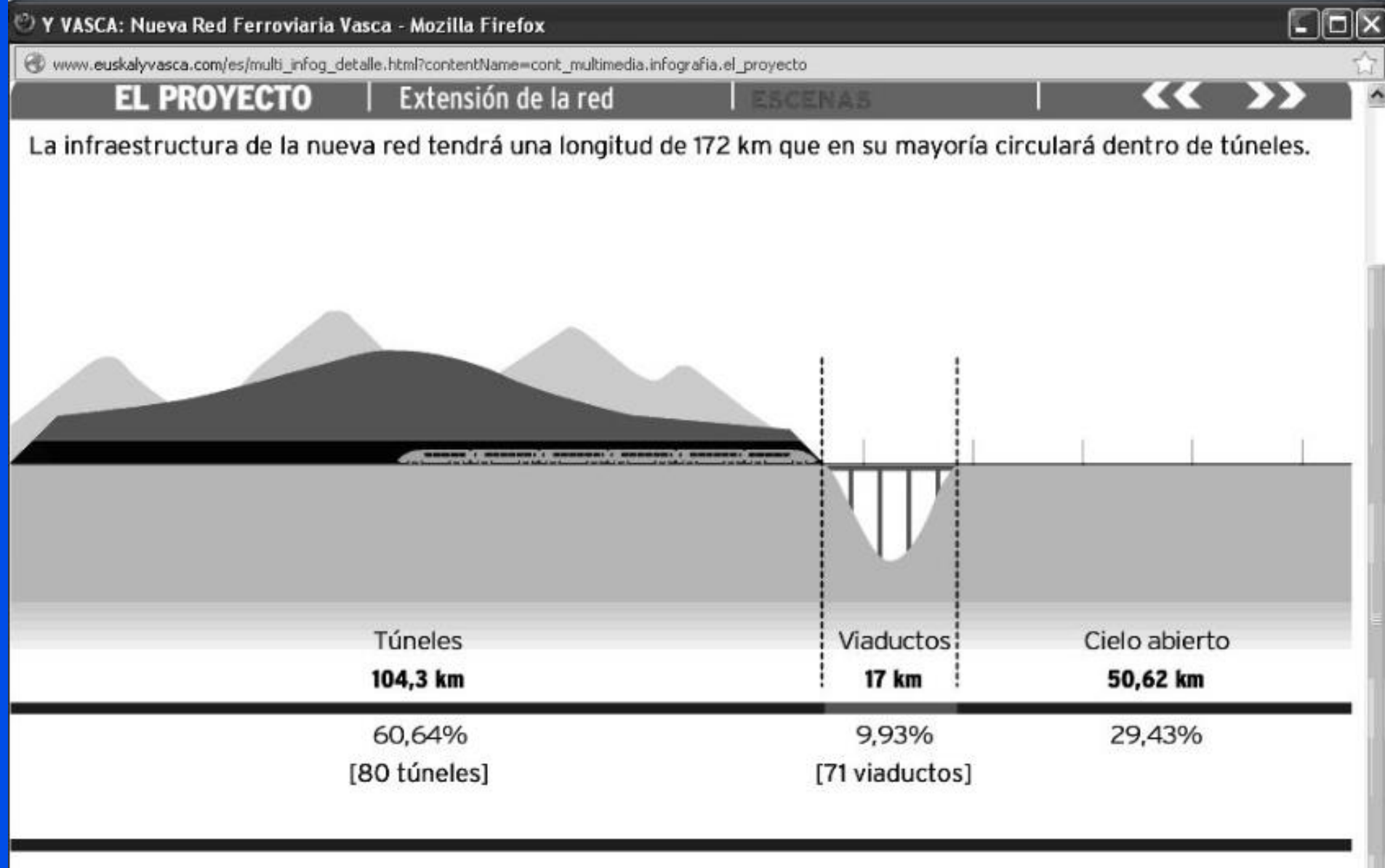
Imágenes representativas



Vista general del tramo



Viaducto de San Esteban



Obra a terminar em **2019**

Ligação Barcelona – França

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-de-la-ligne.html>

PRESSE | PROFESSIONNELS | ASSOCIATIONS



RECHERCHER



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER



LA COP21

en action ➔

Ministère | Conseil et expertise | Actualités | Salle de lecture | Concours et écoles | Politique de l'accessibilité | Consultations publiques

ÉNERGIE, AIR ET CLIMAT

EAU ET BIODIVERSITÉ

PRÉVENTION DES
RISQUES

DÉVELOPPEMENT
DURABLE

TRANSPORTS

BÂTIMENT ET VILLE
DURABLES

MER ET LITTORAL

Accueil du site > Transports > Secteur Ferroviaire > Grands projets > Les lignes à grande vitesse (LGV) > Ligne ferroviaire internationale entre Perpignan et Figueras > **Présentation de la ligne ferroviaire internationale entre Perpignan et Figueras**

TRANSPORTS



Actualités

Etudes et chiffres clés

Secteur Ferroviaire

Ligne ferroviaire internationale

Présentation de la ligne ferroviaire internationale entre Perpignan et Figueras

1er juin 2007 (mis à jour le 10 mars 2011) - TRANSPORTS

> Galerie photos



La mise en service commerciale de la ligne Perpignan-Figueras a eu lieu le 19 décembre 2010.

Caractéristiques de la ligne Perpignan - Figueras

Le nouveau tronçon Perpignan – Figueras est une ligne à grande vitesse à double voies conforme aux standards européens d'écartement d'une longueur de 44,4 kilomètres, comprenant 24,6 km coté français et 19,8 km coté espagnol.

Il s'agit d'une ligne mixte permettant de faire circuler des trains de fret entre 100 et 120 km/h et des trains de voyageurs à une vitesse d'au moins 300km/h.

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-Potuguese 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

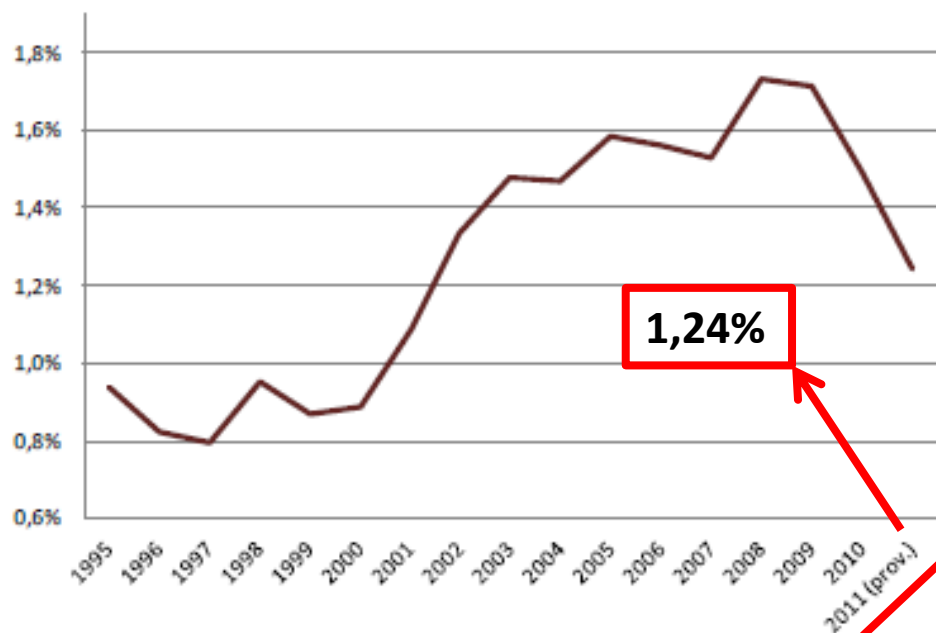
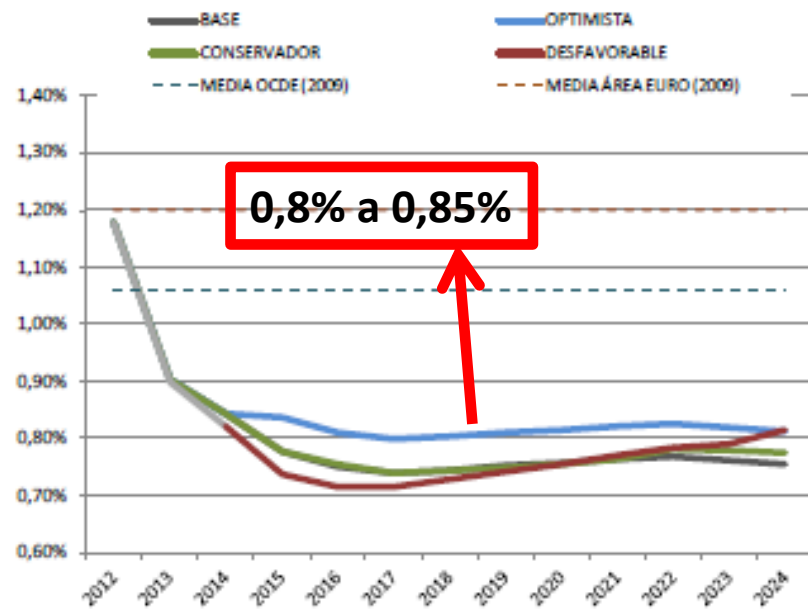


Gráfico nº34. Inversión estimada en relación con el PIB en los diferentes escenarios del PITVI



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.

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)



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]

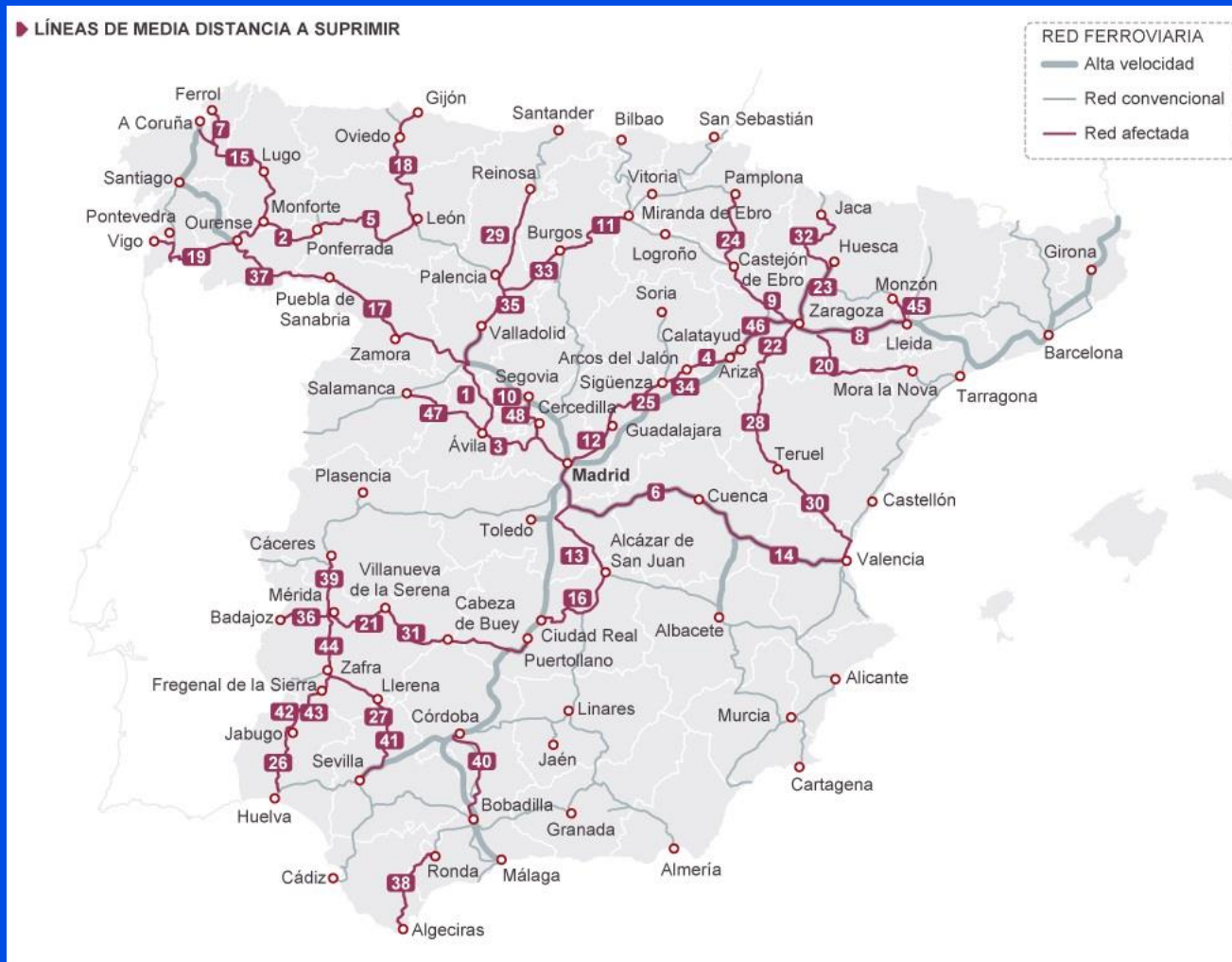


- 1 Reducirá un 70% el nivel de emisiones contaminantes en el aire.
- 2 Reducirá 10 puntos el nivel de ruido generado por el transporte por carretera.
- 3 Reducirá a la mitad el volumen total de viajeros por carretera.
- 4 Incrementará el ahorro energético.
- 5 Eliminará de la carretera más de 6.500 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.



Fecho de linhas de bitola ibérica em Espanha

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



4. Plano Ferrovia 2020



**Infraestruturas
de Portugal**
Ligamos destinos

Plano de investimentos em infraestruturas Ferrovia 2020

Lisboa, 12 de fevereiro de 2016

4.1 Soluções técnicas para os Corredores Internacionais

Via única, bitola ibérica, travessas de dupla fixação.

Corredor + importante :

Norte $\Rightarrow$ Aveiro - Salamanca

4.1.1 MERCADORIAS

Interesse estratégico de Portugal:
ligar a fachada Atlântica ao centro da Europa
(para servir toda a economia portuguesa)



(Apresentação
da ref 18)

Corredores Internacionais

Corredor Internacional Norte

Valores em ME

O projeto visa melhorar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, permitindo a articulação entre os portos do norte/centro e a fronteira de Vilar Formoso.

- Promover a interoperabilidade ferroviária com a rede Espanhola e Europeia.
- Aumentar a capacidade para os comboios de mercadoria, permitindo a circulação de comboios de mercadorias de comprimento até 750m
- Construir as concordâncias na Guarda e Pampilhosa
- Eliminar restrições de velocidade e recuperação dos tempos de trajeto dos serviços de passageiros de longo curso
- Permitir comboios elétricos na totalidade da Linha da Beira Baixa, com a eletrificação do troço Covilhã – Guarda
- Melhorar condições de segurança com a eliminação de passagens de nível e a instalação de sinalização eletrónica
- Reduzir os custos de operação da IP da ordem dos 500 mil € / ano
- A intervenção permitirá um aumento de capacidade diária dos atuais 14 comboios de 500m para 20 de 750m, o que corresponde a um acréscimo de capacidade de mais do dobro da atual.

???????



Projeto	Custo Total	Comparticipação Candidatada UE	Comparticipação Portugal	Obra Concluída	Programa
CORREDOR NORTE (2/30 IEVA)	691,0	473,3	217,7		
PAMPILHOSA-VILAR FORMOSO	550,0	377,0	173,0	1T 20	CEF Geral / CEF Coesão
AVEIRO-VILAR FORMOSO: ERTMS	56,1	28,0	28,0	4T 20	CEF Geral
LINHA DA BEIRA BAIXA - COVILHÃ – GUARDA	84,9	68,3	16,6	3T 18	PT 2020
CORREDOR NORTE AVEIRO / MANGUALDE (14/30 IEVA)	675,3	404,8	270,5		
AVEIRO-MANGUALDE	642,5	388,4	254,1	4T21	CEF Coesão
AVEIRO-MANGUALDE: ERTMS	32,8	16,4	16,4	4T21	CEF Geral

2 x quase nada = quase nada

Modernização da Linha da Beira Alta

- falta de capacidade (via única)

- não é competitivo para passageiros

($80\text{km/h} < v_{\text{max}} < 160\text{km/h}$ e não serve o Norte de Portugal)

ALTERNATIVA

Linha nova em via dupla em todo o percurso, $v_{\text{max}}=220\text{km/h}$

- custo mais elevado (≈ 3500 a 4000 M euros, fonte:

analogia com obras em Espanha + estudos da RAVE)

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

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

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 em 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

Quota modal de 5,2% $\Rightarrow$ incompatibilidade com as políticas da UE

Esta questão foi colocada às partes envolvidas: empresas portuguesas que integraram os consórcios internacionais que fizeram os estudos do RFC 4 e do Corredor Atlântico, departamento de planeamento estratégico da REFER (Jan 2015), Presidente da IP (Novembro 2015) e MPI (Maio 2016).

Exmo Sr Chefe de Gabinete do Sr Secretário de Estado das Infraestruturas

..... venho pedir-lhe, para apresentação na sessão da ADFERSIT no dia 7 de Junho, a posição do MPI sobre o facto de a opção do Governo para a ligação Aveiro-Salamanca, ou seja, a modernização da Linha da Beira Alta, se basear em resultados de estudos de tráfego, em que o valor da quota modal da ferrovia, 5,2%, não está minimamente fundamentada nos documentos do domínio público.

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).

NÃO HOUVE RESPOSTAS

4.1.2 PASSAGEIROS

Linha Aveiro – Mangualde dificilmente será financiada pela UE

Sem melhorias relevantes nas

Ligações Internacionais

Ligações de longo curso

Ligações ao Interior



**Rede de AV
espanhola**

⇒ Tempos de percurso entre cidades portuguesas será muito superior ao que será em Espanha ⇒ Menor capacidade de atracção de investimento , turistas e talentos

⇒ Perda de competitividade face a Espanha

⇒ + Isolamento do Interior

4.2 Defesa do Plano Ferrovia 2020

1. A Espanha está atrasada na construção da rede de bitola europeia
2. É um investimento em ferrovia sem precedentes
3. A Linha da Beira Alta modernizada é melhor que a linha espanhola que lhe dá continuidade
4. Operadores estão satisfeitos com o Plano
5. Plano Ferrovia 2020 baseia-se no PETI3+ que é consensual

Quase todos estes argumentos são verdadeiros, mas

1 - A Espanha está atrasada na construção da rede de bitola europeia

Atrasada em relação a quê ? Em relação aos seus próprios planos pré-crise. Ex: a construção da Y Basca era para terminar em 2016 e com a crise vai ser em 2019

Em relação a Portugal, a Espanha “SÓ” tem 28 anos de avanço. Começou a construir a rede de bitola europeia em 1988 e já tem cerca de 3000 km de linhas. Portugal ainda não construiu 1 km de linha em bitola europeia, nem planeia fazê-lo até 2020. É impossível terminar em simultâneo com Espanha, convergindo para as fronteiras.

2. É um investimento em ferrovia sem precedentes

<http://www.transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt-PT&id=54212>



transportes em revista

Dia Mundial da Energia

ASSINAR REVISTA | ARTICULISTAS RESIDENTES | EDITORIAIS | ÚLTIMA HORA | ARQUIVO NOTÍCIAS | ARQUIVO ARTIGOS | CALENDÁRIO EVENTOS | DOCUMENTOS EDITADOS | EVENTOS APOIO TR

Home domingo, 29 de Maio de 2016

Pesquisa de notícias OK pesquisa avançada

Até 2020
Governo anuncia investimento de 2,7 mil milhões na ferrovia

28-03-2016

TIS Mais de 20 anos a criar soluções sustentáveis, integradas e all-in-one na área de mobilidade e transportes

Carga & Mercadorias « voltar

FREQUENTE

samskip

Spinerg

objetivo, o Governo conta com um pacote financeiro composto por fundos comunitários que irão assegurar o financiamento de cerca de 80 por cento do plano. Os fundos pertencem ao programa Connecting Europe Facility (CEF) quer na componente geral (30 a 50% de comparticipação) quer na componente coesão (85% de comparticipação) e ao programa Portugal 2020 (85% de comparticipação) a que se poderá acrescentar o Plano Juncker e o contributo das Infraestruturas de Portugal. A empresa portuguesa, que resultou da fusão da Estradas de Portugal e da Refer, será responsável pela injeção de «cerca de 900 milhões ao longo dos quatro anos, o que significará um investimento anual de cerca de 200 milhões de euros», referiu António Ramalho, presidente da IP, durante a apresentação do plano. Segundo o ministro Pedro Marques,

6) Pacote legislativo de apoio privado à cultura

Lei n.º 66-B/2012

Revisão do enquadramento legal do mecenato cultural

de 31 de dezembro

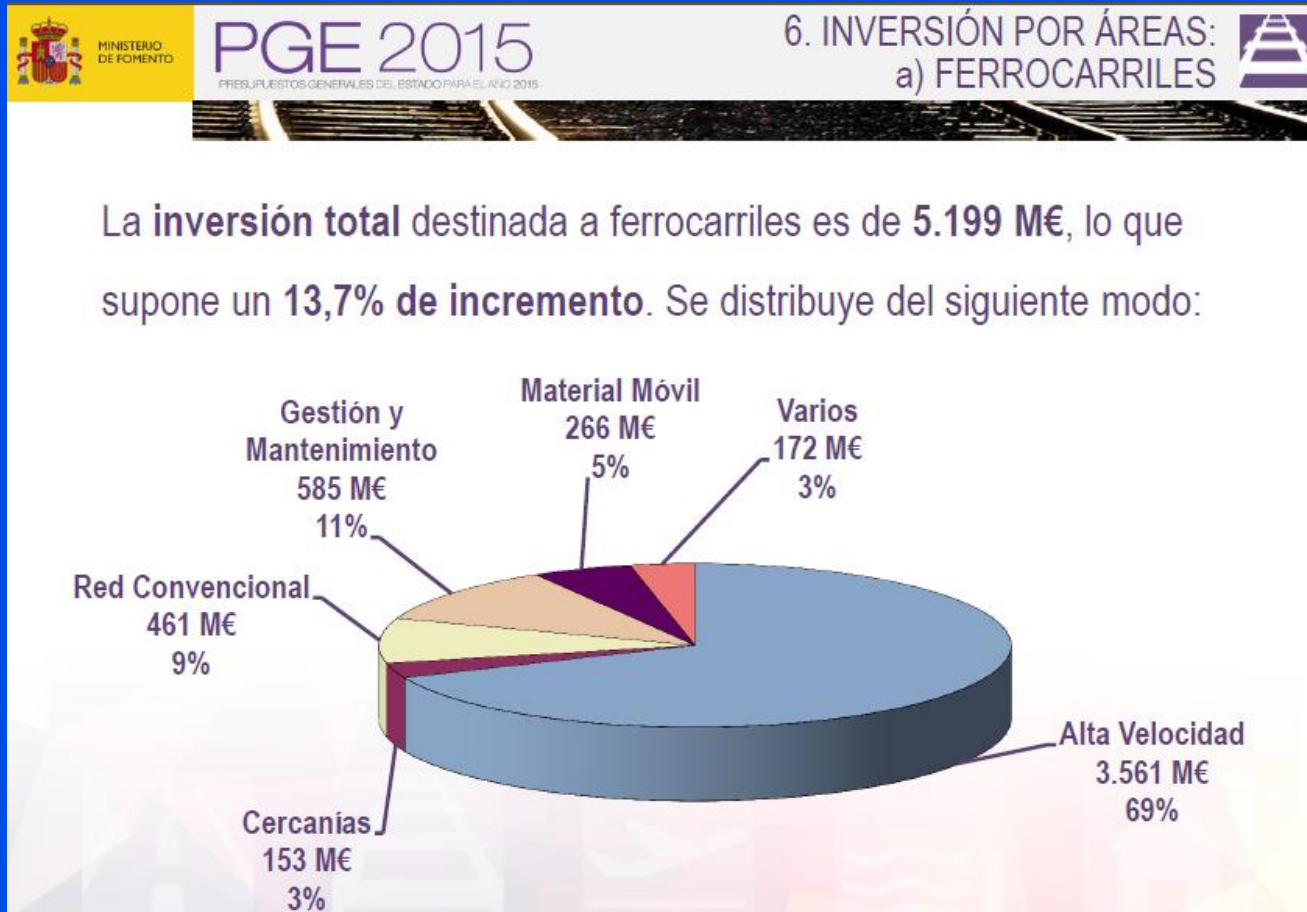
O presente momento apela à revisão de estratégias e

Orçamento do Estado para 2013

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

Espanha – OE 2015 = 3561 + 461 +153 = 4175 milhões de euros



Economia espanhola é cerca de 6 vezes maior $\Rightarrow$ esforço de investimento espanhol corresponderia a 700 milhões de euros no OE português

Nos próximos anos o esforço de investimento em Portugal é inferior a 1/3 do de Espanha

Esforço de investimento - comparação

Portugal 2013

10

Portugal 2014-2020

200

Espanha 2015

700

Comparação com passado recente $\Rightarrow$ de facto é um investimento sem precedentes. No entanto

a comparação relevante é com o nosso
competidor mais directo pela atracção
de investimento, a Espanha

$\Rightarrow$ Portugal tem 28 anos de atraso em relação a Espanha e
com o Plano Ferrovia 2020 o atraso vai aumentar

3 - A Linha da Beira Alta modernizada é melhor que a linha espanhola que lhe dá continuidade

É verdade. Mas o importante é perceber porquê ⇒ analisar as características técnicas do Corredor Internacional Sul Sines/Lisboa – Caia e o contexto internacional

Corredor Sul – Lisboa/Sines – Caia

Solução planeada (informação do domínio público)

- Usar o canal da linha de Alta Velocidade entre Évora e Caia
- Via única, em travessas de dupla fixação e bitola ibérica
- 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

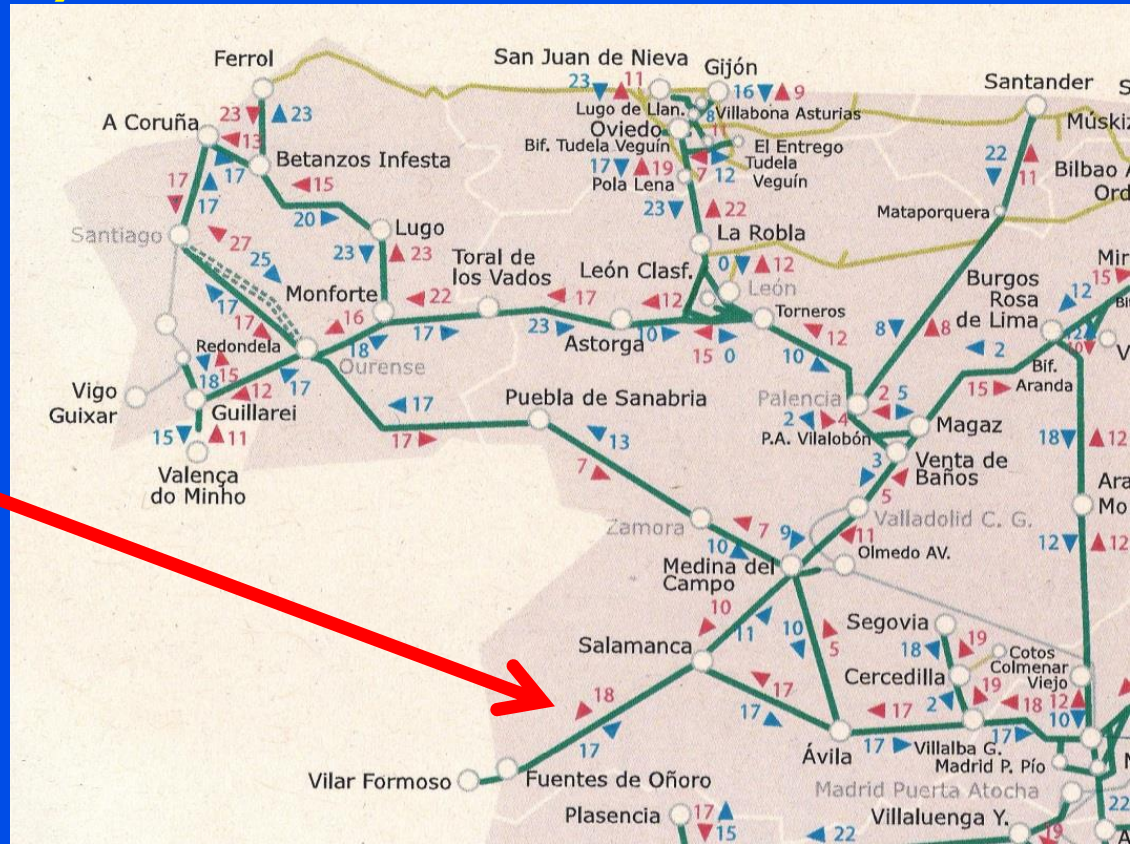
Inconvenientes

- 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

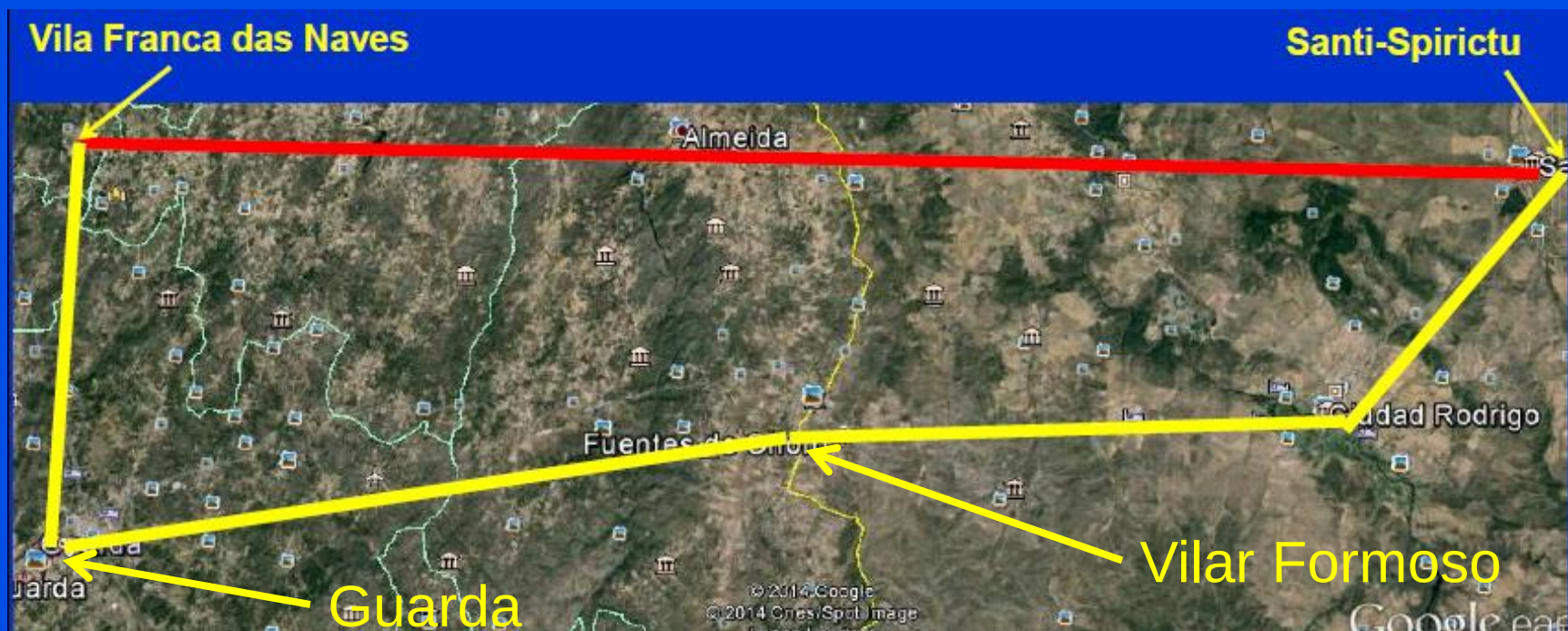
- Redução da capacidade negocial de Portugal para obter melhorias de competitividade na ligação de Salamanca à fronteira portuguesa (muito mais importante para Portugal do que para Espanha).

**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 desrespeita acordos internacionais

- ⇒ descredibiliza-se o país e perde-se capacidade comercial**
- ⇒ Em consequência a principal ligação ferroviária internacional de Portugal mantém a sua falta de competitividade e capacidade na parte espanhola**
- ⇒ O governo considera positivo que a linha em Espanha seja ainda pior do que a linha da Beira Alta modernizada**

4. Operadores estão satisfeitos com o Plano

É verdade. Novamente, o importante é perceber porquê.

- ⇒ Portugal tende a transformar-se numa ilha ferroviária.
- ⇒ Nenhum operador de outro país irá investir em material circulante só para vir a Portugal
- ⇒ Operadores actuais preservam monopólio do transporte ferroviário de mercadorias em Portugal
- ⇒ Medlog (ex CP Carga) pertence a um grande armador. A ilha ferroviária obrigará a um maior uso da via marítima, mesmo nos casos em que seria menos competitivo que a ferrovia interoperável

Os interesses dos operadores podem coincidir, ou não, com o interesse público.

Não se criticam os operadores privados por defenderem os seus interesses.

Critica-se o Governo por andar a reboque de alguns interesses privados e não defender o interesse público

5. Plano Ferrovia 2020 baseia-se no PETI3+ que é consensual

- A ADFERSIT tentou debater a ferrovia internacional e o porto de Sines em debates dedicados apenas a estes temas.
- GTIEVA recusou sempre (falta de disponibilidade)
- Discussões nas CCDR's: documento de 300 pags, 1 manhã de discussão com dezenas de pessoas, metade a discutir rotundas e questões locais. Advinhem o que foi a profundidade e qualidade técnica dos debates.

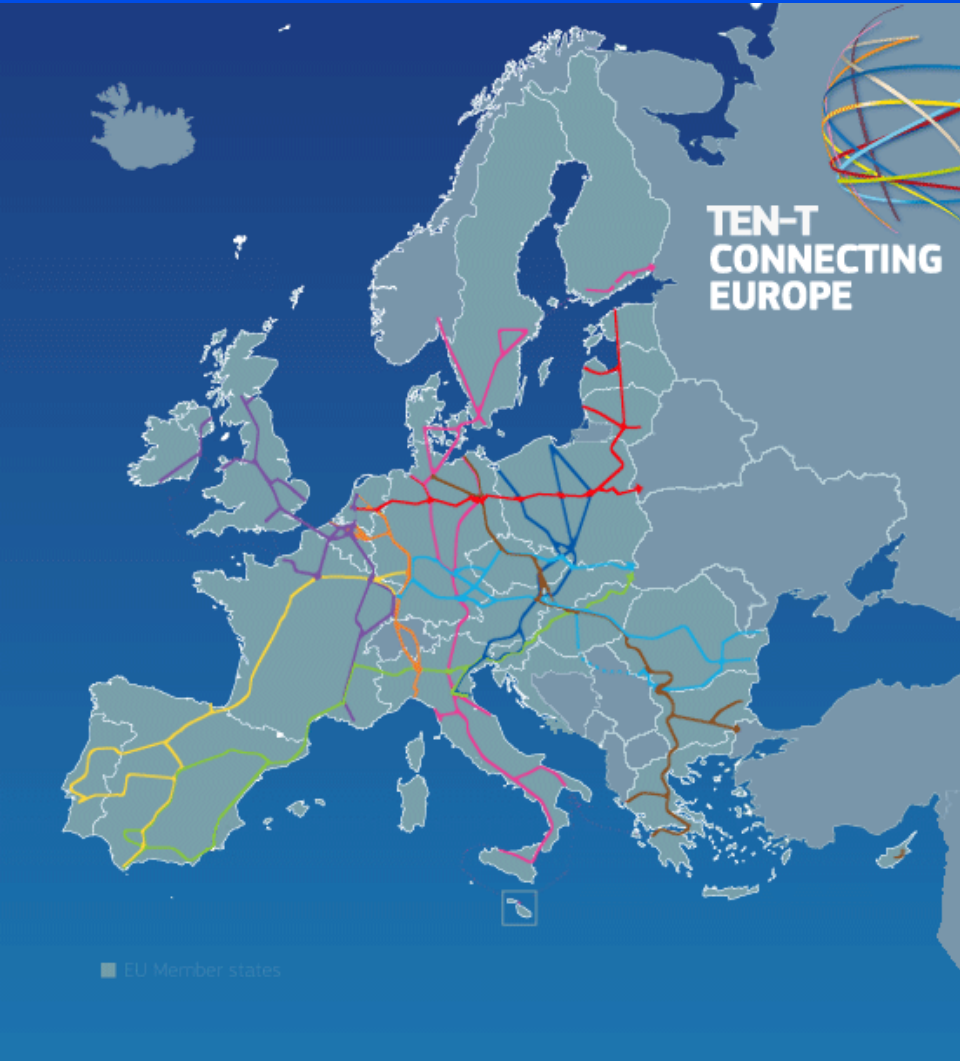
⇒ Discussão pública do PETI3+ foi encenação para jornalistas e eleitores.

4.3 Finanziamento

Corredores prioritários para financiamento pela UE

Corredor Atlântico

(Ref 31)



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.

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.~~

Fundo de Coesão

1.000,0 @ 85%
Milhões de Euros

CEF Portugal

510,0 @ 85%
Milhões de Euros

CEF UE

1.250,0 @ 40%
Milhões de Euros

itrustras de elevado valor acrescentado.

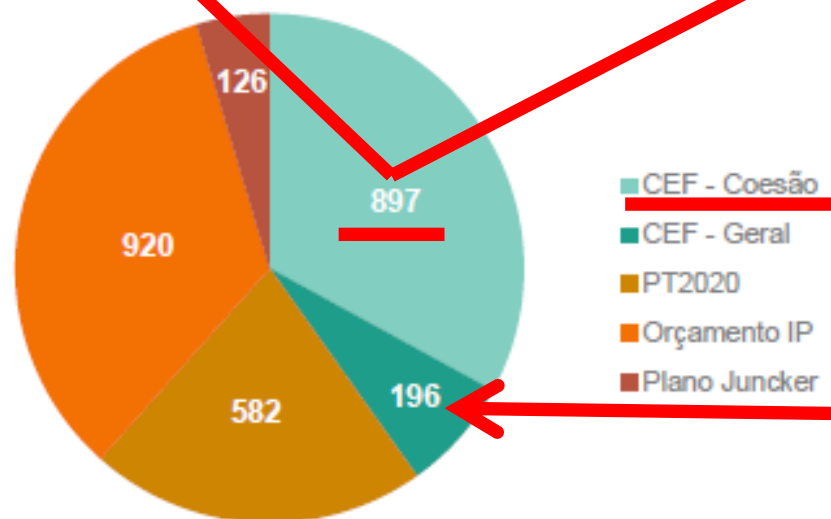
Fonte: Secretaria de Estado das
Infraestruturas, Transportes e
Comunicações

(ref 29, Anexo II)

(ref 97)

Plano de Investimentos na Ferrovia

Fontes financiamento (M€)
(2016-2021)



Fundos da UE para os transportes

CEF – Geral ou CEF – UE

GTIEVA – 1250 M euros. Plano Ferrovia 2020 – 196 M euros

CEF – Coesão

Alocados a Portugal – 510M euros

Plano Ferrovia 2020 – 897 M euros (devem ser como os 1250 M euros com que o GTIEVA contava do CEF – Geral)

A única novidade do Plano Ferrovia 2020 em relação ao PETI3+ é a linha Aveiro-Mangualde (via única, bitola ibérica em travessas de dupla fixação, v_{max}=160km/h)

investimento de 691 milhões de euros. Está ainda prevista a construção de uma nova linha entre Aveiro e Mangualde, (cujo financiamento ainda não está assegurado) mas que terá um custo de cerca de 642 milhões de euros. O projeto

(<http://www.transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt-PT&id=54212>)

O Governo vai candidatar este projecto a verbas do CEF – Coesão que não existem.

⇒ É muito improvável que venha a ser financiado

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

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

A pergunta anterior não obteve resposta

⇒ O Governo anterior (2011-2015) boicotou deliberadamente a construção da rede ferroviária de bitola europeia

Pergunta à Comissão Europeia, disponível no site

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+E-2012-003186+0+DOC+XML+V0//PT&language=pt>

Tendo em conta que a Comissão afirmou que foi afetada uma verba de 383,38 milhões de euros ao cofinanciamento deste projeto e que estas verbas são destinadas a projetos específicos, não podendo ser utilizadas para outras finalidades;

Considera a Comissão que a decisão do Governo português, de pôr termo ao projeto de alta velocidade ferroviária, implicará a perda de fundos do orçamento da RTE-T e do Fundo de Coesão? Em caso afirmativo, em que montantes?

Resposta da Comissão europeia, disponível no site

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2012-003186&language=PT>

4 de maio de 2012

[E-003186/2012](#)

Resposta dada por Siim Kallas em nome da Comissão

No que respeita à rubrica orçamental da RTE-T, se Portugal confirmar que o projeto de alta velocidade ferroviária não está em curso e se se constatar a impossibilidade de utilizar a dotação de financiamento antes do prazo-limite de elegibilidade da despesa (ou seja, 31.12.2015), os montantes disponibilizados pelas decisões da Comissão para os projetos em causa serão anulados e Portugal perde o direito aos fundos.

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;

..... independentemente dos impactos na competitividade da economia

O Plano Ferrovia 2020 (Governo das Esquerdas) baseia-se no PETI3+ (Governo da Direita) ⇒ Na ferrovia, o Governo das Esquerdas aplica a política da Direita.

5. Situação provável em 2030

Linha
entupida
(ou quase a
entupir)



Principal plataforma logística do Centro e Norte de Portugal:
SALAMANCA

Via marítima

Por si só não resolve o problema. Na Europa alguns destinos são melhor acedidos por via marítima, outros por via terrestre. Se a via marítima fosse a mais competitiva para todos os destinos além Pirinéus, a via marítima já hoje teria uma quota modal superior à que tem (14%) no comércio com a UE

Plano Ferrovia 2020

- ⇒ não serve as necessidades futuras
- ⇒ Infraestruturas deixarão de ser necessárias (em parte) quando as soluções de futuro se construírem (muito mais tarde e com muito maiores custos)
- ⇒ **Desperdício de recursos**

Consequências

Perda de competitividade da economia ⇒
falências, desemprego, enfraquecimento do
Estado Social, pobreza,

Compete também aos
parceiros sociais
pressionar o poder para
mudar as políticas.

6. Alteração de políticas

1 – Elaborar um Plano Ferroviário, totalmente integrado num Plano Estratégico de Infraestruturas de Transportes ao serviço da competitividade da economia:

- Longo prazo ($\approx$ 40 anos)
- Inserção internacional
- Ligações aos outros meios de transporte

PETI3+, Plano ferrovia 2020 – são só listas de obras para os 7 anos seguintes, sem estratégia

Exemplo: bloqueio ao desenvolvimento de Sines no PETI3+

GTIEVA inventou que o Terminal Vasco da Gama era incompatível com o Terminal XXI

RELATÓRIO FINAL Sumário Executivo

Prioritização de projetos e investimentos (continuação)

Da análise efetuada na primeira etapa da fase de prioritização de projetos e investimentos, é possível identificar projetos mutuamente exclusivos. De seguida, apresentam-se os projetos com as características referidas e, destes, quais os projetos selecionados para integrar a segunda etapa da fase de prioritização, que consiste na análise consolidada dos quatro setores incluídos no âmbito do GT IEVA.



Exclusividade da PSA (concessionário do Terminal XXI) até 2029: renegociável

2 - Aumentar o investimento na rede ferroviária de bitola europeia:

- Redistribuição de verbas do Acordo de Parceria Portugal – UE 2014-2020**
- Aumentar verbas do OE**
- Preparar projectos credíveis para a próxima década**

3 - Não comprometer o futuro

⇒ aplicar os recursos existentes em linhas competitivas com capacidade para as necessidades futuras de transporte de mercadorias e passageiros (em geral linhas mistas, em via dupla e bitola europeia)

Como estas soluções são mais caras que os remendos/desperdícios previstos no Plano Ferrovia 2020, executar o que for possível até 2020 e completar mais tarde.

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 displaying www.adfersit.pt. Another red arrow points to the left sidebar menu. The website header includes the ADFERSIT logo and tagline: "associação portuguesa para o desenvolvimento dos sistemas integrados de transportes". The navigation bar contains links: Início, Institucional, Informações, Eventos, Publicações, Links, and Contactos. The left sidebar menu lists: Notícias, Comunicados da Direcção, Intervenções da Adfersit, and Divulgação Temática. The main content area features a banner for the "Ciclo de Conferência CONETIVIDADE E COMPETITIVIDADE" with the session title "Delimitação do Sector Empresarial do Estado" and the question "Deverão existir limites de actuação?". It also lists participants: PS - Ana Paula Vitorino, CDU - Catarina Cardoso, Portugal à Frente - Carina João, and Bloco de Esquerda - Isabel Pires. The right sidebar includes "Destaques", "Sócios Beneméritos" (MOTAENGIL), and "Revista Fer XXI" (25 ANOS). The footer shows the ADFERSIT logo, tagline, and a Facebook "Gostar da Página" button 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

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

