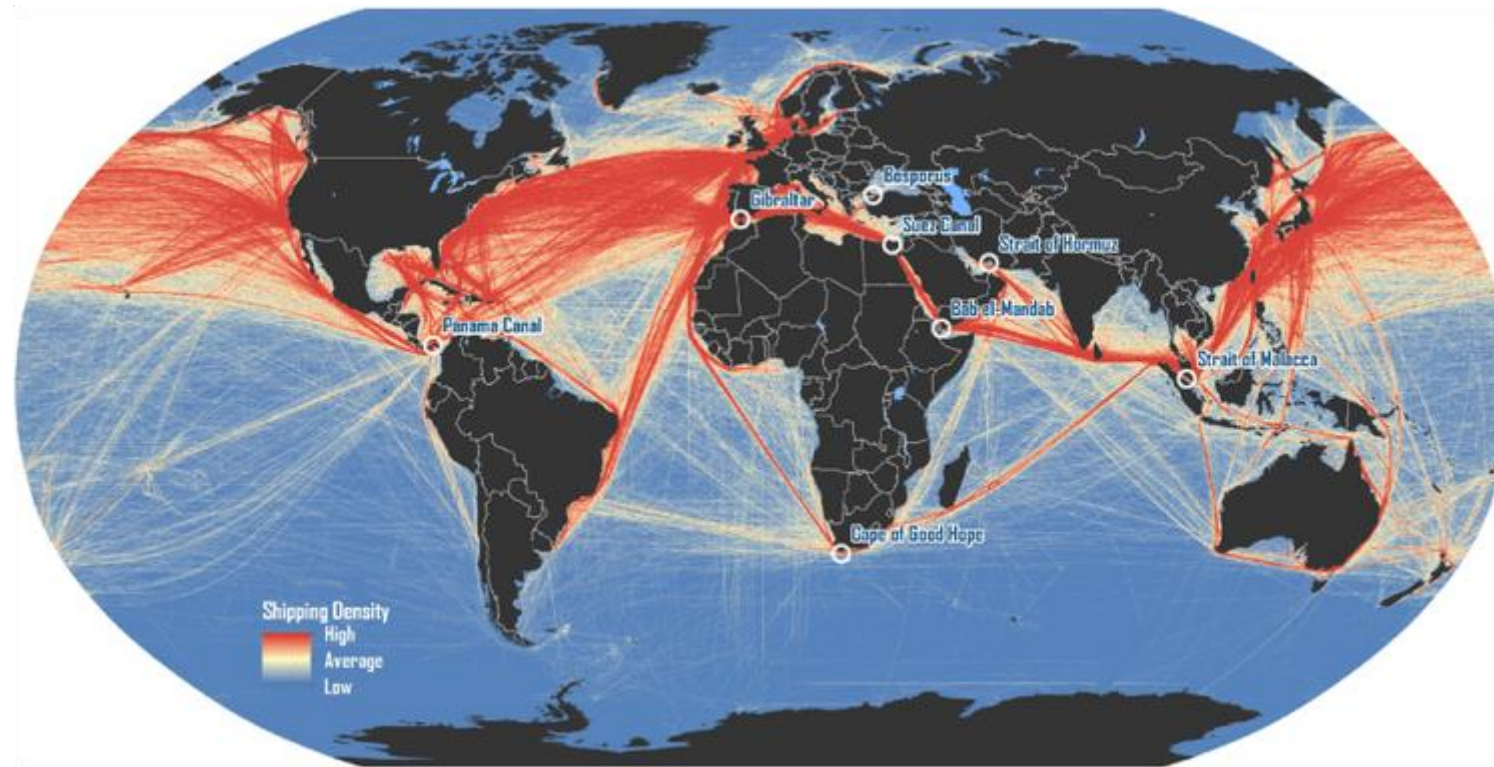


Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

Contributos da AEP para uma correcta política nacional do transporte ferroviário, que sirva os interesses das empresas, particularmente das exportadoras.

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

As rotas do tráfego marítimo mundial (Fonte: The Geography of Transport Systems, 4th edition, Jean-Paul Rodriguez (2017), New York: Routledge, 440 pages. ISBN 978-1138669574)



Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

A evolução do comércio mundial até 2050 (Fonte: OCDE ITF Outlook 2015)

Growth of global trade-related freight and emissions to 2050, by transport mode

	Freight volume (in billion tonne-km)		Growth (in %)	CO ₂ emission (in million tonnes)		Growth (in %)
	2010	2050		2010	2050	
Air	191	1 111	482	150	767	411
Road	6 388	30 945	384	1 118	4 519	304
Rail	4 262	19 126	349	62	217	250
Sea	60 053	256 433	327	779	2 630	238
	70 894	307 615	334	2 108	8 132	286

A opção estratégica: (Fonte: AEP)

- **Estrategicamente Portugal tem de aproveitar a oportunidade para se infraestruturar não apenas em função do seu mercado nacional, mas principalmente em função das mercadorias que poderão circular em trânsito através do nosso território, de modo rápido, seguro e eficiente.**
- **Portugal poderia deste modo afirmar-se como um *hub* de referência no comércio mundial de mercadorias, tirando benefícios significativos e sustentados da enorme vantagem que é o seu posicionamento geográfico.**

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

A opção estratégica: (Fonte: AEP)

- Para que a via ferroviária permita uma operação eficaz relativamente ao transporte de mercadorias, de modo a responder ao exposto acima, são necessários dois corredores internacionais, Aveiro-Salamanca e Sines-Caia, que garantam:

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

- total interoperabilidade (bitola europeia ou bi-bitola)
- via dupla
- via mista (mercadorias e passageiros)
- eletrificação a 25KV
- sistema ERTMS
- comboios de 750 metros
- comboios de 1400 toneladas com tração simples

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

A opção estratégica: (Fonte: AEP)

- **A opção pela requalificação da Linha da Beira Alta (LBA) não permite atingir os objetivos pretendidos devido a:**
 - existir uma pendente muito elevada a oeste de Mangualde (1,8%), e outra entre Vilar Formoso e Salamanca (2,3%), limitando a utilização de tração simples;
 - linha ser em via única;
 - traçado não permitir comboios de 750 metros;
 - plataforma logística ter de ser na Pampilhosa;
 - traçado completo ser muito longo devido à necessidade do tráfego do norte ter de ir à Pampilhosa (usando a já muito sobre carregada Linha do Norte) e de, após Vila Franca das Naves, ter de dar a volta pela Guarda até Vilar Formoso.

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

A opção estratégica: (Fonte: AEP)

- **A opção mais adequada e urgente deverá passar pela construção de uma linha nova Aveiro-Salamanca**
- No limite, poder-se-ia aproveitar um troço da atual LBA, entre Mangualde e Vila Franca das Naves. Assim, a nova linha poderia ficar estruturada do seguinte modo:
- Aveiro-Cacia: reabilitação do troço existente (18km);
- Construção da Plataforma Logística de Cacia, como ponto central deste corredor internacional;
- Cacia-Albergaria-S. Pedro do Sul-Viseu-Mangualde: construção de um novo troço (cerca de 94km);
- Mangualde-Vila Franca das Naves: reabilitação do troço existente (60km);
- Vila Franca das Naves-fronteira portuguesa: construção de um novo troço (cerca de 36km) que cruze a fronteira a norte de Vilar Formoso, passando perto de Pinhel e de Almeida.

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

A opção estratégica: (Fonte: AEP)

- **Esta nova linha entre Cacia e a fronteira terá um comprimento total de cerca de 190km, contra os 250km do trajeto Cacia-Vilar Formoso através da linha do norte e da LBA, ou seja, terá apenas $\frac{3}{4}$ desta distância.**
- **Com esta nova ligação seria ainda possível dispor de um comboio Intercidades que assegurasse a ligação de modo competitivo entre Braga – Porto – Aveiro – Viseu – Guarda – Covilhã – Castelo Branco, servindo efetivamente estas populações que hoje se encontram dependentes do transporte rodoviário de passageiros.**

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

A opção estratégica: (Fonte: AEP)

- **Quanto ao corredor internacional sul também será necessário que cumpra todos os requisitos acima apresentados, o que não se verificará com os investimentos entretanto anunciados, e que não respeitam integralmente os compromissos assumidos por Portugal em anteriores cimeiras bilaterais.**
- **Relativamente aos dois corredores internacionais há um dado adicional a registar que é o do transporte de passageiros entre Lisboa-Madrid e Porto-Madrid. Há toda a conveniência em que qualquer destes trajetos possa ser efetuado em menos de 2h45m, de modo a que sejam competitivos perante o transporte aéreo.**

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

Custos estimados daqueles corredores e participações esperadas.

Linha ou troço	Anos	Custo estimado (M€)	2018	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50	UE (se 85 %)	Nacional (restante)	
			QCA 21-27																									
Rede principal (core)																												
Corredor sul ++		1700																									1445	255
(Sines/Lisboa-Poceirão-Caia)																												
Projecto			█																									
Submissão				█																								
Obra					█	█	█	█	█	█	█	█																
Corredor norte +		5200																									4420	780
(Porto/Aveiro-Viseu-Almeida)																												
Projecto			█																									
Submissão				█																								
Obra					█	█	█	█	█	█	█	█																
Eixo Lisboa-Aveiro		4000																									3400	600
Projecto			█	█	█	█	█	█	█	█	█	█																
Submissão					█	█	█	█	█	█	█	█																
Obra																												
Poceirão-Lisboa		1400																									1190	210
Projecto			█	█	█	█	█	█	█	█	█	█																
Submissão					█	█	█	█	█	█	█	█																
Obra																												
Rede complementar																												
Eixo Beira Baixa +		700																									595	105
Projecto			█	█	█	█	█	█	█	█	█	█																
Submissão					█	█	█	█	█	█	█	█																
Obra																												
V.F. Naves-Pocinho		700																									595	105
Projecto				█	█	█	█	█	█	█	█	█																
Submissão																												
Obra																												
Porto-Valença		800																									680	120
Projecto				█	█	█	█	█	█	█	█	█																
Submissão																												
Obra																												
Sines-Faro-Huelva		2400																									2040	360
Projecto																												
Submissão																												
Obra																												
Evora-Beja		300																									255	45
Projecto		p.m.																										
Submissão																												
Obra																												
		17200																									14620	2580
	por ano (14)	1228,57																									1044,29	184,29
	por ano (22)	781,82																									664,55	117,27

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

A opção estratégica: (Fonte: AEP)

- **Algumas alegações contrárias:** (atentas as limitações financeiras para o correcto desenvolvimento de um plano ferroviário estratégico, que deveria ser pensado para 50 anos)
- **Incapacidade financeira para resolver o problema das pendentas, não só na LBA mas também no corredor sul, à saída de Sines;**
- **A vantagem na manutenção da bitola ibérica, para defesa da concorrência de operadores internacionais;** (o táxi também se opõe à entrada da Uber...)
- **O acordo obtido com Espanha para a eletrificação, em bitola ibérica, do outro lado da fronteira** (já prometido há mais de 8 anos, e com pendentas superiores às do lado português) ...

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

A opção estratégica: (Fonte: AEP)

- **... aconselham a que, então, não sejam feitos investimentos de preparação para a bitola europeia (travessas bi-bitola, etc.), num canal de via única e com pendentos que nunca virão a permitir a sua utilização internacional.**
- **Seja apenas feita a requalificação e manutenção necessárias para a correcta operação das linhas atuais;**
- **Seja feita a necessária substituição e a adequada manutenção do material circulante (para passageiros), para o que deverá ser devidamente dimensionada e reapetrechada a EMEF;**
- **Seja renegociado o acordo com Espanha, com vista à construção, do seu lado, de um novo troço até Salamanca, em bitola europeia, praticamente sem pendentos, para ligar à nova linha Aveiro-Salamanca;**
- **E que seja finalmente aceite e assumido que a ferrovia deve servir os interesses da economia, e portanto das empresas, e não dos incumbentes ou dos operadores...**

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

A opção estratégica: (Fonte: AEP)

- **... já que a Espanha tem mais interesse no corredor sul, pois quer ter uma via rápida e eficiente de acesso de mercadorias de e para Sines, o ponto mais próximo do corredor marítimo do Atlântico Norte para a maior parte do território espanhol.**
- **... mas a Portugal só interessa que Espanha invista no corredor norte numa nova ligação, num novo traçado do corredor norte (já acima apresentado), entre a fronteira e Salamanca, a norte da atual linha, de modo a evitar as pendentes muito elevadas que condicionam o tráfego atual, e que deveria ser feito, de raiz, em bitola europeia!**

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

A opção estratégica: (Fonte: AEP)

- Todas as prioridades associadas com os investimentos na ferrovia acabam por ter relação direta com os investimentos a efetuar nos portos e nas plataformas logísticas.
- Assim, e no que respeita ao **porto de Sines**, devem ser efetuados os dois projetos previstos, “Expansão do Terminal XXI (3.ª Fase)” e o “Novo Terminal de Contentores - Terminal Vasco da Gama”, de modo a consolidar Sines como um porto de transbordo de referência para o transporte marítimo pela rota do Atlântico Norte, aproveitando a centralidade geográfica de Portugal no tráfego marítimo mundial, já anteriormente referida.

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

A opção estratégica: (Fonte: AEP)

- Quanto ao **porto de Leixões**, o mais prioritário é o novo terminal de contentores (fundos -14 m ZH), que tem sido sistematicamente incluído, nos últimos anos, nos seus planos de investimentos.
- No entanto são conhecidas as implicações que a construção deste novo terminal irá provocar no porto de Leixões no que respeita à necessidade de:
- uma nova concessão (em concorrência com a atual);
- novos acessos rodoviários e ferroviários que garantam a fluidez no escoamento das mercadorias;
- mais espaço para o estacionamento dos contentores, sendo assim insuficiente a área de 15ha inicialmente prevista;
- ser necessário um novo desenho do porto de Pesca e da zona adjacente da cidade de Matosinhos;
- No limite, perante os constrangimentos financeiros, uma solução alternativa seria a de construir apenas um cais a -14m (e não o Terminal completo).

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

A opção estratégica: (Fonte: AEP)

- Estas são as posições nas quais as opiniões do empresariado nacional coincidem, a CIP, a AEP, o CEC (Conselho Empresarial do Centro), a AFIA (indústria automóvel), a AIMAP (metalomecânica), a ATP (indústria têxtil), etc. ...
- E é para as empresas, e para o correcto desenvolvimento da sua atividade que se destinam as infra-estruturas de transporte de mercadorias, para que estas possam, com preços concorrenciais e sustentadamente, fazer crescer as nossas exportações e a economia do nosso país.

Seminário T&N - Transporte Ferroviário | 25.10.2018

Muito obrigado!

José António Barros (AEP)