

na **sedes**
com quem
sabe >>>

ORADORES

Luís Cabral da Silva
Mário Lopes
Tomás Moreira

COMENTÁRIO

Pedro Ferraz da Costa

Portugal: uma ilha ferroviária?

18h – 20h

Segunda-feira

29 abril 2018

fim de tarde na

 **s e d e s**

Mário Lopes

Prof. do Dept de Eng^a Civil do Instituto Superior Técnico

Face ao facto de no PNI 2030 não se prever começar a construir linhas de bitola europeia em Portugal até 2030, a Direcção da AFIA recomendou aos seus associados que, para optimizarem os seus fluxos de importação e exportação por ferrovia de e para os mercados europeus, comecem a estudar a melhor forma de utilizar as plataformas logísticas espanholas que irão surgir em Vigo, Salamanca e Badajoz

Comunicado AFIA

Timings da BE em Espanha – linha Galiza

Compromissos com a UE (FSS) + Ministro – só bitola ibérica

Bloqueio Pirinéus

Atitude portuguesa – quem decide BE em Portugal é a Espanha – não fazer nada até 2030

No âmbito de um sistema de mercados abertos e concorrenciais, a acção da União terá por objectivo fomentar a interconexão e a interoperabilidade das redes nacionais, bem como o acesso a essas redes. Terá em conta, em especial, a necessidade de ligar as regiões insulares, sem litoral e periféricas às regiões centrais da União.

Artigo 171.º

(ex-artigo 155.º TCE)

1. A fim de realizar os objectivos enunciados no artigo 170.º, a União:

— estabelecerá um conjunto de orientações que englobem os objectivos, as prioridades e as grandes linhas das acções previstas no domínio das redes transeuropeias; essas orientações identificarão os projectos de interesse comum,

— realizará todas as acções que possam revelar-se necessárias para assegurar a interoperabilidade das redes, em especial no domínio da harmonização das normas técnicas,

E já agora, os considerandos (2) e (3) da diretiva europeia 2016/797, que atualiza a célebre 2004/57:

(2) Para que os cidadãos da União, os operadores económicos e as autoridades competentes beneficiem plenamente das vantagens decorrentes da criação de um espaço ferroviário europeu único, importa, designadamente, incentivar a interconexão e a interoperabilidade das redes ferroviárias nacionais, bem como o acesso a essas redes e executar todas as medidas necessárias no domínio da harmonização das normas técnicas, conforme disposto no artigo 171.o do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

(3) O objetivo de concretizar a interoperabilidade do sistema ferroviário da União deverá levar à definição de um nível ótimo de harmonização técnica e facilitar, melhorar e desenvolver os serviços internacionais de transporte ferroviário na União e com os países terceiros, bem como contribuir para a criação gradual do mercado interno dos equipamentos e serviços de construção, renovação, adaptação e exploração do sistema ferroviário da União.

Óbvio que bitola ibérica não é nível ótimo de harmonização técnica. Afinal parece que a discussão devia ser entre juristas, ou se cumprem os compromissos internacionais ou não se cumprem (por acaso os órgãos centrais da UE não estão a cumprir, não estão a "realizar todas as ações necessárias para a interoperabilidade"... proponho que isto fique na introdução da ACB.

Importância das ligações ferroviárias internacionais - mercadorias

- 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

Políticas de transportes da UE

Para garantir a sustentabilidade do sistema de transportes da UE face aos constrangimentos ambientais e energéticos

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

WHITE PAPER



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

White Paper Road Map to a Single Transport Area

https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en

Promover e vulgarizar fontes de energia e sistemas de propulsão inovadores e sustentáveis

- (1) Reduzir para metade o número de veículos automóveis de motorização convencional utilizados no transporte urbano, até 2030; retirá-los de circulação nas cidades, até 2050; descarbonar no essencial a logística nos grandes centros urbanos, até 2030¹⁰.
- (2) Chegar a uma quota-parte de 40% de combustíveis hipocarbónicos sustentáveis na aviação, até 2050; reduzir 40% (50% se possível¹¹) as emissões de CO₂ da UE com origem nas bancas dos navios, também até 2050.

Optimizar o desempenho das cadeias logísticas multimodais, nomeadamente pela utilização acrescida dos modos de transporte menos energívoros

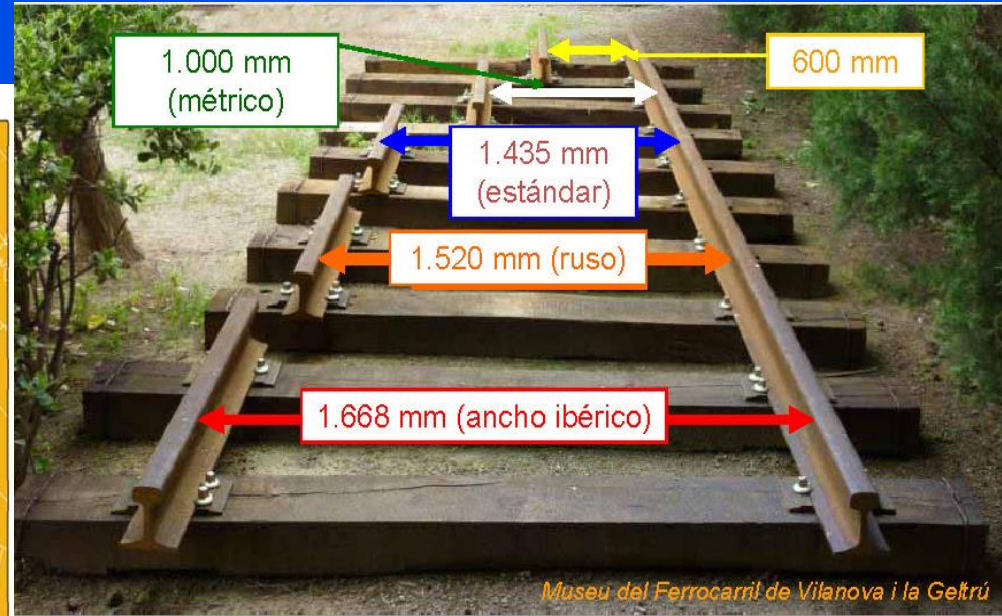
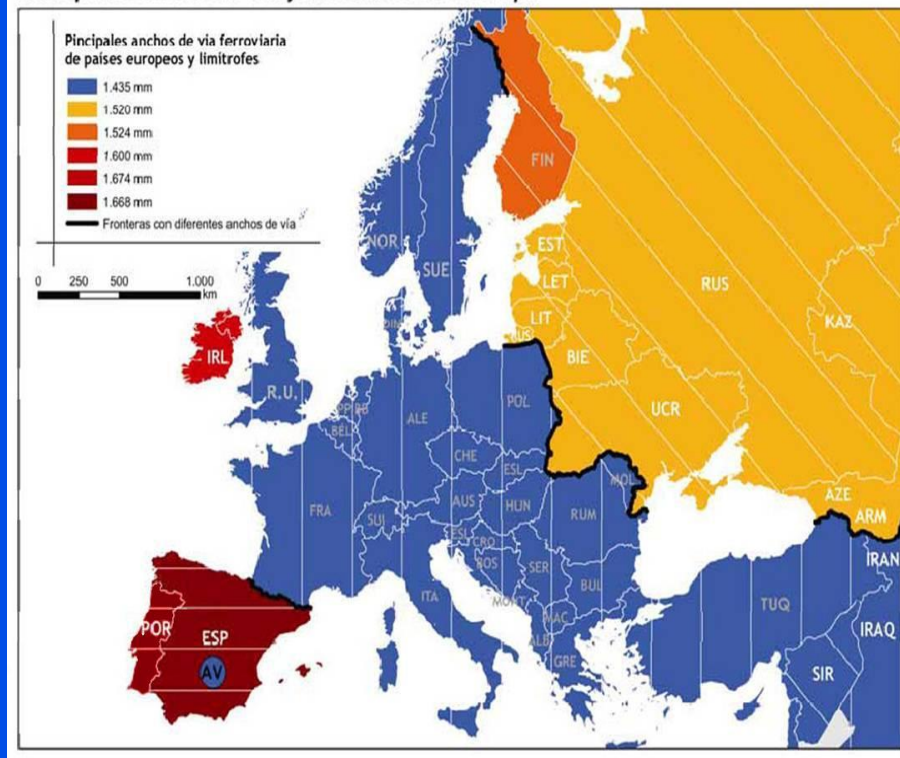
- (3) Procurar transferir para outros modos, como o ferroviário ou o marítimo/fluvial, até 2030, 30% do tráfego de mercadorias em distâncias superiores a 300 km, e mais de 50% até 2050, com a ajuda de corredores eficientes e ecológicos. O cumprimento desta meta exigirá infra-estruturas adequadas.

Ferrovia - transporte internacional de mercadorias

BITOLA – problema principal

afecta tanto o material rebocado (vagons) 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

Fecho de linhas de bitola ibérica em Espanha

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



Rede ferroviária de bitola europeia em Espanha

Em Outubro de 2011 o Governo espanhol emitiu uma nota de imprensa (ref. 21) sobre os timings e plano de investimento na rede ferroviária que previam que em 2020 a ferrovia de bitola europeia estaria nas fronteiras portuguesas ou próximo, em

particular em Vigo, na fronteira de Vilar Formoso (pag 11) e em Badajoz (pag 15). A figura 2 apresenta os extractos mais relevantes.



MINISTERIO
DE FOMENTO

OFICINA DE INFORMACIÓN

Revisión de la Red Transeuropea de Transportes

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

La Comisión Europea establece que las infraestructuras que se incluyen en la red básica deberán estar finalizadas en 2030. Sin embargo, la previsión de actuaciones que el Ministerio de Fomento ha remitido a la Comisión garantiza que todas estarán plenamente operativas en 2020.

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 - <u>Medina del Campo-Potuguese border</u> - Burgos-Bilbao-French border	3.770 M€
Lugo-Santiago de Compostela (vialio)	600 M€
Acceso ferroviario a puertos	1.450 M€
Acceso vialio a puertos	320 M€
Plataformas multimodales y accesos a grandes centros de producción	1.020 M€

El conjunto de las actuaciones previstas en el Corredor Atlántico-Mediterráneo para el periodo 2014-2020 es el siguiente:

Corredor Atlántico-Mediterráneo	6.025 M€
<u>Madrid-Cáceres-Badajoz-Frontera Portuguesa</u>	3.000 M€

Figura 2 - Excertos da nota de imprensa do Governo espanhol de Outubro de 2011

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

07.04.2011 | 02:00

Oviedo, Pablo GONZÁLEZ

La falta de fondos para afrontar como estaban previstas en un principio las obras del AVE empujaron ayer al ministro de Fomento, José Blanco, a reconocer abiertamente que el plan para la implantación de la Alta Velocidad en España no es el «más eficiente», ya que se debería haber apostado por un diseño de tipo mixto. Es decir, que los trenes de mercancías y pasajeros deberían utilizar las mismas vías. Esto es lo que ocurrirá en el caso de Asturias una vez que se abra la variante de Pajares en el horizonte del año 2013.



Rede ferroviária de bitola europeia em Espanha



PGE 2015

PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS DEL ESTADO PARA EL EJERCICIO 2015

6. INVERSIÓN POR ÁREAS:
a) FERROCARRILES



La **inversión total** destinada a ferrocarriles es de **5.199 M€**, lo que supone un **13,7% de incremento**. Se distribuye del siguiente modo:

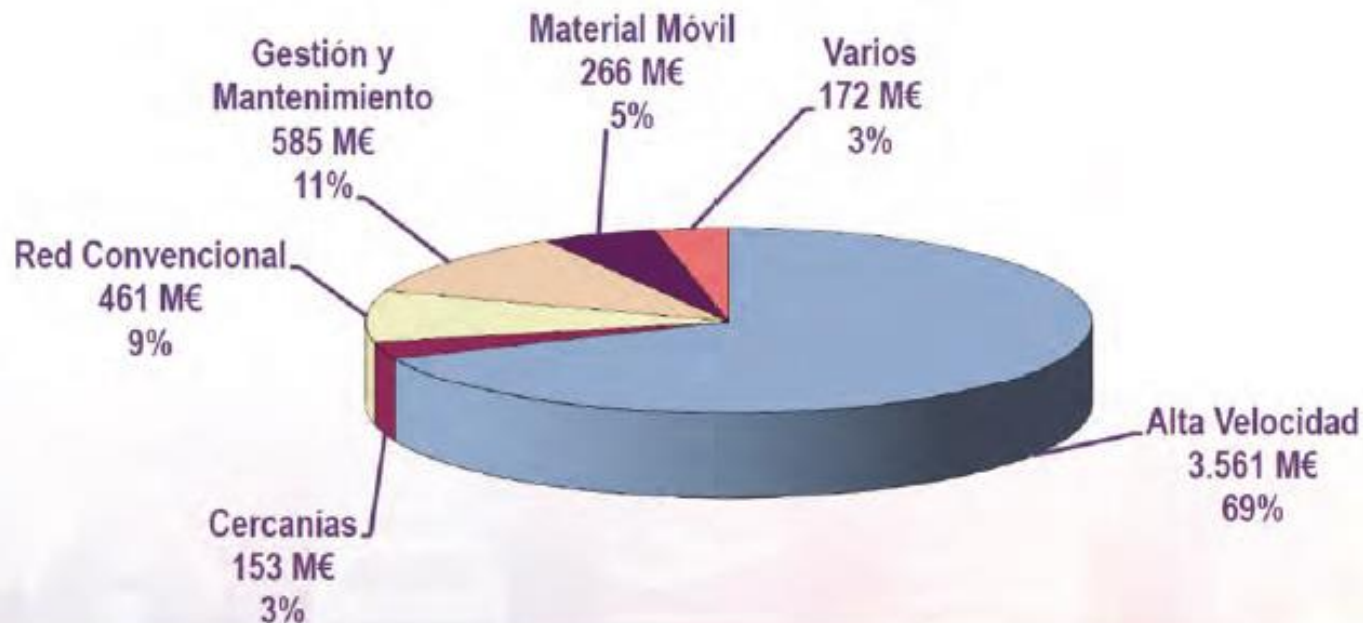


Figura 6 - Proposta de OE de Espanha em 2015. Investimento em ferrovia

Alternativas à mudança da bitola

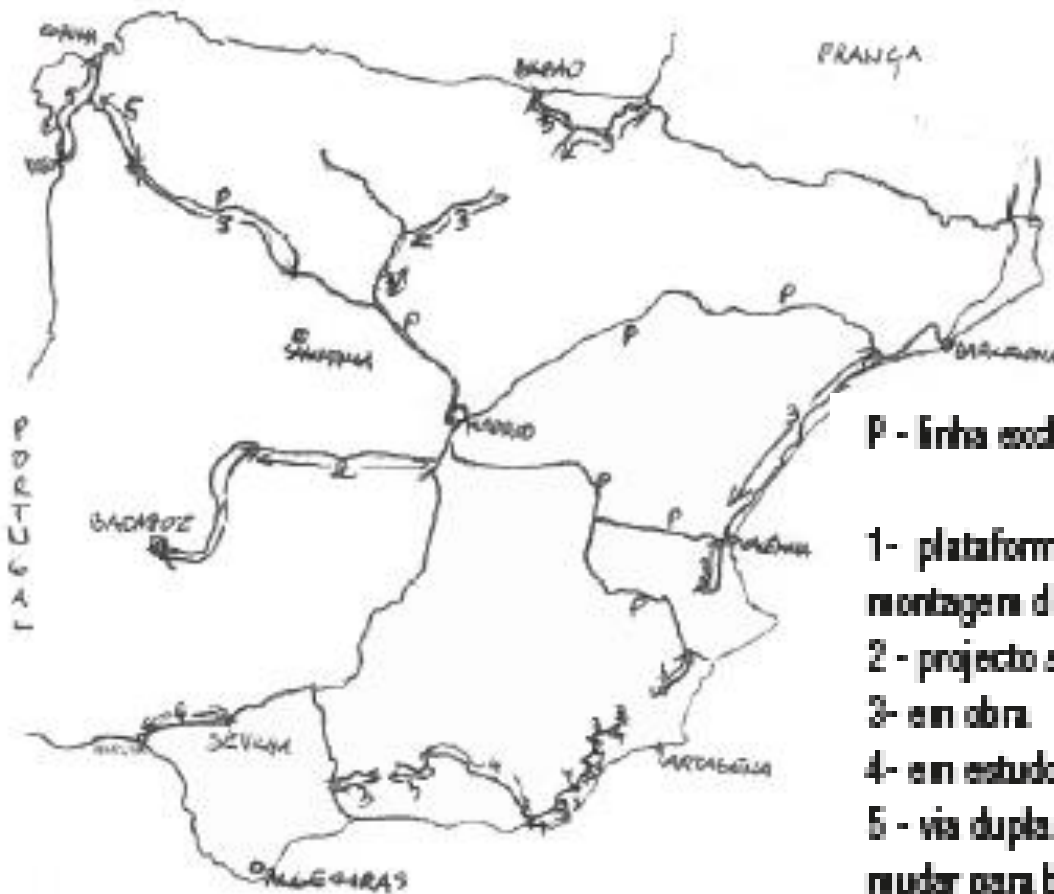
- transbordo de cargas
- eixos variáveis

Pouco competitivas:

a Espanha usou estes sistemas durante décadas e investe milhares de milhões de euros todos os anos para se ver livre deles

ESPANHA

3000 km de Linhas construídas entre 1988 e 2015



P - linha exclusiva para comboios de passageiros

1- plataformas de alta velocidade em via dupla. Em 1ª fase montagem de 1 via em bitola ibérica.

2 - projecto suspenso

3- em obra.

4- em estudo

5 - via dupla de alta velocidade em bitola ibérica preparada para mudar para bitola europeia.

Figura 6 - Mapa manuscrito com estado das linhas de bitola europeia em Dezembro de 2015

Noticias de Alicante

Fomento fija en 2021 la conexión en ancho europeo para el Corredor Mediterráneo

Ábalos se compromete a que todo el corredor esté «en servicio, con las obras finalizadas o en ejecución desde Algeciras a la frontera francesa»

Laura Ballester | 28.09.2018 | 01:31

El **corredor mediterráneo** adaptado al **ancho europeo** mediante la fórmula más barata del tercer hilo desde Murcia a la frontera francesa debería haberse culminado en 2016, según prometió la ministra de Fomento, Ana Pastor, en 2012. En 2016 llegó Íñigo de la Serna al ministerio y retrasó la finalización de este sucedáneo de la alta velocidad a 2019.

Y con el nuevo ministro de Fomento, José Luis Ábalos, también llegan las nuevas promesas que fijan para **2021** la nueva fecha para la llegada del ancho europeo o estándar (1,435 m. frente a los 1,668 m. del ancho ibérico) al corredor mediterráneo.

Ábalos fue cauteloso en su promesa ante los 2.000 empresarios que ayer logró reunir la Asociación valenciana de empresarios (AVE) en el Palau de Congressos de Catalunya en un acto para reivindicar los beneficios del corredor mediterráneo y la necesidad de su rápida ejecución. «En 2021 estarán en servicio, con las **obras finalizadas o en ejecución** todos los tramos del corredor con el objetivo de conectar la frontera francesa con Algeciras en ancho estándar», aseguró el ministro en el acto en formato de entrevista que condujo la presentadora valenciana Nuria Roca.



Fomento fija en 2021 la conexión en ancho europeo para el Corredor Mediterráneo

 Más fotos

**Corredor do
Mediterráneo :
França – Barcelona-
Valência - Algeciras**

DESENVOLVIMENTO DA REDE FERROVIÁRIA DE BITOLA EUROPEIA EM ESPANHA

RESUMO

A análise dos investimentos previstos em Espanha na rede ferroviária de bitola europeia, seja, através da construção de linhas novas seja através da introdução da bitola europeia em linhas existentes, indica que entre 2025 e 2030 a maioria das principais plataformas logísticas e portos de Espanha estarão directamente ligados às redes ferroviárias europeias por linhas interoperáveis que não obrigam a transferências de cargas, uma condição essencial para serem competitivas para tráfego de mercadorias. Desta forma será possível o tráfego ferroviário directo de mercadorias de Espanha para quase toda a União Europeia.

CONNECTING EUROPE FACILITY ONE INSTRUMENT, THREE SECTORS

CEF Transport

A new policy framework

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

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

Via marítima

- para muitos sectores de actividade não é alternativa às vias terrestres devido a menor frequência, fiabilidade e rapidez

**O CONCEITO DE
REINDUSTRIALIZAÇÃO,
INDÚSTRIA 4.0
E POLÍTICA INDUSTRIAL
PARA O SÉCULO XXI**

O CASO PORTUGUÊS



CIP
CONFEDERAÇÃO EMPRESARIAL
DE PORTUGAL

Documento de Reflexão

Anexo II

O CONCEITO DE REINDUSTRIALIZAÇÃO, INDÚSTRIA 4.0 E 103
POLÍTICA INDUSTRIAL PARA O SÉCULO XXI
O CASO PORTUGUÊS

ANEXO II
**(VI – INFRAESTRUTURAS
PORTUÁRIAS E FERROVIÁRIAS)**

**INQUÉRITO SOBRE
TRANSPORTE
INTERNACIONAL
DE MERCADORIAS**

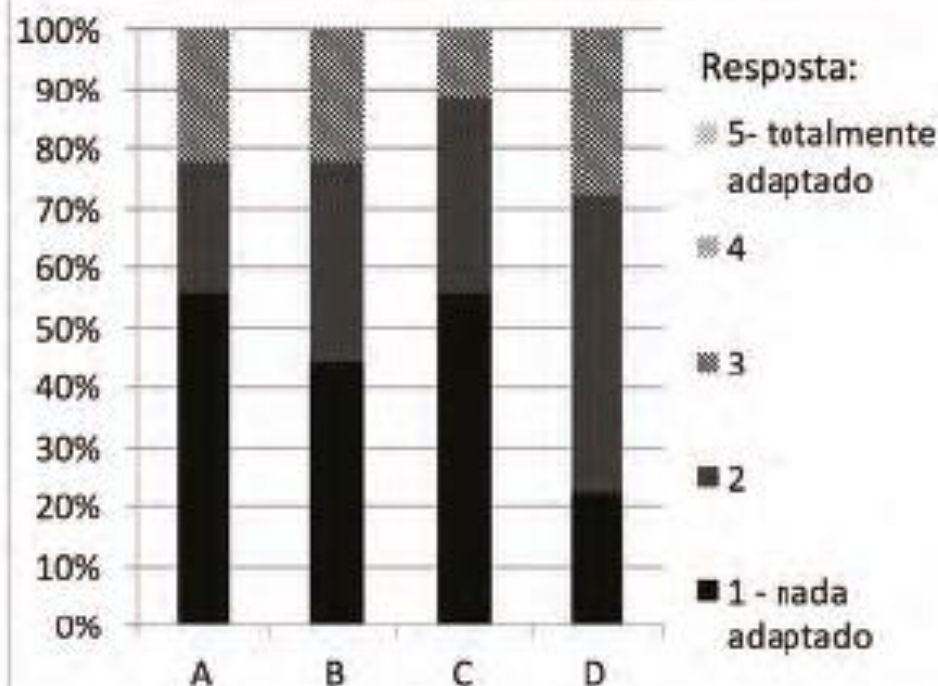
1. Como avaliaria, numa escala de 1 (nada adaptado) a 5 (totalmente adaptado), o transporte marítimo "short sea", relativamente às necessidades das suas associadas / da sua empresa, nos seguintes aspetos:

A - Oferta door-to-door

B - Tempo de trânsito

C - Frequência

D - Fiabilidade



Nº de respostas	A	B	C	D
1	10	8	10	4
2	4	6	6	9
3	4	4	2	5
4	0	0	0	0
5	0	0	0	0
Mediana	1	2	1	2

Figura 1 - Associações Regionais - síntese das respostas à pergunta 1

Representatividade

O conjunto de respostas recebidas ao Inquérito é extremamente representativo do tecido empresarial. Responderam mais de 80% das Associações Regionais (apenas não responderam 3), um número muito superior ao que a experiência anterior da CIP em inquéritos aos seus associados indicaria que seria expectável. Ao

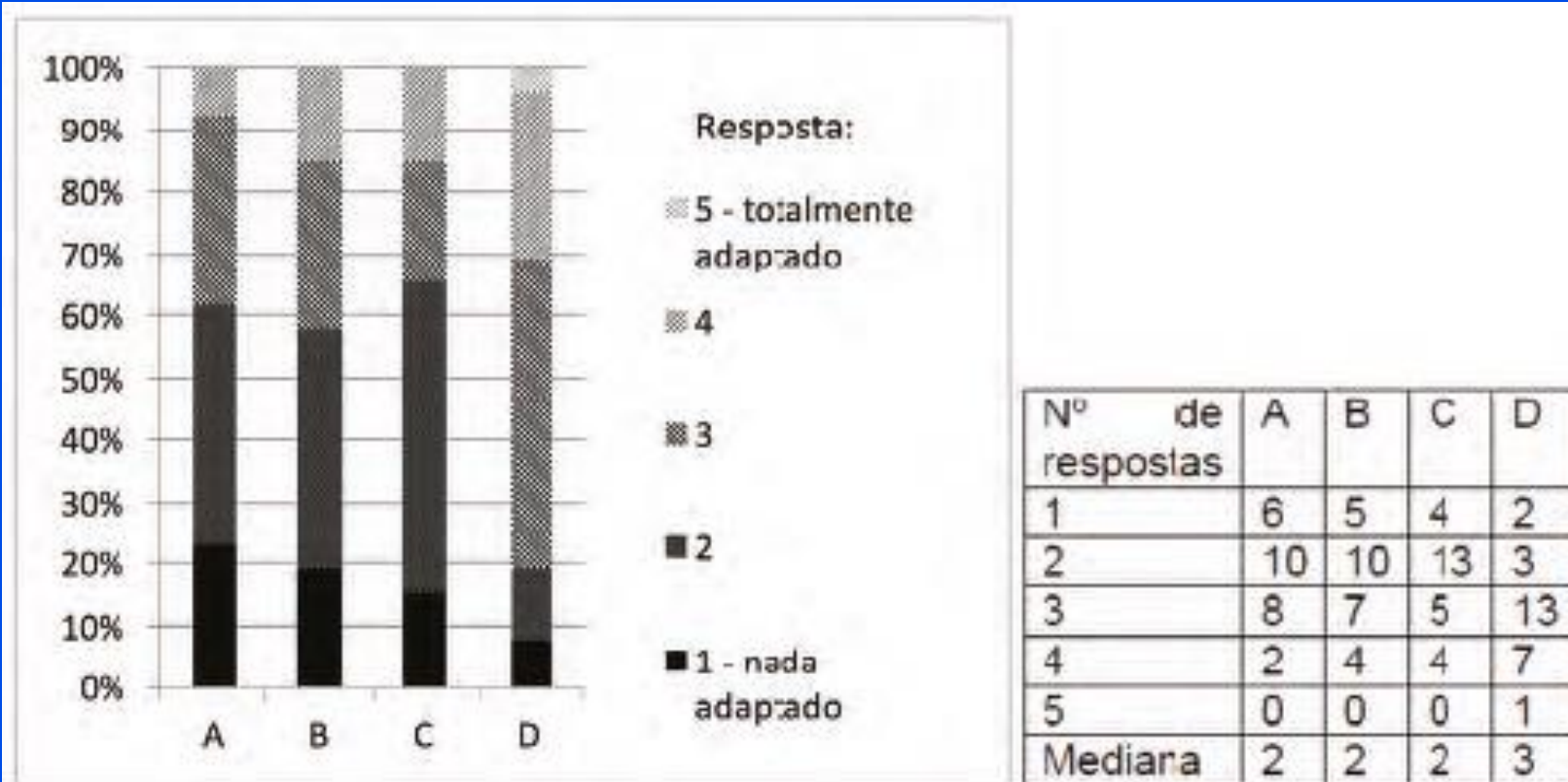


Figura 2 - Associações Sectoriais - síntese das respostas à pergunta 1

2. Qual o efeito que teria na competitividade da sua empresa, ou das empresas do vosso setor / região, a materialização da situação acima referida? Complemente a resposta com dados quantitativos, se possível.

Preh Portugal, Lda - "Para este cenário claramente que a alternativa seria uma deslocalização da produção para outros países da Europa, pondo em causa 600 postos de trabalho"

Plásticos Santo António, Lda. - "No caso da nossa empresa, que exporta 60 a 65% da sua facturação, com a maioria para lá dos Pirinéus, a limitação do transporte rodoviário teria consequências catastróficas".

Volkswagen Autoeuropa – "Qualquer cenário em que todas as alternativas de transporte terrestre para o centro da Europa sejam pouco competitivas será necessariamente mau para a competitividade da empresa"

Renova-Fábrica de Papel do Almonda SA - "As empresas portuguesas que quisessem continuar a exportar inevitavelmente teriam que deslocalizar a sua produção para outros países europeus que dispusessem de alternativas competitivas de transporte terrestre de mercadorias na ligação aos principais mercados europeus"

VipeVipex - Comércio e Indústria de Plásticos SA - "Para vender para a Europa o transporte marítimo é muito moroso e é pouco flexível quando comparado com o transporte rodoviário."

APF - Associação Portuguesa de Fundição – "A materialização da situação referida - implementação de medidas que visam restringir o tráfego rodoviário de mercadorias de longo curso, por Espanha e França - terá seguramente consequências desastrosas para a competitividade das empresas do setor, que recorrem maioritariamente ao transporte rodoviário nos seus fornecimentos para a Europa. Uma parte significativa das empresas trabalha em just-in-time, não sendo o transporte marítimo uma solução que apresente a fiabilidade e frequência necessárias. O transporte ferroviário, que poderia ser a alternativa, encontra o seu grande obstáculo na diferença de bitolas"

AEA - Associação Empresarial de Águeda - "seria um desastre"

desafios

Revista de Desenvolvimento Regional



Investimento na Ferrovia

Imperativo da competitividade e sustentabilidade

ASSOCIADOS

Fique a conhecer alguns dos novos associados e as conquistas e investimentos de várias empresas.

SAIBA MAIS SOBRE...

Desenvolvimento Ágil

Patentes, Propriedade industrial/Intelectual



Director: Jorge Santos
Quadrimestral, novembro 2018, nº 69
Preço: 3 cêntimos

INFLUÊNCIA DECISIVA NA COMPETITIVIDADE FUTURA DA NOSSA ECONOMIA



António Saraiva
Presidente da CIP – Confederação
Empresarial de Portugal

FOTO: RICARDO GARCIA

Recentemente a ferrovia tem sido referida inúmeras vezes na Comunicação Social. O assunto mais mediático é a supressão de comboios e a degradação a que a CP chegou.

Mas essa é uma questão que se poderia considerar conjuntural, embora resulte de muitos anos de subinvestimento na ferrovia. Mas a principal questão de fundo, que vai afectar os salários, as pensões de reforma e a qualidade dos serviços públicos (saúde, educação, etc.) em Portugal no médio e longo prazos é a questão da integração da nossa ferrovia nas redes transeuropeias de transportes (ou melhor a falta dela), porque vai ter uma influência decisiva na competitividade futura da nossa economia.

MAS A PRINCIPAL QUESTÃO DE FUNDO (...) É A QUESTÃO DA INTEGRAÇÃO DA NOSSA FERROVIA NAS REDES TRANSEUROPEIAS DE TRANSPORTES (OU MELHOR A FALTA DELA), PORQUE VAI TER UMA INFLUÊNCIA DECISIVA NA COMPETITIVIDADE FUTURA DA NOSSA ECONOMIA.

Como a maior parte das nossas exportações, para outros países da UE, se fazem por via rodoviária, a manutenção da atual situação põe em causa a competitividade de grande parte das nossas exportações e dessa forma, a capacidade de atracção e fixação de investimento. Para evitar este caminho de empobrecimento de Portugal face à Europa, é necessário investir na rede ferroviária de bitola europeia, a única que permite o transporte directo e competitivo para toda a Europa, tal como a Espanha está a fazer. A CIP propõe que o Estado faça um esforço de investimento na rede ferroviária de bitola europeia semelhante ao de Espanha¹, o que implicaria passar de zero para cerca de 600 milhões de euros por ano. A isto acresceriam os Fundos Europeus, que poderíamos, mas não tentamos obter.

3. Estratégia para introdução da bitola europeia

A estratégia para introdução da bitola europeia na rede ferroviária portuguesa assenta na migração progressiva para a bitola europeia na rede existente em função da sua chegada à fronteira luso-espanhola (o designado princípio de concordância da bitola nas fronteiras ferroviárias luso-espanholas).

Com efeito, Portugal tornar-se-ia uma “ilha ferroviária” caso a introdução da bitola europeia em Portugal se realizasse antecipadamente à sua chegada à fronteira.

⇒ **Portugal só começará a introduzir a bitola europeia depois da Espanha acabar de o fazer**

⇒ **Durante décadas teremos uma forte desvantagem competitiva em relação a Espanha.**

Para finalizar este quadro negro, o Ministro das Infraestruturas declarou recentemente que a bitola é uma defesa contra a entrada de empresas ferroviárias estrangeiras em Portugal, protegendo a CP da concorrência. Assim o Governo sacrifica a competitividade da economia para servir a CP, em vez de pôr a CP ao serviço da competitividade da economia. É a aplicação à ferrovia da política do "orgulhosamente sós" de má memória. Parece mau demais para ser verdade, mas é mesmo¹.

**P.S. Quem não acredita, veja o 3º vídeo no site:
<https://www.dinheirovivo.pt/entrevistas/capacidade-de-transporte-aereo-em-lisboa-vai-duplicar/>**

Que comentário faz ao facto de o Governo atual estar a apostar na bitola ibérica, no plano de investimentos na ferrovia portuguesa, em vez de apostar na bitola Europeia?



José Couto,
presidente do CEC

A posição do Governo, relativamente à opção da ferrovia, é um travão ao desenvolvimento do País e condicionará a competitividade das empresas por várias décadas. A decisão de não construir uma solução ferroviária adequada às necessidades logísticas de uma região que está distante do centro da Europa, que tem que percorrer horas por estrada para poder abastecer clientes e mercados, circular por países onde existe, em consonância com as políticas da UE, também validadas por Portugal, uma séria resistência ao transporte rodoviário, só pode ter por base pressupostos que não privilegiem o desenvolvimento da economia do País. Perpetuar a solução da Bitola Ibérica, da não integração nas linhas transeuropeias, é impor às gerações futuras condições comparativas inferiores às dos seus concorrentes, de terem que ser mais competitivos no mínimo no valor do custo do transporte, ou sacrificar a margem do negócio, porque alguém hoje –



Fernando Paiva de Castro,
presidente da AIDA

Considero ser uma medida retrógrada, sem visão do futuro. Confirma o critério errado das prioridades que este Governo vem adotando relativamente às medidas que deviam fomentar o desenvolvimento e fortalecimento da economia nacional: não só vai adiando, ano após ano, o investimento público, nomeadamente em infraestruturas que fomentem o desenvolvimento económico como o pouco que vai fazendo são autênticos consertos de curta duração e desajustados das necessidades atuais e próximas. Apostar na bitola ibérica é manter a barreira à rápida circulação das mercadorias e onerar o seu transporte, retirando competitividade às empresas portuguesas, uma vez que o destino de muitas das suas exportações é para mercados situados além dos Pirenéus. Se já estamos longe mais longe ficamos. ■



Paulo Nunes de Almeida,
presidente da AEP

A competitividade das empresas e da economia nacional depende da existência de infraestruturas de suporte à internacionalização, ambientalmente sustentáveis, nas quais a ferrovia se inclui.

Mas tal exige que o transporte ferroviário possa ser efetuado por linhas com um traçado adequado e em bitola europeia, a partir dos centros logísticos localizados perto dos portos nacionais e das principais regiões exportadoras.

A opção por manter, exclusivamente, a bitola ibérica nos investimentos que se venham a realizar, poderá comprometer durante décadas a disponibilização de um transporte ferroviário eficaz e eficiente, com sérias implicações no desempenho das exportações de bens (76% têm como destino a União Europeia) e da economia portuguesa. ■

CONCLUSÃO

Falta de vias férreas competitivas na ligação ao Europa:

- ⇒ aumento dos custos de transporte de/para o principal mercado externo (UE)
- ⇒ Perda de competitividade da economia portuguesa
- ⇒ Perda de capacidade de atracção de investimento + deslocalização de empresas
- ⇒ Desemprego + aumento das diferenças de nível de vida em relação à UE

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



DOSSIER . Opinião

INFLUÊNCIA DECISIVA NA COMPETITIVIDADE FUTURA DA NOSSA ECONOMIA



António Saraiva
Presidente da CIP – Confederação
Empresarial de Portugal

Para dar uma ideia da relação custo-benefício do investimento na ferrovia de bitola europeia, tome-se como exemplo a principal linha internacional que serviria as nossas exportações para a UE, Aveiro-Salamanca. No PETI3+ e no Plano Ferrovia 2020, da responsabilidade do anterior e atual Governos respectivamente, este itinerário seria servido pela Linha da Beira Alta modernizada e melhorada para permitir a circulação de comboios de 750m, bem como a construção de variantes para

redução de pendentos. Mas esta Linha, em via única, não tem capacidade para as necessidades futuras. Recorde-se que as políticas da UE, para garantir a sustentabilidade do sistema de transporte de mercadorias na Europa, prevêem uma transferência modal de 50 por cento da rodovia para os meios marítimo e ferroviário, o que foi ignorado nos estudos de tráfego que se usam para tentar legitimar a opção pela Linha da Beira Alta.

A CIP defende para este itinerário a construção de uma linha nova de bitola europeia em via dupla, para servir as necessidades futuras da economia portuguesa. Esta opção poderá custar 2500 milhões de euros a mais que a opção dos Governos, mas vale a pena, pois o valor das exportações terrestres portuguesas que tenderiam a usar este corredor se se fizessem por ferrovia é, em cada ano, cerca de catorze vezes mais. Como investimentos pesados e

função para que são projectados durante várias décadas (por ex. 50 anos), chegamos à conclusão que este investimento, apesar de poder ser considerado grande em valor absoluto, é centenas de vezes inferior ao valor das exportações cuja competitividade protegeria. ■

Timings

Uma questão importantíssima

Espanha começou a construção da rede de bitola europeia em 1988

Financiamentos da UE $\approx$ 80%

Hoje esses níveis de participação da UE são impossíveis

(no CEF-Coesão chega a 85%, mas é uma parcela limitada)

Corredores prioritários para financiamento

Corredor Atlântico



<https://www.farodevigo.es/galicia/2019/02/28/xunta-acusa-fomento-excluir-linea/2059720.html>



La conexión al Corredor Atlántico | La propuesta de Galicia, Asturias y Castilla y León

El Noroeste pide adaptar su red de mercancías a trenes de 750 metros en su conexión a Europa

Esto reducirá un 30% los costes de transporte ► Ahora circulan solo convoyes de 500 metros
Modernizar el trazado absorberá la mitad de los 3.100 millones de euros que reclaman

PAULA PÉREZ ■ Santiago

Galicia, Asturias y Castilla y León reclaman 3.100 millones de euros al Ministerio de Fomento para modernizar el ferrocarril de mercancías y que pueda optar a financiación europea tras su inclusión en el Corredor Atlántico. Con esta inversión se busca potenciar el tráfico ferroviario en estas líneas, incrementar la capacidad de la red y mejorar la competitividad. La mitad de los fondos que reclaman las comunidades del Noroeste español, unos

facilitado el reparto de fondos por comunidades, se asegura que será "equilibrado".

Este esquema forma parte de la propuesta acordada en la cumbre celebrada el lunes en Santiago entre los presidentes autonómicos de Galicia, Asturias y Castilla y León y apoyada por los empresarios, con la que buscan presionar al Ministerio de Fomento para que comience a planificar ya los proyectos concretos para renovar el ferrocarril de mercancías y de esa manera optar

a una mayor financiación europea.

El grueso de la inversión será para adaptar las infraestructuras y el trazado. Uno de los problemas de la red actual son las pendientes. Diferentes tramos de la línea convencional disponen de rampas por encima del 15 por ciento, que es la pendiente máxima adoptada por España para las nuevas dotaciones. Incluso hay siete tramos (principalmente en Galicia y en Castilla y León) que tienen rampas superiores al 20 por ciento.

También habrá que eliminar curvas y desarrollar una red de puntos de adelantamiento y estacionamiento con un tamaño suficiente para que circulen trenes de 750 metros o superiores y permitan además un mayor tráfico de convoyes.

En la estación de Monforte, que será el punto de entrada de las mercancías a Galicia, habrá que realizar un *bypass* para no tener que invertir el sentido de la circulación y que se puedan mejorar los tiempos de transporte. A estas actuaciones

se sumarán revisar estructuras de

En todo este proceso las actuaciones deberán ser compatibles con el desdoblamiento de la vía, aunque esto quedará para una segunda fase. Ahora mismo la línea que va desde León hasta Vigo es toda vía única.

berá hacerse en electrificación. Se calcula que serán precisos 500 millones de euros para programar una renovación integral y progresiva de las instalaciones, sustituyéndolas por otras más modernas, eficientes y compatibles con una tensión a 25.000 vatios de corriente alterna, que es la que utiliza la alta velocidad. Ahora mismo la líneas ferroviarias de mercancías están electrificadas pero a una tensión muy inferior a la que se demanda por las co-

—> PASA A LA PÁGINA SIGUIENTE

Pode-se argumentar que não é justificável construir duas vias duplas para servir a mesma região (no tráfego de mercadorias não há procura)

Passagem da Linha galega a via dupla $\Rightarrow$ risco de que a Linha nova Aveiro-Salamanca em via dupla nunca se construa (porque a UE recusa financiamento e por vontade de Espanha)

É importante que Portugal negocie um

Acordo calendarizado com Espanha e a UE
para a construção e financiamento das
ligações internacionais em bitola europeia
(Lisboa-Madrid e Aveiro-Salamanca)

**OBRIGADO PELA VOSSA
ATENÇÃO**

mariolopes@tecnico.ulisboa.pt