

Exma. Sra. Presidente do Tribunal de Contas. Dra. Filipa Urbano Calvão

Lisboa, 23 de Novembro de 2024

Há bem mais de uma década que os signatários têm vindo a tentar consciencializar o poder político da enorme importância estratégica que representará para Portugal a construção da componente ferroviária do Corredor Atlântico, 1 dos 9 corredores transeuropeus que pertencem à Rede Principal (Core) da RTE-T (Rede TransEuropeia de Transportes). Essa construção deverá estar concluída segundo os padrões da interoperabilidade plena até 2030, conforme o determinado no regulamento 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de junho de 2024, o qual é juridicamente vinculativo ¹.

Vimos por isso expor junto da Exma Sra Presidente do Tribunal de Contas, o seguinte problema nacional :

1 – Está regulamentada desde 2013, pela União Europeia com o acordo dos Estados-Membros incluindo Portugal, a construção da componente ferroviária do Corredor Atlântico , projectada para via dupla, bitola europeia (1435 mm), Alta Velocidade e tráfego misto (comboios de passageiros e comboios de mercadorias) o que permitirá a Portugal, obter a total interoperabilidade ferroviária e a integração na rede única ferroviária europeia, melhorando a logística das nossas empresas produtoras de bens transacionáveis e aumentando a sua competitividade (como aliás é expressamente reconhecido no Plano Ferroviário Nacional na página 12 da edição de 15nov2022). Assim se melhoraria o nível salarial dos seus trabalhadores e se reduziria o risco de fecho ou deslocalização de grandes empresas como a Stellantis, a Bosch, a Continental, ou a AutoEuropa que emprega 5000 trabalhadores. A existência de interoperabilidade ferroviária permitirá novos e grandes investimentos em Portugal, como recentemente já acontece na nossa vizinha Espanha, a qual está a concluir o "Y Basco", a sua segunda Ligação Interoperável com os países da Europa Transpirenaica, através da Orla Atlântica (plataforma logística de Vitoria - Irún) já que tem há alguns anos concluída e em serviço a sua primeira Ligação Interoperável por Figueres e o túnel de el Pertus, na Orla Mediterrânica.

¹ https://publications.europa.eu/resource/cellar/cc3395a5-3516-11ef-b441-01aa75ed71a1.0006.03/DOC_1
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679

2- A opção pela bitola ibérica para as futuras linhas ferroviárias, proposta pela IP, Infraestruturas de Portugal e aceite pelos dois últimos governos, com comboios de Alta Velocidade exclusivamente para passageiros na ligação Porto-Lisboa e para passageiros e mercadorias na linha internacional Évora-Caia, tornam Portugal e a economia portuguesa dependentes dos centros logísticos espanhóis, nomeadamente Vitoria e Puertollano e futuramente Zaldeza /Salamanca e Badajoz, impedindo com esta política ferroviária o acesso eficiente dos comboios portugueses aos restantes países da União Europeia, tal como impede os comboios dos outros países europeus de entrarem de forma eficiente em Portugal. A opção pela bitola ibérica compromete também o objetivo de transferir o tráfego aéreo de passageiros Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto para o modo ferroviário, de maior eficiência energética.

3- A opção pela bitola ibérica e a recusa de opção pela bitola UIC (standard europeu), comporta a recusa dos programas definidos e cofinanciados pela União Europeia, de potenciar um mercado ferroviário europeu único e competitivo no contexto dos restantes blocos económicos mundiais, além de ser defensor do ambiente. A importância duma rede de transportes integrada na Europa é realçada por exemplo no estudo para avaliação dos melhores locais para instalação de indústrias de impacto zero, em que Portugal aparece mal colocado ² .

Esta recusa da opção de uma economia de mercado e de livre concorrência do modelo europeu, tem como base o argumento de que a manutenção da bitola ibérica protege as empresas ferroviárias portuguesas da concorrência internacional (ministros Pedro Marques e Pedro Nuno Santos, "dixit") . Não poderão assim os governos portugueses aceder em plenitude, por falta de compatibilidade com todas as especificações de interoperabilidade, aos cofinanciamentos previstos pela União Europeia para a construção do Corredor Atlântico na ligação Porto - Lisboa para passageiros e mercadorias, apesar de já ter recebido 48 % de cofinanciamento da UE na execução da ligação Évora-Elvas ³ e 813 milhões de euros para componentes exteriores às PPP dos troços Porto-Oiã e Oiã-Soure orçamentadas em cerca de 3.700 milhões de euros a serem suportados em 30 anos, incluindo juros, pelos contribuintes portugueses.

² <https://www.intereconomics.eu/contents/year/2024/number/5/article/framework-conditions-for-net-zero-industry-clusters-in-europe.html>

³ https://cinea.ec.europa.eu/featured-projects/high-speed-rail-connection-between-lisbon-and-madrid_en

4 - Outra desculpa que os governos portugueses e a IP usam para justificar a opção pela bitola ibérica é a falta de continuidade em Espanha, cujos investimentos na rede de bitola europeia são essencialmente no Corredor Mediterrânico e no País Basco, com menor prioridade ao Corredor Atlântico, que inclui as ligações a Portugal. Evidentemente que para construir os troços internacionais ambos os Estados precisam de garantias de continuidade do outro lado da fronteira. Ora o Governo português mantém que só começará obras na rede de bitola europeia em território português (e elas serão morosas, nomeadamente na construção dos segundos tabuleiros dos viadutos de Évora-Caia) depois de Espanha fazer chegar as suas linhas de bitola europeia à fronteira. Isto é, Espanha sabe que quando chegar à fronteira luso-espanhola com Linhas de bitola europeia, estas não terão continuidade do lado português nem terá qualquer garantia de prazo para que estas se construam. Ou seja, numa petição de princípio, Portugal garante à Espanha a falta de continuidade das Linhas internacionais que depois invoca para não fazer linhas de bitola europeia. Portugal declarou unilateralmente que não cumpriria os Acordos da Figueira da Foz (a crise económica de 2011 justificava o adiamento mas não a supressão destes Acordos) e em consequência a Espanha retirou prioridade aos investimentos em direcção a Portugal. Assim, o argumento de que é por causa da Espanha que Portugal não deve fazer linhas de bitola europeia é inconsistente porque foram os governos portugueses que criaram o impasse que agora é usado como justificativo da exclusividade da bitola ibérica nos novos investimentos em Portugal.

5 - Contrariando a ideia de que Espanha nada faz para a Alta Velocidade para passageiros e para o transporte de mercadorias no corredor atlântico regista-se o anúncio do orçamento do MITMA em março de 2023 de 16.000 milhões de euros para o corredor atlântico, nesta fase repartindo o investimento por troços da rede convencional e por troços em bitola europeia (troço Madrid-Oropesa, por exemplo)⁴.

Igualmente é muito importante a diferença de atitudes dos primeiros ministros de Portugal e Espanha nas declarações finais da cimeira luso-espanhola de Faro de 23 de outubro de 2024, com o primeiro ministro espanhol a insistir na plano das redes plenamente interoperáveis TEN-T de acordo com os prazos regulamentares e o primeiro ministro português a não querer comprometer-se com esses prazos. Apesar disso, foi possível acordar a necessidade de coordenar com França a garantia da melhoria das interligações em Irun e em Figueres.

⁴ [Mitma anuncia inversiones por más de 16.000 millones de euros para impulsar el desarrollo del Corredor Atlántico | Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#)

6 – Não parece assim razoável que não se recorra com o máximo aproveitamento ao programa CEF-T 2021-2027 ⁵ , em execução em todos os países da União em função da data obrigatória de 2030. Nos projectos de transportes o apoio financeiro da UE neste programa pode cofinanciar até 30% do custo total elegível. Este valor pode ser aumentado até 50% para estudos, para ações de maior prioridade ou por sua dupla utilização em defesa civil. O cofinanciamento pode atingir 85% para projetos passíveis de beneficiarem de fundos transferidos do Fundo de Coesão (caso da Rail Báltica ⁶).

No que diz respeito aos trabalhos realizados em regiões ultraperiféricas conforme o TFUE, pode aplicar-se uma taxa máxima de cofinanciamento de 70%. Ver págs 46 a 49 em ⁷ .

Os fundos ainda em falta podem ser financiados directamente pelo OE (se houver vontade política), por empréstimos do BEI – Banco Europeu de Investimentos e, em parte recuperados pelo IRC das empresas construtoras e pelo IRS dos seus trabalhadores.

7 - Os dois últimos governos portugueses têm preferido optar pela realização de Parcerias Público Privadas (5 anos construção, 25 anos operação), transferindo para os contribuintes portugueses um custo desnecessário a médio/longo prazo relativamente ao comparador público. Isto porque, só servindo passageiros e mercadorias em bitola ibérica, não serve quer as necessidades presentes e muito menos as futuras da economia portuguesa, nomeadamente por dificuldade de investimento estrangeiro. A recusa da bitola europeia, como atrás referimos, comporta enormes custos para as empresas portuguesas exportadoras que se vêem forçadas a suportar os custos crescentes do transporte rodoviário. Estes custos poderão tornar-se proibitivos por razões ambientais num futuro próximo, quando estiver operacional a ligação ferroviária do Corredor Atlântico em bitola europeia pela plataforma logística de Vitoria e Irun e se passarem a ser aplicadas as anunciadas taxas ambientais de atravessamento do País Basco, como em outros países europeus. Bastará um aumento significativo de portagens de grande valor nas travessias dos Pirenéus para o transporte de mercadorias em longas distâncias, para reduzir significativamente a competitividade das nossas exportações e levar à deslocalização de empresas industriais para fora de Portugal, pois que:

(i) a via marítima não é uma alternativa competitiva para muitos sectores de actividade ⁸

⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/connecting-europe-facility_en

⁶ <https://railmarket.com/news/business/26053-rail-baltica-project-gains-eur1-394-billion-boost-under-new-eu-funding-agreements>

⁷ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2023/747110/EPRS_STU\(2023\)747110_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2023/747110/EPRS_STU(2023)747110_EN.pdf)

(ii) o modo ferroviário pela rede espanhola de bitola ibérica até às plataformas logísticas espanholas já ligadas em bitola europeia a França não é também a melhor alternativa por obrigar as nossas empresas exportadoras a usar nessas plataformas o transbordo das mercadorias para o centro da Europa (transbordo esse que será evitado quando a bitola europeia ligar às plataformas nacionais).

8 - O presente governo da AD, ao avançar com uma PPP de cerca de 2.000 milhões de euros, para o projeto e construção do primeiro troço Porto-Oiã, da ligação ferroviária de Alta Velocidade a que se seguirão outras ligando Porto a Lisboa, em bitola ibérica e exclusivamente para passageiros:

- i) sem a autorização expressa da Assembleia da República, como seria de esperar em função do art.165.1.z da CRP,
- ii) sem uma visão integradora dos traçados no PNPOT e nos PROT,
- iii) sem base em estudo realizado por uma entidade independente credenciada, como aconteceu no caso do aeroporto,
- iv) sem explicar em detalhe as razões estratégicas, técnicas, económicas e financeiras desta decisão,

compromete o futuro do comércio externo português, como é reconhecido pelas empresas e por várias associações empresariais, nomeadamente a CIP, a AFIA e a AEP. Este é um facto reconhecido pela União Europeia, que no regulamento 1679 (art.17) acaba de dar ao governo português dois anos para justificar as razões da escolha da bitola ibérica na ligação Évora-Caia e fundamentar um pedido de isenção temporária do cumprimento do prazo de 2030 para a ligação Porto-Lisboa em bitola europeia. Insistir na bitola ibérica nas ligações internacionais impossibilita a total integração na rede única ferroviária europeia, já que a rede nacional será considerada pelo regulamento como isolada.

Notar que o financiamento de 813 milhões de euros do CEF para Porto-Oiã e Oiã-Soure está fora do âmbito da PPP e refere-se à ponte do Douro, à estação de Gaia e à quadruplicação da linha do norte Taveiro-Coimbra B.

Perante uma política que objetivamente afeta gravemente a médio/longo prazo a economia nacional e infringe a regulamentação europeia, não podemos deixar de apreciar a sistemática recordatória do ECA European Court of Auditors à Comissão Europeia do lamentável atraso da execução da política ferroviária europeia, e ambiental por extensão. Destacamos os relatórios de

- i) fevereiro de 2016 *“O transporte ferroviário de mercadorias na UE ainda não está no rumo certo”*,

⁸ ver Anexo 2 do documento disponível em:

https://cip.org.pt/wp-content/uploads/2017/12/Conselho_Industria_Portuguesa_final-LR.pdf

- ii) agosto de 2023 *“O transporte intermodal de mercadorias na UE ainda longe de as retirar da estrada”* onde consta a frase: *“Os atrasos dos Estados-Membros em garantir a conformidade da infraestrutura com os requisitos técnicos prejudicam a competitividade da intermodalidade”*

Em síntese - A falta de interoperabilidade por ausência da bitola europeia é contrária ao interesse nacional por prejudicar a médio/longo prazo o desenvolvimento económico do País , dificultando a reindustrialização e o investimento estrangeiro no setor secundário.

Portugal deverá, no entanto, manter pelo menos durante algumas décadas, a sua actual rede de bitola ibérica que continuará a servir o território nacional e o comércio externo com Espanha (reconhecendo face à sua estratégia, que a quota modal ferroviária de mercadorias em Espanha é apenas de 4,7%, incluindo por falta de interoperabilidade, o MITMA estabeleceu o objetivo de a aumentar para 10% até 2030 ⁹).

Sem prejuízo da coordenação com Espanha e França, Portugal deverá construir de raiz a sua parte da nova rede de bitola europeia, no denominado Corredor Atlântico que pertence à rede principal (Core) das redes TEN-T, e que por força do regulamento 1679 deveria estar construído até 2030. Este Corredor Atlântico deve ser projetado em via dupla, bitola europeia, alimentação 25 kV AC, para Alta Velocidade, sistema de proteção ERTMS e tráfego misto (comboios de passageiros e comboios de mercadorias com 740 m e pendentes máximas de 1,25%). O Corredor Atlântico em Portugal, na fase “core”/objetivo 2030, é constituído apenas por 3 ramos:

- (i) - O Ramo Internacional Norte ligando, Aveiro-Mangualde-Almeida-Salamanca;
- (ii) - O Ramo Internacional Sul ligando Sines/Lisboa - Poceirão-Évora-Caia
- (iii) - O Ramo Litoral que interliga estes dois internacionais, ligando Sines-Lisboa- Leiria-Coimbra- Aveiro-Porto- Leixões.

Prevêem-se estações comuns com a rede convencional em : Évora, Lisboa, Leiria, Coimbra, Aveiro, Porto . Deverá também servir os aeroportos de Lisboa e do Porto.

O transporte de mercadorias por via rodoviária será em breve muito penalizado na União Europeia, por subida das taxas ambientais. O objetivo da UE é o de

⁹ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mar-07062022-1434>
https://www.transportes.gob.es/ferrocarriles/mercancias-30/transporte_ferroviano_situacion_actual
<https://www.transportes.gob.es/ferrocarriles/estudios-de-planificacion>
https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_en_tramites/estrategia_indicativa/estrategia_indicativa_version_inicial.pdf

aumentar a quota modal do transporte ferroviário de mercadorias de cerca de 17% para 30% em 2030, e para 50% em 2050 ¹⁰ .

Para cumprirmos, no transporte internacional de mercadorias , deverá desenvolver-se a utilização de vagões com plataformas para o transporte de camiões (ou apenas dos seus reboques, instalados nos vagões através de pórticos ou de guindastes móveis), desde a plataforma logística no país de origem até à plataforma logística do país de destino a menos da ordem de 300 Km do local de entrega das mercadorias. Serão fundamentais em Portugal plataformas logísticas em Poceirão, Entroncamento, Aveiro, Guarda, Lousado, para além das plataformas dos portos de Sines, Aveiro e Leixões. Sobre Transporte de camiões em plataformas de vagões ferroviários, ver ¹¹ .

Conclusão - Acreditamos que o Tribunal de Contas não deixará de analisar e avaliar com cuidada atenção esta nossa queixa colectiva, considerando o sistemático incumprimento:

- i) dos instrumentos jurídicos de ordenamento do território, nomeadamente o PNPT e os PROTs
- ii) do art.165.1.z da CRP
- iii) dos regulamentos comunitários de natureza vinculativa, nomeadamente o 2021/1153 (mecanismo CEF-Transport) e o 2024/1679 (redes TEN-T) ,

tendo em vista apenas o interesse nacional desta exposição, abaixo subscrita por cidadãos em nome individual.

Informamos que enviámos carta de teor semelhante ao Exmo Procurador Geral da República e que juntamos como complemento sobre este mesmo tema, em Anexo, uma análise técnica, incluindo uma perspectiva jurídica, em Power Point.

Aproveitamos para endereçar a Vossas Excelências, as nossas melhores saudações democráticas.

Subscrevem:

Aires Lino Almeida Patricio, bancário reformado
António Gomes Marques, director bancário reformado

¹⁰ <https://www.era.europa.eu/content/getting-rail-freight-right-track>

¹¹ [Trucks on train • ROLA • Brennerbahn, Austria](#)

Armando Santos, eng.mecânico IST, director coordenador bancário ref.
Carlos Mendes Jorge, eng.aeronáutico, reformado FAP
Fernando Santos e Silva, ex técnico Metro de Lisboa, esp.Transportes/O.Eng.
Fernando Teixeira Mendes, empresário, ex administrador-delegado Sorefame
Francisco Batel Marques, Professor Universitário
Henrique Gomes, eng.mecânico IST, ex secretário de Estado Energia
Henrique Sousa Neto, empresário
João de Jesus Ferreira, MSc. Engenheiro IST
Joaquim Duarte Barroca, Prof.Coordenador do Ensino Técnico Profissional
Joaquim Ventura Leite, economista
José de Almeida Serra, prof.economia, administrador bancário, administrador
José Augusto Felício, Prof.do ISEG, ex presidente do Conselho Fiscal da
ADFERSIT
José Mendes Andrade, major-gen, eng.aeronáutico, reformado FAP
Luis Cabral da Silva, ex técnico da CP/Refer, especialista de
Transportes/O.Eng.
Miguel Francisco Loureiro de Mattos Chaves, Presidente Comissão de
Relações
Internacionais da Sociedade
de Geografia
Mario Lopes, eng.civil IST, prof. engenharia civil no IST, ex presidente
ADFERSIT
Mario Ribeiro, eng.mecânico IST, ex chefe Gab. Eng. de Motores da TAP
Rui Martins
Rui Rodrigues, consultor de Transportes