



CIMEIRA

MOBILIDADE NA FACHADA ATLÂNTICA

- o transporte ferroviário

AEP, Porto, 28 de Novembro de 2011

Mário Lopes (Vice-Presidente da ADFERSIT)

mlopes@civil.ist.utl.pt

Questões ambientais, como poluição, congestionamento de auto-estradas (ex: Pirinéus), etc. e energéticas, em particular o aumento do preço e futura escassez de petróleo.

⇒ Transporte marítimo e ferroviário competitivos ⇒ em geral as empresas querem dispor de ambos para não perder opções ⇒ a inexistência de um deles é um desincentivo ao investimento e um incentivo à deslocalização de empresas ⇒ albanização progressiva e invísivel da economia ⇒ bons acessos aos portos e ferrovia competitiva são absolutamente indispensáveis ao desenvolvimento económico

- ♦ **Portugal – importações e exportações por via terrestre:**

26 milhões de toneladas.

- ♦ **Rodovia – 98%**

- ♦ **Ferrovia – 2%**

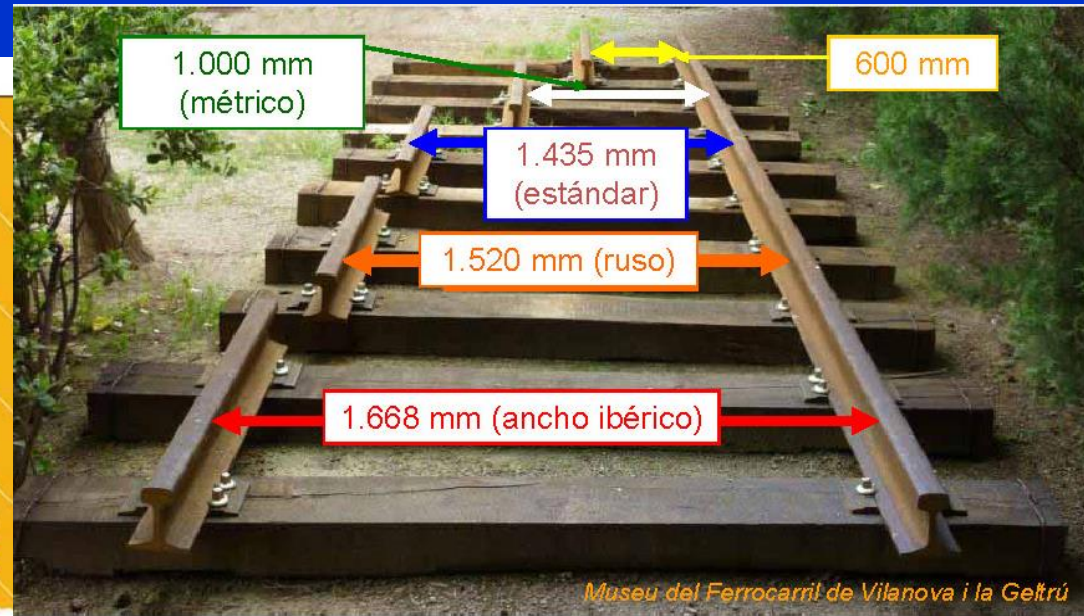
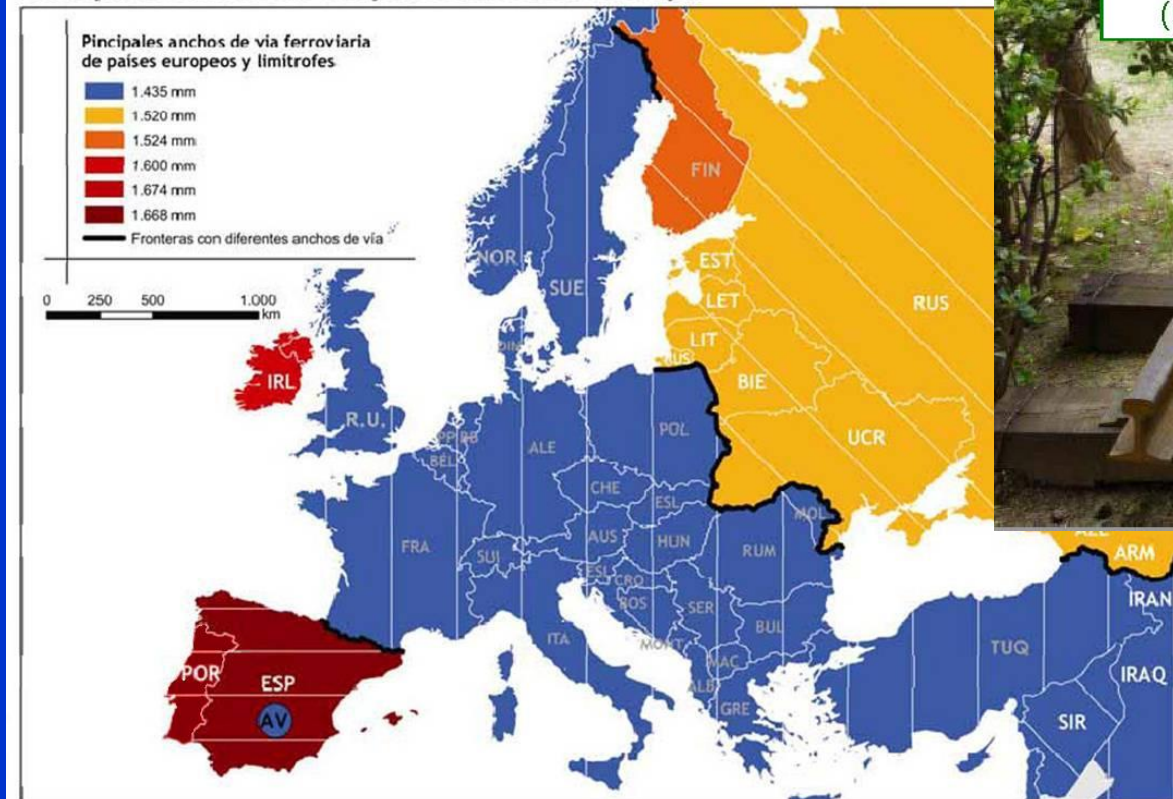
Quadro II.8 - Tráfego Internacional: Quantidades transportadas sobre a rede principal de caminhos de ferro, por países

2009				Unidade: t
Países	Total de mercadorias	Mercadorias entradas	Mercadorias saídas	
Total	503 539	344 593		158 946
Total - UE	503 539	344 593		158 946
Espanha	503 539	344 593		158 946

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

Causas da não utilização do modo ferroviário – falta de interoperabilidade com as restantes redes europeias ⇒ diferença de bitola, sistema de alimentação eléctrico e sistema de sinalização e controle de velocidade. Problema principal: bitola

Principales anchos de vía ferroviarios de Euoropa

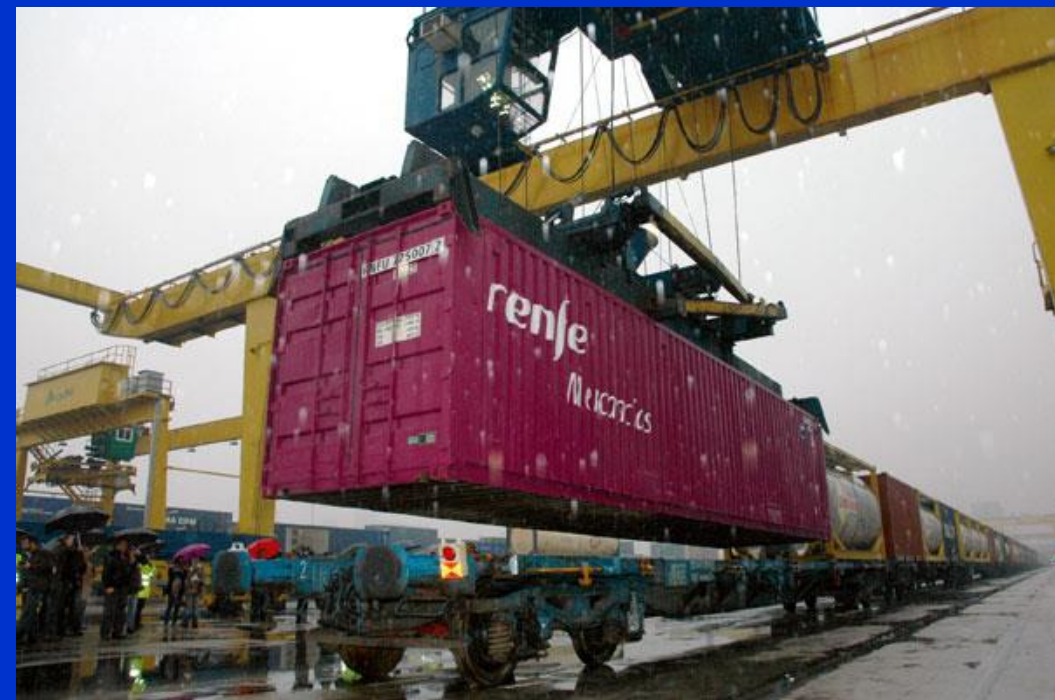


Comboios portugueses não entram em França

Consequências da diferença de bitola: transbordos que reduzem a competitividade do transporte ferroviário



Transbordos



**Mudança de rodados por
causa da diferença da bitola**



A Espanha tem 40 anos de experiência com estes sistemas e há mais de 20 anos que investe em novas vias férreas totalmente interoperáveis com as restantes redes europeias para se ver livre deles.

Plano Estratégico de Infraestruturas de Transportes (PEIT 2005-2020) espanhol

“Melhoria da rede convencional e preparação para a sua transformação progressiva para bitola UIC. Início no quadrante Nordeste”

“A melhor forma de integração na rede europeia não pode ser transformando a nossa rede ferroviária num apêndice do sistema ferroviário europeu”

Para as médias e longas distâncias, Portugal apenas dispõe de 2 sistemas de transportes terrestres, ambos pouco competitivos:

- Rodovia**
- Vias férreas desligadas da rede europeia**

Portugal só tem duas opções: ou segue a mesma política que Espanha (mudar a bitola) ou se isola (política de ilha ferroviária) e deixa albanizar a sua economia.

Mudança da bitola

Começa pela construção de linhas novas nos principais itinerários, para ter alternativas durante as obras. Também devem servir necessidades futuras, incluindo portanto o tráfego de passageiros (embora a prioridade sejam as mercadorias).

Em todas as Linhas (excepto Lisboa / Porto) não há tráfego que justifique linhas exclusivas para passageiros ou mercadorias ⇒

Linhas mistas (para passageiros e mercadorias)

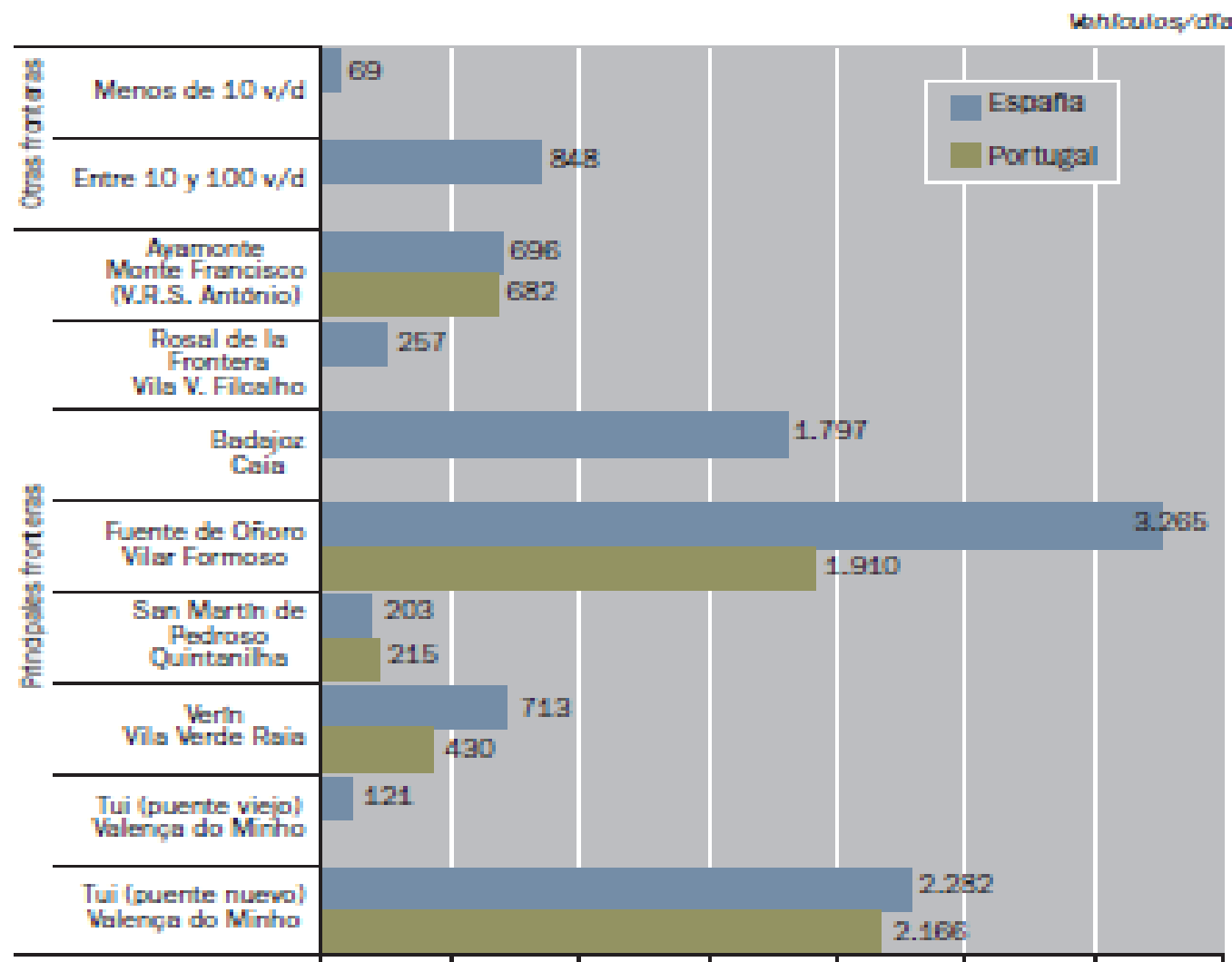
ITINERÁRIOS PRIORITÁRIOS

Passageiros – 1- Lisboa / Porto,

2 - ligações a Madrid e à Galiza

MERCANCÍAS

8. Tráfico medio diario de vehículos pesados de mercancías en las principales fronteras hispano-portuguesas (2008)



Fuentes: EP - Estradas de Portugal y DG Carreteras.



Linhas mistas de Alta Velocidade

Existem em Espanha, Itália e Alemanha, por exemplo.

Exemplo: Linha Barcelona / fronteira francesa, projectada para 350 km/h (ver notícia ao lado).

Outro exemplo: Linha do Norte, troço Aveiro / Pampilhosa. Circulam por dia diversos pendures a 220 km/h

(velocidade de projecto da linha Aveiro / Vilar Formoso) e dezenas de comboios de mercadorias (durante a noite)



El Nuevo Portal del Profesional de la Logística

Operadores de Logística Integral

teléfono de información
902 947 618

Entra o RegístrateRSS Newsletter Contacto



cadena de suministro

EL OBSERVATORIO DE LA LOGÍSTICA

InicioQué es CdSNoticiasHemerotecaEntrevistasAgendaDocumentos

Inicio > Noticias > Marítimo > Autoridades Portuarias > Hoy ha salido el primer tren de vehículos en ancho europeo desde el Puerto de Barcelona

ÚLTIMAS NOTICIAS > la tramitación de la solicitud para la nave de Azkar en El Prat > Los partidos abogan por priorizar las inversiones en in

Hoy ha salido el primer tren de vehículos en ancho europeo desde el Puerto de Barcelona

 Imprimir

 AA A

 Traducir



Operado por Transfesa y con destino Alemania, la composición de 600 m, lleva un total de 240 vehículos del fabricante Seat, en 22 vagones.

Lunes, 21/11/2011 por CdS



Esta mañana ha salido del Puerto de Barcelona el primer tren cargado de automóviles nuevos **en ancho de vía internacional**. El tren, con destino a Fuersterhausen (Alemania), es el primer ferrocarril de vehículos que opera en España en ancho europeo.





AGENDA

◀Noviembre 2011▶

L	M	M	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
						6

1 - Visão estratégica (longo prazo)

Planeamento de longo prazo $\Rightarrow$ servir necessidades futuras $\Rightarrow$

1- Características técnicas. Como as linhas são mistas devem servir as necessidades dos tráfegos tanto de

1.1 - mercadorias: pendentes (condicionam o peso dos comboios)

1.2 - passageiros: raios das curvas (condicionam as velocidades)

Obs: em terrenos montanhosos aumentar o raio das curvas aumenta muito os custos de construção, mas em terrenos planos não $\Rightarrow$ As altas velocidades são caras em terrenos montanhosos mas não em terrenos planos

2 – Intermodalidade.

2.1 - mercadorias: ligar aos portos

2.2 - passageiros: ligar aeroportos

2 – Prioridades (Mercadorias)

- i) Linha Aveiro / Vilar Formoso**
- ii) Linha Lisboa / Porto com ligação aos portos (Sines, Setúbal, Aveiro e Leixões), plataformas logísticas e algumas instalações industriais**

3 - Coordenação com Espanha

Fortes interesses comuns

Prioridades diferentes ⇒ acordos equilibrados

Ex: Poceirão-Caia-Madrid seguido de Aveiro-Salamanca-Irun

Financiamento

Poceirão / Caia (fronteira) + ligação a plataformas logísticas e portos de Sines e Setúbal – Fundos da UE 2007-2013

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

TÍTULO V

APOIO FINANCEIRO DOS FUNDOS

Artigo 110.º

Determinação das taxas de co-financiamento

1. A decisão da Comissão que aprova o programa operacional fixa a taxa de co-financiamento e o montante máximo do apoio dos Fundos para cada eixo prioritário.

3. A taxa de co-financiamento para cada eixo prioritário dos programas operacionais, abrangidos pelo objectivo de Investimento no Crescimento e no Emprego, não pode ser superior a:
 - a) 85 % para o Fundo de Coesão;
 - b) 85 % para as regiões menos desenvolvidas dos Estados-Membros cuja média do PIB *per capita* no período de 2007-2009 seja inferior a 85 % da média da UE-27 no mesmo período, e para as regiões ultraperiféricas;
 - c) 80 % para as regiões menos desenvolvidas de Estados-Membros não referidos na alínea b) que sejam elegíveis para o regime de transição do Fundo de Coesão em 1 de Janeiro de 2014;

Todas as regiões portuguesas verificam o critério para aceder ao nível máximo de co-financiamento, excepto Lisboa e a Madeira

Prioridades de financiamento da UE – rede base

ANNEX

PART I: LIST OF PRE-IDENTIFIED PROJECTS ON THE CORE NETWORK IN THE FIELD OF TRANSPORT

a) Horizontal Priorities

Innovative Management & Services	<i>Single European Sky - SESAR</i>
Innovative Management & Services	<i>Traffic Management Systems for Road, Rail and Inland Waterways (ITS, ERTMS and RIS)</i>
Innovative Management & Services	<i>Core Network Ports and Airports</i>

Core Network Corridors

7. Lisboa - Strasbourg

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Oporto

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

Pre-identified sections	Mode	Description/dates
High Speed rail Sines/Lisboa - Madrid	Rail, ports	studies and works ongoing, upgrading of modal interconnection ports of Sines/Lisboa

Candidaturas: 2014

Para aproveitar esta oportunidade é importante desenvolver imediatamente os projectos das linhas Aveiro / Vilar Formoso e Aveiro / Porto

Para atingir os objectivos propostos é imperativo corrigir os **erros estratégicos** da política de transportes dos últimos anos:

- Manter o transporte de mercadorias em bitola ibérica (política de ilha ferroviária)
- Não ligar os portos à nova rede ferroviária de bitola europeia e alta velocidade.
- Não ligar os aeroportos (NAL e Sá Carneiro) às linhas da nova rede de bitola europeia e alta velocidade em plena via

Os erros estratégicos reflectem-se em erros em projectos concretos:

1 – Troço Poceirão – Caia da Linha Lisboa-Madrid

1.1 – 3ª via inútil entre Évora e o Caia em bitola ibérica, devido a querer utilizar o troço Poceirão / Caia só para passageiros (erro já corrigido pelo actual Governo)

1.2 – não ligação aos portos (o actual Governo já referiu que ia corrigir este erro)

1.3 – não passar no NAL em plena via

P.S. Como o terreno é plano a eventual redução da velocidade não permite fazer poupanças significativas

3 – Linha Lisboa / Porto exclusiva para passageiros

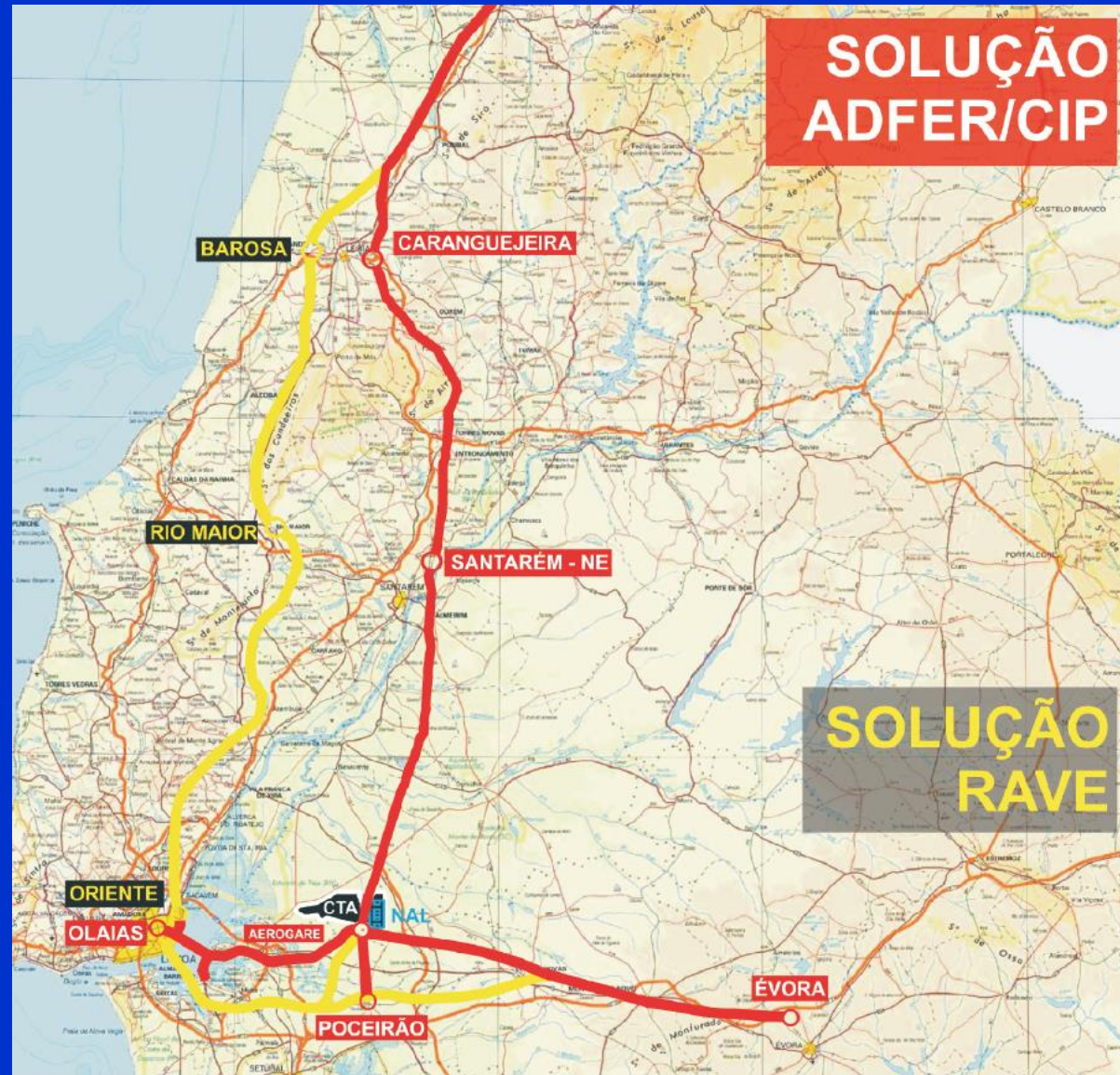
Para as mercadorias a rede portuguesa de bitola europeia ficaria dividida em duas que só se ligam por Madrid (por exemplo a ligação directa Sines-Galiza teria de se fazer por Madrid)

Encareceria fortemente (ou inviabiliza) a futura mudança da bitola na linha do norte, o que pode comprometer a mudança da bitola em toda a rede ferroviária convencional

Apesar desta obra estar ainda longe de começar, este erro já originou o desperdício de dezenas de milhões de euros em outras obras que dependem desta. Ex: ampliação Braço de Prata/ Oriente

A correcção deste erro implica uma alteração de traçado, com vantagens adicionais:

- bastante mais barato (terreno muito mais plano)
- liga ao NAL em plena via
- afecta muito menos pessoas (menor densidade populacional)



Causas deste erro: só se estudaram traçados que passam na Ota, mesmo sem construir lá o aeroporto

NOTA TÉCNICA

Designação:	Nº Doc.:	
Análise comparativa das alternativas de entrada em Lisboa	Data:	OUT/2007
	Pág.:	3 / 24

1. INTRODUÇÃO

A presente nota técnica apresenta a análise comparativa das alternativas de entrada, em Lisboa, do eixo Lisboa-Porto. As duas alternativas em análise distinguem-se quanto à margem do Tejo em que os respectivos corredores se desenvolvem:

Alternativa A - A Linha Lisboa-Porto entra em Lisboa pela margem direita do Tejo, vindo directamente de Norte, e a Linha Lisboa-Madrid pela futura Terceira Travessia do Tejo (doravante TTT). A estação central de Lisboa, situada no Oriente, é uma estação de passagem que conecta, em continuidade.

Alternativa B - A Linha Lisboa-Porto, vinda de Norte, atravessa o Tejo, na zona de Alenquer, e aproxima-se de Lisboa pela Margem Esquerda, até à zona de Pinhal Novo. A partir do Pinhal Novo a linha Lisboa-Porto, e a linha Lisboa-Madrid passam a utilizar um corredor ferroviário comum, atravessando o Tejo pela TTT. A estação de Lisboa é, neste cenário, uma estação terminal.

A análise comparativa foi, inicialmente, desenvolvida assumindo como pressuposto que, independentemente da decisão que irá ser tomada relativa à localização do Novo Aeroporto de Lisboa (doravante NAL), a Alta Velocidade Ferroviária passaria, em qualquer das alternativas, na zona da Ota.

:: Itinerário absurdo estudado pela RAVE como alternativa (Oriente-Barreiro – Pinhal Novo – NAL – Alenquer)



4 – corredor da TTT (Terceira Travessia do Tejo). É praticamente incompatível com o traçado da Linha Lisboa / Porto pela margem esquerda do Tejo, que permite o tráfego de mercadorias

OBS: a conclusão do relatório do LNEC que recomenda a ponte Chelas-Barreiro só é válida face ao Mandato que o Governo da altura impôs ao LNEC (pág. 270) e que obrigava a esta conclusão. Na prática (não formalmente) o estudo já tinha uma conclusão antes de começar a ser feito. Nenhum dos estudos técnicos parcelares realizados no LNEC recomenda a ponte Chelas-Barreiro.

5 – Linha Porto / Vigo só para passageiros

6 – Não passagem da plena via da Linha Porto / Vigo no aeroporto Sá Carneiro

Sucesso do projecto:

Estabilidade das decisões a longo prazo para evitar a contestação continuada e alterações constantes ⇒

- Apoio da opinião pública**
- Evitar erros estratégicos e decisões erradas sobre obras específicas que fundamentam a contestação (ex: Ota, ponte Chelas / Barreiro, etc.)**

⇒ Processos de decisão tecnicamente bem fundamentados, transparentes e participados.

Contribuição para o emprego e a retoma da economia

É possível organizar a construção das Linhas num conjunto numeroso de empreitadas de média dimensão (por exemplo, envolvendo a construção de 1 túnel, 1 viaduto, poucas dezenas de km de linha, etc.). Assim as empreitadas ficam acessíveis a um maior número de empresas portuguesas de média dimensão e menos atractivas para grandes empresas estrangeiras

OBRIGADO PELA VOSSA ATENÇÃO

P.S. Esta apresentação e o texto completo serão disponibilizados no

site da ADFERSIT: <http://www.adfer.pt/>