

Investimentos de Elevado Valor Acrescentado (IEVA) em infraestruturas de transporte internacional de mercadorias

Mário Lopes



Título: Investimentos de Elevado Valor Acrescentado (IEVA) em
infraestruturas de transporte internacional de mercadorias

Autor: Mário Lopes / Presidente da Adfersit
Coordenação editorial: Transportes & Negócios / Riscos Editora
Imagem da capa: Adif

escreva sobre transportes NÓS PUBLICAMOS
é uma iniciativa da ADFERSIT,
com a colaboração do Transportes & Negócios como media partner

Os textos publicados são da exclusiva responsabilidade dos seus autores e
não vinculam nem a ADFERSIT nem o TRANSPORTES & NEGÓCIOS

Março 2014

Investimentos
de Elevado Valor Acrescentado (IEVA)
em infraestruturas de transporte
internacional de mercadorias

Mário Lopes
Presidente da Adfersit

Resumo

As propostas do Grupo de Trabalho para os Investimentos de Elevado Valor Acrescentado (GTIEVA) são decepcionantes e em alguns casos incompreensíveis do ponto-de-vista estratégico. A ser executado, sem correcções profundas pelo actual e próximos Governos, o plano proposto aumentará, de forma irreversível por muitos anos, o carácter periférico da Economia portuguesa. Em nome do interesse nacional, em defesa da captação de investimento estrangeiro e da competitividade das empresas, principalmente as empresas exportadoras, deverão ser corrigidos os seguintes erros estratégicos:

1) A ausência de propostas competitivas e de futuro para a interoperabilidade da rede ferroviária portuguesa com a Espanha e dos outros países da Europa. O GTIEVA atribui prioridade “moderada” à normalização da “bitola, sinalização e sistemas de alimentação heterogéneo”. Como consequência, propõe para as ligações ferroviárias internacionais soluções de remendo, que conduzirão ao desperdício, não só do dinheiro dos contribuintes, como de generosos Fundos da União Europeia, em benefício de outros países.

2) Na ligação ferroviária internacional mais importante, Aveiro-Vilar Formoso, a proposta do GTIEVA consiste em enterrar dinheiro num remendo de uma linha velha, um erro semelhante à modernização da Linha do Norte, onde, no final, se terão gasto mais de dois mil milhões de euros sem resolver os graves problemas de capacidade e competitividade da infraestrutura, suficientes para pagar a maior parte do custo de construção de uma linha nova.

3) A sul, na ligação de Sines a Badajoz, a solução do GTIEVA padece da mesma falta de ambição e visão estratégica e nem faz parte das primeiras prioridades, é a prioridade 25

das 30 recomendadas.

4) Quanto aos investimentos em terminais de contentores *deep-sea* (águas profundas), fundamentais para reduzir os custos das nossas exportações para os mercados mais afastados da Europa, o GTIEVA propõe um terminal novo em Lisboa, em lugar de tentar ganhar massa crítica no porto de Sines. É um erro grave, porque a escala (dimensão e quantidade de carga movimentada) é um importante factor de atracção dos grandes navios e das cadeias logísticas internacionais. Não se percebe que a expansão do terminal XXI e a construção do novo terminal Vasco da Gama, ambos no porto de Sines, sejam considerados projectos mutuamente exclusivos, inviabilizando o segundo.

Em nome do interesse nacional, o Governo deverá alocar os recursos financeiros nacionais e aproveitar os Fundos europeus para:

1 – Construir novas linhas ferroviárias, mistas, em via dupla e interoperáveis com as redes europeias nos itinerários Aveiro-Vilar Formoso e Vendas Novas-Caia (com extensões aos portos de Sines e Setúbal), cumprindo os acordos internacionais celebrados com a Espanha. Isto implica desenvolver imediatamente o projecto da Linha Aveiro-Vilar Formoso, para que Portugal possa beneficiar dos Fundos CEF da UE disponíveis para os países da Coesão, só disponíveis em exclusivo até 2016, e negociar a sua continuidade em Espanha por vias competitivas.

2 – Construir o terminal Vasco da Gama em Sines, em vez de um terminal *deep-sea* em Lisboa. Recomenda-se também que se avance rapidamente com a expansão do terminal XXI

para aproveitar o interesse da aliança dos maiores armadores mundiais por Sines, que também favorece a economia portuguesa.

O relatório do GTIEVA tem propostas válidas, com potencial para favorecer a nossa economia, como na ligação ferroviária Porto-Vigo e nos investimentos nos restantes portos. Mas os erros estratégicos apontados comprometem de tal forma o futuro que não poderão ser corrigidos sem a adopção de outras soluções.

Os argumentos de que não há dinheiro ou de que os Fundos da UE para os transportes são insuficientes não podem ser tomados como indiscutíveis. A alocação de recursos do Orçamento de Estado, bem como dos Fundos da UE, depende de opções políticas. Numa Democracia, essas opções do Governo não podem escapar ao debate como se fossem factos consumados, imutáveis, ou sem alternativa, antes de qualquer confronto sério de argumentos. Acresce que de acordo com a Comissão Europeia há mais de 12 500 milhões de euros a que Portugal se pode candidatar para financiar estes projectos, e que os Fundos Europeus dificilmente serão um factor limitativo do desenvolvimento dos projectos do Corredor Atlântico (ver anexo no final deste documento), que inclui todos os projectos referidos.

No seu relatório, o GTIEVA esclarece ter tido como princípio orientador “o respeito pelos objectivos da política orçamental”. Em nome da transparência democrática, deveria ser esclarecido o conteúdo deste princípio. Trabalhou o GTIEVA dentro de um limite orçamental previamente definido pelo Governo? Se sim, ele deve ser tornado público.

Se assim foi, o relatório final não pode ser encarado como um plano coerente e orientado de investimento em infraestruturas, com prioridades decididas em função de critérios econó-

nicos, mas antes como uma proposta de projectos de curto prazo resultante de um orçamento previamente estabelecido.

Se assim não foi, então tornam-se ainda mais inexplicáveis as propostas apresentadas, porque em nome de melhorias marginais de curto prazo comprometem objectivos estruturais da economia portuguesa.

Parte 1

Ligações ferroviárias internacionais

1. Introdução

O Grupo de Trabalho nomeado pelo Governo para fazer recomendações sobre Investimentos de Elevado Valor Acrescentado no sector dos Transportes (GTIEVA) apresentou as suas conclusões no dia 28 de Janeiro de 2014. Neste texto analisam-se os projectos propostos para melhorar as ligações ferroviárias internacionais, nos seguintes itinerários: Sines-Poceirão-Caia, Aveiro-Vilar Formoso e Porto-Vigo. A qualidade das ligações ferroviárias internacionais nos dois primeiros é fundamental para a competitividade do comércio externo de Portugal com regiões no interior da Europa e o terceiro para o desenvolvimento do Norte de Portugal e da Galiza.

2. Necessidade de melhorar ligações ferroviárias internacionais

A globalização, de cujos benefícios ninguém quer prescindir (veja-se o nível de desenvolvimento de países isolados, em grande parte alheados da globalização, como a Albânia ou a Coreia do Norte), faz com que a competitividade das economias esteja fortemente dependente das condições de mobilidade de pessoas e da competitividade do transporte de mercadorias, tanto a nível interno como à escala mundial. No actual contexto económico a prioridade para Portugal deve ser melhorar a produção e exportação de bens transaccionáveis, pelo que a competitividade do transporte internacional de mercadorias deve ser prioritária face às ligações para passageiros.

O principal parceiro comercial de Portugal é a União Europeia, para/de onde exportamos e importamos preferencialmente

por via marítima, mas também muito significativamente por via terrestre. Há mercados, localizados mais próximos das zonas costeiras da Europa, que são melhor acedidos por via marítima, e outros, mais no interior do continente europeu, em que os acessos terrestres são mais eficientes e competitivos. Assim, para as empresas a operar em Portugal ambas as vias são importantes para aceder de forma mais competitiva a todo o mercado europeu. Por isso, para atrair investimento e evitar a deslocalização de empresas, Portugal precisa de boas ligações, tanto marítimas como terrestres aos mercados da UE.

O comércio terrestre de Portugal, de 27 milhões de toneladas por ano, é actualmente feito quase exclusivamente por rodovia. Esta tende a ficar cada vez menos competitiva devido aos constrangimentos ambientais (poluição, congestionamento, etc.) e energéticos (aumento do preço do petróleo e ausência de combustíveis alternativos), que se reflectem em aumentos continuados do custo de combustíveis e das portagens existentes, introdução de novas portagens e outros desincentivos e medidas regulatórias. Estes factores tenderão a reduzir substancialmente a competitividade do transporte rodoviário de mercadorias, pelo que nos eixos de média e longa distância com maiores volumes de tráfego é preciso disponibilizar uma alternativa competitiva.

As ligações internacionais para passageiros, embora menos importantes que as ligações para mercadorias no momento actual, também têm bastante importância. Note-se que a Espanha está a construir uma rede ferroviária de alta velocidade que reduz a cerca de metade o tempo de percurso entre as principais cidades. Se Portugal não melhorar a competitividade, incluindo a rapidez, do transporte ferroviário de passageiros, a Espanha terá no futuro maior capacidade de atracção de investidores, técnicos especializados e até turistas. Assim, se pensarmos no país que queremos dentro de algumas décadas, e se

queremos uma economia competitiva, concluímos que é importante, embora não seja prioritário no curto prazo, para Portugal reduzir as diferenças com Espanha neste domínio. Além disto como as linhas devem ser mistas, isto é, aptas para tráfego de mercadorias e passageiros como se justifica na Caixa 2, os comboios de passageiros podem ajudar a rentabilizar a infraestrutura. Refira-se também que as maiores velocidades dos comboios de passageiros só se reflectem em aumentos de custos de construção das linhas em terrenos montanhosos e não em terrenos planos (Ref. 18, pag. 21). Assim, construir as linhas para servir também o tráfego de passageiros não se reflecte em aumentos de custos significativos se se projectarem para alta velocidade (entenda-se acima de 250km/h) apenas em zonas relativamente planas.

3. Falta de competitividade das redes ibéricas convencionais

As redes ferroviárias convencionais da península ibérica não são competitivas com a rodovia no transporte de mercadorias, por diversas razões, das quais as principais são: rampas excessivamente inclinadas, que limitam o peso dos comboios; linhas de resguardo e cruzamento que não permitem comboios longos; e, a nível do transporte internacional, problemas de interoperabilidade com as restantes redes europeias, dos quais o mais importante é a bitola (distância entre carris, que nas redes convencionais ibéricas é diferente das redes de quase toda a UE, onde existe a bitola europeia). Já se concluiu claramente que o transporte ferroviário só é competitivo se não existirem obstáculos técnicos à livre circulação de comboios (Ref. 2, pag. 29).

Não existem soluções competitivas para o problema da

bitola por via do material circulante, como se explica detalhadamente na Caixa 1. Assim os problemas de interoperabilidade têm de ser resolvidos do lado da infraestrutura respeitando os padrões europeus de interoperabilidade ferroviária (Ref. 3). Manter uma rede ferroviária que não seja totalmente interoperável de acordo com os padrões europeus, ou seja, um apêndice do sistema ferroviário europeu, não é solução. Isto é explicitamente reconhecido em Espanha, conforme se constata no Plano Estratégico de Infraestruturas de Transporte 2005-2020 (Ref. 4, pag. 92).

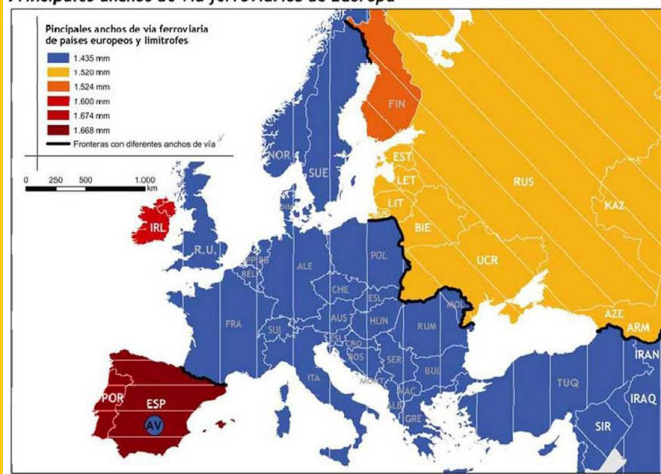
Caixa 1

Razões da falta de competitividade das redes ferroviárias ibéricas

As redes ferroviárias ibéricas datam do século XIX e têm características que as tornam pouco competitivas. No que diz respeito ao transporte de mercadorias, as principais são rampas com grandes inclinações que limitam o peso dos comboios e o comprimento das linhas de resguardo e de cruzamento, que limitam o comprimento dos comboios a cerca de metade do standard europeu de 750 m. No que diz respeito ao transporte de passageiros, são os traçados obsoletos, com curvas apertadas que limitam fortemente a velocidade, para além de problemas de fiabilidade diversos que afectam a pontualidade. Acresce que devido ao aumento populacional desde que as redes foram construídas e ao desenvolvimento económico, em alguns casos a capacidade das linhas tornou-se insuficiente. Em Portugal este é caso dos troços Lisboa-Entroncamento e Aveiro-Porto, da Linha do Norte. Outro problema, não apenas das redes ibéricas

mas das redes europeias em geral, é a falta de interoperabilidade. De acordo com a Comissão Europeia (Ref. 2, pag. 29) o transporte ferroviário só pode ser competitivo se não houver obstáculos técnicos à circulação de comboios. Na Europa existem diversos sistemas diferentes de sinalização e de controle de velocidade e sistemas de alimentação eléctrica, que impedem a livre circulação de comboios ao nível do material de tracção (locomotivas e automotoras). No entanto os problemas mais graves são as diferenças de bitola (distância entre carris), que afectam todo o material circulante. Assim os vagões de mercadorias não podem circular livremente entre redes ferroviárias de bitolas diferentes.

Principales anchos de vía ferroviarios de Europa



Bitolas ferroviárias na Europa

Como as redes ferroviárias de Portugal e Espanha têm uma bitola (ibérica) diferente da de quase toda a UE (designada por bitola europeia, internacional, standard ou UIC) os comboios de eixos fixos portugueses e espanhóis

não podem entrar em França. Ou seja, somos uma ilha ferroviária. Assim o tráfego ferroviário através da fronteira franco-espanhola, em geral obriga a transbordos, quer seja de passageiros e respectivas bagagens, quer de mercadorias, entre comboios de bitolas diferentes.

Durante as últimas 4 décadas a Espanha tem tentado contornar este problema pelo lado do material circulante das seguintes formas: i) nos comboios de passageiros através de eixos de bitola variável, desenvolvidos pelos fabricantes espanhóis de material ferroviário, CAF e Talgo, ou ii) de eixos intermutáveis. No primeiro caso as rodas podem mudar de posição aproximando-se ou afastando-se na direcção do eixo que as liga, operação que se efectua com a passagem dos comboios a baixa velocidade num aparelho próprio chamado “intercambiador” ou aparelho de mudança de bitola.



Intercambiador

No segundo as carruagens são levantadas em instalações próprias nas estações de fronteira entre Espanha e

França e os *bogies* ou eixos de uma bitola são removidos e substituídos por eixos da outra bitola (vídeo em cerbere.vwm). No caso dos comboios de mercadorias também se usam eixos intermutáveis mas não eixos de bitola variável, porque não são competitivos.

Isto deve-se ao facto de o preço ser um factor muito importante para a competitividade do transporte de mercadorias e para isso o material rebocado ter de ser barato, e os eixos de bitola variável encarecerem os vagões de mercadorias, em termos relativos, de forma excessiva.

Nenhum destes sistemas é competitivo, não são soluções de futuro, por várias razões: (i) obrigam a perdas de tempo, (ii) causam gastos adicionais com os transbordos de mercadorias, (iii) condicionam a gestão do tráfego, pois para fazer transbordos é preciso sincronizar tráfegos de comboios diferentes para chegarem à fronteira simultaneamente para trocarem as mercadorias, (iv) condicionam fortemente a capacidade da linha, v) são um obstáculo à introdução da concorrência na operação ferroviária na península ibérica, (vi) aumentam os custos da infraestrutura ferroviária e do material circulante, pois tem características específicas, não permitindo usar material standard, e (vii) no caso de Portugal, criam uma dependência excessiva dos fabricantes espanhóis de material circulante de bitola variável, pois os maiores fabricantes mundiais de material circulante só fabricam eixos fixos.

4. Soluções técnicas para passar para a bitola europeia

As formas de passar para a bitola europeia são várias: i) em cada itinerário construir uma nova linha de bitola europeia;

depois pode ou não desactivar-se a linha de bitola ibérica no mesmo itinerário; ii) colocar travessas polivalentes, que permitem colocar os carris na posição de qualquer uma das bitolas, mas não em ambas simultaneamente, e iii) colocar o 3º carril, permitindo a circulação simultânea de comboios de ambas as bitolas. As principais vantagens e desvantagens das várias soluções, são:

i) É a forma mais rápida de resolver simultaneamente todos os problemas que influenciam negativamente a competitividade da ferrovia (interoperabilidade, rampas inclinadas, comprimentos reduzidos de linhas de resguardo, traçados obsoletos, etc.). Só se justifica em itinerários de maior tráfego.

ii) Obriga a interromper ou impor fortes restrições à circulação dos comboios durante o período das obras, o que pode ser incompatível com as necessidades da economia se não existirem alternativas adequadas. Obriga os operadores a mudar bruscamente o material circulante.

iii) As obras são bastante mais caras que as da solução ii) e tem numerosos inconvenientes técnicos que implicam maiores custos de manutenção e restrições operacionais.

No âmbito das soluções técnicas é importante realçar que em Portugal todas as linhas devem ser preparadas para tráfego misto (passageiros e mercadorias). Ao contrário do centro da Europa, em Portugal, à excepção do itinerário Lisboa-Porto, não há nem é previsível que venha a haver tráfegos suficientes para justificar linhas separadas para passageiros e mercadorias. Por isso qualquer solução feita a pensar apenas no transporte de passageiros ou apenas no de mercadorias, ou é uma solução provisória, caso em que só se justifica se o seu custo for baixo, ou é uma solução que compromete o futuro. Na Caixa 2 aprofunda-se a discussão das vantagens e desvantagens das diferentes soluções, que podem ter impacto significativamente diferente na economia do país.

Caixa 2

Soluções para a transição das bitolas

A forma mais directa e rápida de resolver simultaneamente todos os problemas que reduzem a competitividade das redes ferroviárias convencionais portuguesa e espanhola é a construção de novas vias de bitola europeia. Esta solução é adequada nos itinerários de maior tráfego. Em itinerários de menor tráfego pode ser preferível fazer a mudança/transição da bitola ibérica para a bitola europeia nas vias existentes, pois evita-se o custo principal de construir uma nova plataforma ferroviária em todo o percurso. No entanto, em geral obriga a numerosas obras de rectificação de curvas, construção de variantes e outros, para resolver os restantes problemas que limitam a competitividade da ferrovia (rampas demasiado inclinadas, linhas de cruzamento e resguardo de comprimento insuficiente, curvas apertadas e outros). Mesmo assim os custos da resolução destes problemas poderão ser substancialmente reduzidos se os níveis de tráfego mais reduzidos e/ou a menor importância destas vias permitir relaxar alguns destes requisitos.

Nestas questões é importante observar e coordenar as nossas políticas com Espanha, porque é o único exemplo que nos pode servir de referência, por duas razões: (i) porque tem problemas de interoperabilidade semelhantes aos nossos, em particular a bitola, e (ii) porque os comboios internacionais de/para o nosso país têm necessariamente de passar por Espanha.

Para se ver livre das consequências da falta de interoperabilidade ferroviária a Espanha construiu a nova rede ferroviária em bitola europeia e as linhas da rede conven-

cional, em geral, ou farão a transição para a bitola europeia ou fecharão. O ano passado, logo após a Cimeira Ibérica de Abril, foi divulgado um estudo do Ministério do Fomento que previa o encerramento de numerosas linhas de bitola ibérica em Espanha, que se identificam na figura seguinte (Ref. 39). Um exemplo concreto, que nos afecta directamente, é o caso das linhas da Estremadura espanhola, que se prevê sejam encerradas assim que a nova linha Badajoz-Madrid para tráfego misto entre em serviço.



Linhas de bitola ibérica a encerrar em Espanha

Na rede ferroviária portuguesa, com tráfegos débeis quando comparados com os do centro da Europa, à excepção de Lisboa-Porto não existe nenhum itinerário com tráfego suficiente para justificar mais do que uma via dupla. Assim não se justifica fazer linhas separadas para mercadorias e passageiros, pelo que todas as novas vias deverão ser mistas, isto é, aptas para ambos os tipos de tráfego.

Como a eficiência da ferrovia depende das suas ligações com outros meios de transporte, é necessário assegurar não só as ligações da ferrovia aos portos e plataformas logísticas por causa das mercadorias, o que é prioritário, mas também aos aeroportos e interfaces com meios de transporte regional e urbano por causa dos passageiros, para salvaguardar o futuro.

Na escolha das soluções para resolver os problemas de interoperabilidade há que ter em conta também os efeitos na saúde financeira dos operadores ferroviários mas principalmente os efeitos no conjunto da economia. Neste sentido são mais favoráveis as soluções de transição gradual com ambas as bitolas simultaneamente, porque i) permitem fazer a transição de bitolas sem interromper o tráfego, o que em algumas situações poderia ser inviável pelo impacto que teria na economia, e ii) para permitir aos operadores poderem substituir o material de bitola ibérica, investindo em novo material de bitola europeia de forma gradual. Estas soluções tanto podem passar pela introdução do 3º carril (bi-bitola), permitindo a circulação de comboios tanto de bitola ibérica como de bitola europeia na mesma linha, como pela construção de novas linhas de bitola europeia num dado itinerário onde já existe uma linha de bitola ibérica, mantendo ambas em funcionamento durante algum tempo. A solução com base em travessas polivalentes numa via sem alternativas tem os inconvenientes associados a interrupções prolongadas de tráfego e obrigar a uma mudança brusca do material circulante.

Nas vias de 3 carris, há um carril comum a ambas as bitolas e carris diferentes do outro lado, fazendo com que os eixos das vias estejam afastados metade da diferença entre a bitola europeia e a ibérica ($1668-1435/2=115,3$ mm).

Nas referências 33 a 36 apresenta-se documentação técnica recente sobre características e problemas associados a este tipo de vias. Face às vias correntes com 2 carris, a solução do 3º carril tem diversos inconvenientes:

i) impossibilidade de manter o eixo da catenária centrado com ambas as vias,

ii) necessidade de adaptar o material circulante por causa de diferentes distâncias aos cais nas estações.

iii) custos superiores dos aparelhos de via, AMV's (agulhas), aparelhos de dilatação e outros,.

iv) possibilidade de haver problemas de gabarits, em particular em túneis e vias duplas.

v) necessidade de reforços estruturais em viadutos sem banalização da via (é por exemplo o caso em que cada carril está centrado com um perfil metálico em que se apoia).

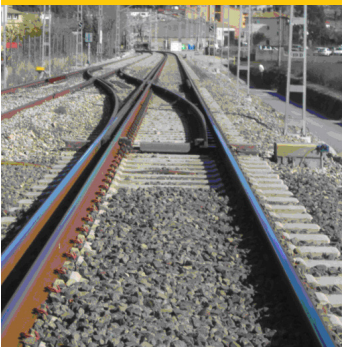
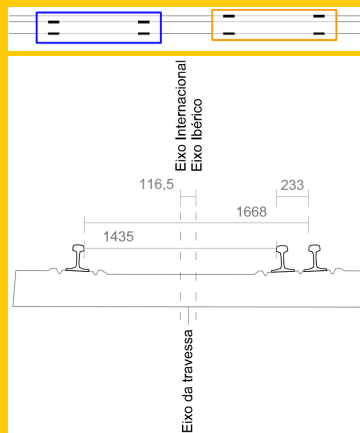
vi) custos de manutenção acrescidos face às vias com 2 carris, pois não permite utilizar equipamentos *standard* na execução desses trabalhos.

vii) restrições de velocidade, em alguns casos relevantes, podendo afectar a competitividade da operação.

viii) Problemas, resolúveis, ao nível dos sistemas de sinalização

Por isso a solução dos 3 carris não deve ser encarada como solução permanente mas provisória, pelo que tem de haver limites temporais para a sua duração. Era por isso aconselhável que os operadores, se adquirirem material circulante de bitola ibérica, tanto de tracção como rebocado, o façam com base em especificações técnicas que garantam que pode ser convertido da bitola ibérica para a bitola europeia com custos mínimos. Aliás, é isto que já deveriam fazer há muito tempo, porque desde que a Es-

panha introduziu a bitola europeia na Linha Madrid-Sevilha em 1992, que a tendência para a substituição da bitola ibérica pela europeia é uma tendência lógica e previsível em Espanha. Embora o ritmo desta mudança possa ser afectado pela conjuntura em cada momento, a tendência em si mesma não o é, pois as razões subjacentes a esta não se alteram devido à conjuntura económica. E Portugal ou segue a política espanhola ou se torna uma ilha ferroviária.



Via de 3 carris

Mesmo assim, como todo o processo da construção das novas vias e da transição da bitola nas vias existentes deverá ser bastante prolongado no tempo, os comboios de eixos de bitola variável, apesar dos inconvenientes já referidos, poderão ser soluções adequadas para otimizar a utilização de redes ferroviárias de bitolas diferentes que coexistirão nesse período, podendo continuar em serviço após a desactivação da bitola ibérica. Um exemplo seria a ligação Madrid-Lisboa directa, que só será possível com este tipo de comboios até à construção da Terceira Travessia do Tejo, que não é prioritária e ainda deverá demorar. Este tipo de comboios também permitiria, após a construção da linha Aveiro-Vilar Formoso, estabelecer ligações competitivas para passageiros do Porto a Viseu, Guarda, Madrid e Salamanca.

5. Ligações ferroviárias internacionais recomendadas pelo GTIEVA

Entre os 30 projectos prioritários que o GTIEVA propôs (Ref. 29, pags. 254 e 255) encontram-se projectos de melhorias e criação de condições de interoperabilidade, essencialmente através da introdução do 3º carril nos três corredores ferroviários internacionais mais importantes:

- prioridade 10: “Conclusão do Plano de Modernização – Corredor Aveiro – Vilar Formoso”
- prioridade 17: “Modernização/Electrificação – Linha do Minho Nine/Valença + Ermesinde/Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia)
- prioridade 25: “Ligações Internacionais (Lisboa/Setúbal/ Sines/Caia + Poceirão/Vendas Novas + Bombel/Casa Branca + Ramal Petrolgal Sines)

A inclusão destes três projectos entre os 30 principais é coerente com os critérios definidos pelo GTIEVA: prioridade ao transporte de mercadorias sobre o de passageiros, o que está correcto do ponto de vista daquilo que deve ser a prioridade nos anos mais próximos, que é estimular a competitividade da economia reduzindo custos de contexto das empresas. Como consequência lógica desta opção, o GTIEVA deu prioridade à ferrovia e ao transporte marítimo, o que também está correcto e é outro dos aspectos positivos das opções e critérios do GTIEVA. Infelizmente a coerência com as opções anteriores perde-se ao apenas atribuir uma prioridade moderada à resolução dos problemas de interoperabilidade ferroviária (“bitola, sinalização e sistemas de alimentação heterogéneos”, Ref. 29, pag. 47), que implica atribuir uma prioridade moderada às ligações ferroviárias internacionais, pois estas só serão competitivas se forem interoperáveis com as restantes redes europeias. Sendo as ligações ferroviárias internacionais as mais importantes para o fomento das exportações e redução dos custos de contexto das empresas, é claramente um erro não atribuir prioridade máxima à competitividade destas ligações. Outra razão que pode ter levado a estas opções em detrimento de construção de linhas novas foi a prioridade dado pelo GTIEVA ao “desenvolvimento de infraestruturas existentes em vez de novas” (ver vídeo disponível no site do GTIEVA, <http://www.ieva.pt/>). A opção por infraestruturas existentes pode ou não ser o resultado de uma comparação entre custos e benefícios de ambas as opções, porque, consoante os casos, ambos os resultados são possíveis. Mas não é, em si mesmo, um critério de interesse público para fazer escolhas e atribuir prioridades. Ou seja, só se deveria optar por soluções de investimento em infraestruturas existentes em vez da construção de novas infraestruturas se se demonstrasse que essa era a melhor solução para a economia por-

tuguesa, o que no caso das ligações ferroviárias Aveiro-Vilar Formoso e Sines-Caia não consta do relatório do GTIEVA.

6. Repetição de erros do passado

As vias férreas são importantes infraestruturas que contribuem para modelar e estruturar o território e que podem durar décadas ou séculos. Veja-se o caso da 1ª Linha construída em Portugal, a Linha do Norte, que tem mais de 150 anos e que não passa pela cabeça de ninguém que seja fechada. São por isso investimentos que devem ser planeados numa óptica de longo prazo.

Nenhuma das soluções recomendadas pelo GTIEVA para os corredores ferroviários internacionais é uma solução competitiva para garantir a satisfação de necessidades futuras. Nos corredores internacionais principais, face aos níveis de tráfego existentes e previsíveis, as linhas devem ser vias duplas para tráfego misto (passageiros e mercadorias), totalmente interoperáveis com as restantes redes europeias. As soluções propostas pelo GTIEVA são todas em via única, que têm uma competitividade inferior às vias duplas, pois estas garantem capacidades muitíssimo superiores e melhores níveis de fiabilidade. Sendo o principal objectivo destes projectos disponibilizar às nossas empresas exportadoras e importadoras meios mais competitivos de transporte de mercadorias nas ligações internacionais, se as soluções forem menos competitivas esse objectivo é mais difícil de atingir, ou atinge-se em menor grau. Quanto ao transporte de passageiros, não sendo uma prioridade hoje, não deixará de ser importante no futuro. Por isso, esquecer o transporte de passageiros, que para ser competitivo precisa de velocidades e graus de fiabilidade superiores aos que estas linhas permitem, ou investir extensivamente em correcções de traçado

de linhas existentes para aumentar as velocidades, é um erro, porque a necessidade de novas linhas mais competitivas e com mais capacidade é uma questão de tempo e grande parte dos investimentos que se fizerem agora deixarão de ter utilidade nessa altura. Essencialmente trata-se de um erro equivalente à Modernização da Linha do Norte, iniciada na década de 1990, e feita apenas para as necessidades de curto prazo e desprezando a inserção internacional da economia portuguesa, fazendo incorrer em enormes desperdícios e sem resolver a maior parte dos problemas, conforme se explica na Caixa 3.

Caixa 3

Erros na Modernização da Linha do Norte

Na opção pela modernização da Linha do Norte, face à alternativa de construir uma linha de alta velocidade nova entre Lisboa e o Porto, não se consideraram as necessidades de médio e longo prazo do país, nem a inserção internacional da economia e da ferrovia portuguesas:

- no início da década de 1990 já se sabia que a Linha do Norte tendia para a saturação e que cedo ou tarde seria necessário construir outra linha no itinerário Lisboa-Porto.

- não se considerou a inserção internacional de Portugal e o facto de a Espanha ter decidido construir todas as novas vias férreas em bitola europeia e a previsível transição da rede ferroviária convencional espanhola para a bitola europeia, tornando a rede ferroviária portuguesa uma ilha ferroviária.

- não se consideraram as limitações ao tráfego de mercadorias devido à rampa com inclinação excessiva que

existe na zona de Fátima e o facto de as linhas de resguardo que permitem a ultrapassagem dos comboios de mercadorias terem comprimentos insuficientes, da ordem dos 400 m.

- planeou-se a modernização para velocidades de 220km/h, pois presumiu-se que não se faria uma nova linha no mesmo itinerário, o que conduziu a um aumento significativo de custos, eventualmente da ordem dos 100%, pois para velocidades acima dos 160km/h é necessário aumentar a entrevia (distância entre vias paralelas) e aumentar ainda mais os raios de curvas apertadas e em maior número de curvas.

Os acréscimos de custos em que se incorre devido ao facto de ter de se executar obras sem interromper a circulação também são em geral significativos. E se não tiverem sido devidamente estimados, podem ter levado à subavaliação dos custos nas estimativas iniciais.

A Modernização da Linha do Norte foi inicialmente planeada no pressuposto que posteriormente se faria uma linha de alta velocidade nova em bitola europeia no mesmo itinerário (Resolução do Conselho de Ministros RCM 52/88, ref 37) onde circulariam os comboios de passageiros mais rápidos. A Linha do Norte serviria os tráfegos de mercadorias, suburbanos e regionais, a velocidade de projecto não teria sido provavelmente superior a 160km/h e a modernização teria sido mais moderada e muito mais barata, como estava subjacente à RCM 6/88 (Ref 38).

Assim, 20 anos depois, tendo-se gasto mais de 1/3 do custo de construção de uma linha de alta velocidade nova, ainda falta modernizar 1/3 da Linha do Norte, onde a circulação é mais lenta, pelo que os tempos de percurso

são semelhantes aos que se se tivesse projectado a modernização para 160km/h (nalguns locais circula-se a 220km/h e noutros, não modernizados, a velocidade máxima é de 80 ou 100km/h). Pior do que isso, mantêm-se todos os outros problemas, como rampas demasiado inclinadas, linhas de resguardo curtas, problemas de fiabilidade e o facto de não ser interoperável. Ou seja, gastou-se demasiado dinheiro para os benefícios obtidos, que pouco mais foram do que evitar a degradação da linha, mantendo-se todos os outros problemas que reduzem a sua competitividade.

A Modernização da Linha do Norte foi um investimento numa infraestrutura existente em detrimento de uma nova, com péssimos resultados. Em consequência ainda hoje consome recursos avultados, sendo exemplo disso os 400 milhões de euros que o GTIEVA recomenda se gastem nos troços não modernizados (prioridade 2) e que não seria necessário gastar agora se há 20 anos atrás o planeamento da modernização da linha tivesse sido feito a pensar nas necessidades futuras. Quando um dia a 2ª linha Lisboa-Porto se construir, todos os investimentos feitos para aumentar as velocidades acima dos 160km/h se tornarão inúteis.

7. Financiamento

Além dos inconvenientes expostos há outro aspecto não considerado pelo GTIEVA, que é o facto de os recursos do Fundo Europeu denominado *Connecting Europe Facility* (CEF) se destinarem **exclusivamente** ao financiamento de infraestruturas de transportes dos Corredores da rede básica (“core”) aprovada pela União Europeia (Ref. 30, pag. 18), da

qual fazem parte as ligações ferroviárias interoperáveis Sines/Poçoirão/Caia e Aveiro/Vilar Formoso. A figura seguinte (Ref. 31) mostra as linhas e portos da rede básica da UE em Portugal. Estas linhas, integradas no chamado Corredor Atlântico, ligam os nossos principais portos e plataformas logísticas a Espanha e ao centro da Europa, servindo os portos, a indústria e as empresas em geral.



Linhas e portos da rede básica da UE em Portugal

De entre os 23 000 milhões de euros do CEF destinados a infraestruturas de transportes, 11 300 milhões estão reservados para projectos dos países da Coesão (Portugal, Grécia e países de leste) apresentados à Comissão Europeia até 2016 (Ref. 32). Por isso as poupanças que Portugal fizer investindo em soluções de remendo, como as propostas pelo GTIEVA, e não em soluções competitivas e de futuro, não poderão ser aplicadas noutros projectos ferroviários em Portugal, por exemplo na Modernização da Linha do Norte, porque esta não é interoperável. Ou seja, **as propostas apresentadas sacrificarão soluções competitivas e de futuro em Portugal para benefício es-**

sencialmente de outros países.

Obviamente, além do CEF também podem ser usados nestas obras verbas do Fundo de Coesão e do FEDER (Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional). **De acordo com a Comissão Europeia, os Fundos Europeus dificilmente serão um factor limitativo do desenvolvimento dos projectos do Corredor Atlântico** (Ref. 32, em anexo no final deste documento).

Outro aspecto a ter em consideração é o facto de estas infraestruturas serem financiadas pela UE em 85% do seu custo, pelo que a comparticipação nacional é semelhante aos valores que o Estado português recuperaria em impostos (em particular se trabalhasse atempadamente para que as obras se realizassem por meio de numerosas pequenas empreitadas, acessíveis a pequenas e médias empresas portuguesas e não grandes PPP's, muito mais apetecíveis para grandes empresas estrangeiras), e redução de despesas sociais, como subsídios de desemprego, etc. Ou seja, na prática estas obras podem ser feitas quase sem custos para o Estado português e ser aproveitadas para relançar a actividade económica já no curto prazo. Neste contexto não há razão nenhuma para não optar pelas soluções competitivas e de futuro, ou seja por linhas novas. Além do mais estes projectos serão muito mais credíveis junto da Comissão Europeia, aumentando as possibilidades de financiamento.

É possível que as fontes de financiamento disponíveis para estes projectos, ou seja, parte da parcela dos Fundos da UE (excepto CEF) que o Governo destine aos transportes, a parte do CEF que Portugal conseguir obter e recursos do OE português, não sejam suficientes para os financiar na totalidade até 2020. Grande parte deste problema deriva do facto de **o discurso oficial do Governo, que atribui alta prioridade à competitividade das empresas** (para a qual a redução dos seus

custos de contexto contribui) e **ao fomento das exportações**, para os quais estes investimentos são importantes, **não ter correspondência nas opções orçamentais**. Tome-se como exemplo a diferença das verbas destinadas a investimento em infraestruturas ferroviárias entre os Orçamentos de Estado (OE) de Espanha e de Portugal para 2013: em Portugal era de 10 milhões de euros (Ref. 16, pag. 148) e em Espanha era de mais de 3 300 milhões de euros (Ref. 17, pag. 11). Isto não resulta das diferenças entre a economia portuguesa e a espanhola, pois esta é cerca de seis vezes maior que nossa. **Assim, o facto de o esforço de investimento espanhol na ferrovia de bitola europeia ser mais de 300 vezes superior ao português resulta essencialmente de prioridades políticas diferentes.**

É assim fundamental que se alterem as prioridades políticas na distribuição das verbas dos Fundos da UE e do OE português, reforçando as verbas destinadas às ligações ferroviárias internacionais. Portugal deve também negociar com a UE o aumento destas verbas, para o que pode invocar tanto argumentos de natureza moral, como argumentos de interesse dos restantes países da zona euro, como os sugeridos na Caixa 4. Mesmo assim deve ser difícil concluir a linha nova Aveiro-Vilar Formoso até 2020, dado que ainda nem está a ser feito o projecto, apenas existem estudos da CP de 1989 e estudos preliminares da RAVE. Nestas condições Portugal deverá negociar com a UE a continuidade de apoios da UE semelhantes para a finalização dessas obras após 2020. Neste contexto obviamente será importante Portugal demonstrar vontade política firme de completar as infraestruturas do Corredor Atlântico da rede básica na década seguinte, procurando também integrar a ligação Porto-Vigo na rede básica após 2020.

Se mantivermos as prioridades actuais e **optarmos pelas**

soluções de remendo propostas pelo GTIEVA, como não sabemos se os generosos apoios que a UE agora disponibiliza estarão disponíveis no futuro, provavelmente **perderemos uma oportunidade histórica de construir ligações ferroviárias competitivas para o transporte internacional de mercadorias (e passageiros), fundamentais para a competitividade da nossa economia e para a atracção de investimento e criação de empregos.**

Caixa 4

Argumentos para negociar o apoio da UE a soluções competitivas nas ligações ferroviárias internacionais

No plano moral, mais relevante na sensibilização das opiniões públicas: os Governos dos países do sul são os principais mas não os únicos culpados da crise das dívidas soberanas no sul da Europa. Os Governos dos países do norte da UE e a Comissão Europeia também sabiam que o endividamento descontrolado iria originar os problemas que originou. No entanto os países do norte estimularam estas políticas na medida em que lhes sabia bem vender produtos aos países do sul. E a Comissão Europeia, quando no início da crise financeira recomendou aos Estados Membros que investissem mais sabendo que isso iria aumentar as dívidas soberanas, não teve o cuidado de ser assertiva e recomendar essas políticas apenas aos países com finanças públicas saudáveis.

No plano dos interesses, mais relevante na sensibilização dos Governos: a aplicação das políticas de austeridade em Portugal, em conjunto com os empréstimos da

troika, serviram para evitar a bancarrota mas também têm tido efeitos nocivos sobre a actividade económica, dificultando a saída da crise. Esta passa necessariamente por complementar a austeridade com investimento, de forma a criar emprego e aumentar o PIB, sem aumentar a dívida, o que poderia fazer subir os juros da dívida soberana. Para este efeito os recursos para pagar esses investimentos devem vir não só do sector privado, mas também de poupança dos portugueses e Fundos da UE. Dados os sacrifícios já impostos aos portugueses, a capacidade de fazer poupanças para investir é muito limitada. Por isso os Fundos da UE, aplicados em projectos de desenvolvimento são um factor importante para reanimar a economia e pôr as finanças públicas numa trajectória de sustentabilidade, para afastar de vez o espectro da bancarrota de um país da zona euro, dado o risco de efeito de dominó que poderia ocorrer. Isso passa não só por estancar o aumento da dívida, mas também pelo aumento do PIB, aumentando a produtividade da economia, em particular de bens transaccionáveis e das exportações, reduzindo os respectivos custos de transporte e logística. **Além disto o investimento em ligações ferroviárias internacionais competitivas é uma aplicação muito mais produtiva dos recursos da UE.**

8. Prioridades nos corredores ferroviários internacionais

No que concerne à importância relativa das 3 ligações ferroviárias internacionais, considera-se importante avançar com as 3 no período 2014-2020, começando desde já pela ligação de Sines a Badajoz, porque i) é a única que tem projecto e per-

mite apresentar desde já uma candidatura aos Fundos CEF da UE, que nos arriscamos a perder para outros países se não apresentarmos rapidamente projectos credíveis nas infraestruturas da rede básica já definida pela UE (Ref. 32), ii) pela sua importância para o porto de Sines, dado que estabelece ligações ferroviárias competitivas à Estremadura espanhola e a Madrid e antecipa as ligações de Sines ao centro da Europa, potenciando assim uma infraestrutura que pode servir toda a economia portuguesa nas ligações de mercadorias aos destinos mais afastados de Portugal, e iii) porque é necessária para Portugal tentar recuperar a credibilidade perdida por ter desrespeitado unilateralmente os acordos com Espanha para a Linha Lisboa-Madrid, um aspecto não considerado no relatório do GTIEVA. A Espanha já investiu verbas significativas nesta linha nos troços de Badajoz a Navalmoral de La Mata, que foi parametrizada para garantir tempos de viagem de menos de 3h entre Madrid e Lisboa para passageiros, não sendo a parte espanhola da linha rentável sem a ligação a Lisboa. A atitude portuguesa prejudica a Espanha, descredibilizando o nosso país perante a opinião pública do país vizinho. Isto tem como consequência a perda de capacidade negocial de Portugal para, na ligação Aveiro-Salamanca, que é muito mais importante para Portugal do que para Espanha, conseguir soluções competitivas na parte espanhola da linha e coordenação no timing da construção em ambos os países. A ligação Aveiro-Vilar Formoso-Salamanca-França, que é claramente a mais importante para a economia portuguesa, pois é a alternativa ferroviária para 90% das importações e exportações terrestres de Portugal (Doc. 3, pags. 15 a 19). De facto é pelo corredor Guarda-Salamanca-França que já hoje se faz cerca de 90% do comércio externo de Portugal por via terrestre com a Europa trans-pirenaica, servindo empresas de todo o país e não apenas do Centro e do Norte de Por-

tugal. Por isso a ligação Aveiro-Vilar Formoso, por onde quase todo este tráfego se fará se se usar a via ferroviária, deveria ter sido sempre a prioridade para Portugal, e não tem sido. Este erro deve ser corrigido o mais rapidamente possível, começando pela elaboração de um projecto credível para apresentar à UE para obter financiamento para a sua construção, até porque os Fundos do CEF destinados aos países da Coesão só estarão disponíveis em exclusivo para estes países até 2016. A partir desta data, passarão a ser acessíveis a todos os Estados da UE (Ref. 32).

Relativamente à ligação Aveiro-Vilar Formoso a solução do GTIEVA, além de ser pouco competitiva, também enferma de desvantagens devido ao traçado e à ligação mais a sul ao eixo Lisboa-Porto: i) não serve Viseu, que actualmente não dispõe de ferrovia, ii) serve de forma mais desequilibrada as regiões Centro e Norte, porque na ligação ao eixo norte-sul se afasta do centro de gravidade das duas regiões e dos portos de Aveiro e Leixões, e iii) perde capacidade de atracção de tráfego da Galiza, conforme se explica na Caixa 5. Note-se que o tráfego da Galiza tem potencial para ser significativo e ao ser adicionado ao tráfego português, geraria maior volume de tráfego neste corredor, com duas vantagens: i) ajudaria a rentabilizar a linha, e ii) contribuiria para melhorar os serviços às empresas de todas as regiões do nosso país e da Galiza, por via do aumento da frequência dos comboios de mercadorias para Espanha e centro da Europa.

A solução de remendo na Linha Poceirão-Caia tem sido justificada com o argumento de que a linha de alta velocidade é muito mais cara que a chamada Linha de Transporte de Mercadorias (LTM) por causa da velocidade, o que é falso. Esta questão explica-se com mais detalhe na Caixa 5.

Na ligação do Porto-Vigo, a solução proposta pelo GTIEVA

pode ser uma boa solução, se for projectada (em termos das suas características técnicas) como 1ª fase de uma solução faseada da melhoria da ligação ferroviária Porto-Vigo, por três razões: i) a ligação Porto-Vigo não pode beneficiar do CEF até 2020 por não ter sido incluída na rede básica da UE, ii) por não ser possível fazer tudo ao mesmo tempo e as outras duas ligações ferroviárias internacionais deverem ter prioridade pelas razões já apontadas, e iii) os compromissos internacionais do Governo português, nomeadamente com o Eixo Atlântico, serem de uma melhoria significativa da Linha do Minho nos anos mais próximos. Esta solução faseada implicará a posterior construção de uma linha nova para passageiros e mercadorias neste itinerário, como se detalha na Caixa 5. A modernização da Linha do Minho, que deverá ser feita para velocidades próximas de 160km/h (pode ser menos em troços em que isso se reflecte em poupanças significativas nos custos das obras e reduções pouco relevantes nos tempos de percursos) já permitiria uma melhoria significativa nos tempos de percurso Porto-Vigo. Para melhorar as ligações da Galiza ao Porto, recomenda-se a colocação do 3º carril de Nine a Campanhã, para que após a introdução da bitola europeia na Galiza no corredor Vigo-Corunha, possa haver ligações directas das principais cidades galegas ao Porto.

Devem também preparar-se as negociações com a UE para que o corredor Porto-Vigo seja incluído nos corredores prioritários da rede básica após 2020, em que Portugal se devia preparar para completar a ligação em bitola europeia de toda a fachada Atlântica, de Sines à Galiza. Neste âmbito a prioridade deveria ser para os troços Aveiro-Porto-Aeroporto Sá Carneiro-Linha do Minho e Aveiro-Coimbra/Figueira da Foz, de forma a dotar de ligações ferroviárias competitivas à Europa as zonas Centro e Norte de Portugal, onde se situa a maioria da

nossa indústria exportadora, e tentar captar tráfego de mercadorias e passageiros da Galiza.

Face ao exposto enfatiza-se que os 3 projectos de ligações ferroviárias internacionais, apesar de cada um servir melhor umas regiões do que outras, têm todos efeitos positivos de que beneficiarão as empresas portuguesas em todo o território português. Isto é mais acentuado para a ligação Aveiro-Vilar Formoso porque, como se referiu, servirá cerca de 90% das nossas exportações por via ferroviária para o centro da Europa quando o Corredor Atlântico estiver completo.

Caixa 5

Características das Linhas internacionais

O argumento de que a Linha Poceirão-Caia, cujo projecto começou a ser executado no tempo do anterior Governo para $v_{\max}=350$ km/h, é muito mais cara do que a chamada Linha de Transporte de Mercadorias (LTM) por causa da velocidade, é falso. Uma velocidade de projecto elevada, face a uma velocidade inferior, obriga a que as curvas tenham maiores raios em planta. Num terreno montanhoso isso dificulta a adaptação do traçado da via ao terreno natural, obrigando a construir túneis e viadutos, aumentando o custo da plataforma ferroviária. Num terreno plano, sem problemas de fundações e que não esteja sobrepovoado, a velocidade influencia pouco o custo da plataforma, pois a adaptação ao terreno natural faz-se bem para qualquer velocidade. Esta é situação ao longo do traçado da Linha Poceirão–Caia. Assim o custo de um projecto novo para uma velocidade mais baixa, pouco acima dos 200 km/h, provavelmente seria superior ao das poupanças

na construção, pelo que de facto a redução da velocidade se traduz em custos acrescidos e não em poupança. As poupanças que o Governo tem referido devem-se não à redução da velocidade mas à amputação do projecto, não construindo o troço Évora-Poceirão e substituindo-o pela instalação do 3º carril na via existente. AADFERSIT propõe que se construa a linha como previsto até Vendas Novas e apenas a partir daí se coloque o 3º carril, mas por razões completamente diferentes: a linha deverá servir o traçado definitivo, que deverá passar pelos locais onde no futuro, mesmo que não seja próximo, se construirão o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) e a Terceira Travessia do Tejo (TTT), esta mais a leste do que previsto e o NAL mais a oeste para ficar mais próximo de Lisboa (Doc. 3, pags. 24 a 26 e Ref. 11). Ora esse traçado, que passaria cerca de 15 a 20 km a norte do Poceirão, divergiria do actual próximo de Vendas Novas, pelo que a partir daí a solução deve ser outra (Doc. 3, pag. 26 a 28). A AADFERSIT também propõe que na ligação a Sines se faça uma ligação directa de Sines à ponte de Alcácer a integrar numa futura ligação ao Algarve em bitola europeia por Sines e Portimão e não por Beja, que ficaria servida por um ramal de ligação directa a Évora.

Na ligação de Aveiro a Salamanca o troço transfronteiriço deverá ser optimizado fazendo a travessia a norte de Vilar Formoso. No extremo oeste a linha deverá ser ligada ao porto de Aveiro e a uma plataforma logística na região de Aveiro para servir as exportações. A solução *standard* deverá ser uma via dupla nova de bitola europeia projectada para velocidades de 220 km/h a 250 km/h. O traçado deverá passar por Viseu, podendo valer a pena estudar o aproveitamento de troços da Linha da Beira Alta

se não se repercutirem excessivamente em aumentos dos tempos de percurso para passageiros. Uma linha nova neste trajecto, interoperável, apta para comboios de 750 m e com rampas de inclinação reduzida, por ser mais competitiva para tráfego de mercadorias que as linhas aptas para mercadorias que ligam a Galiza para o resto de Espanha, tem potencial para atrair tráfego de mercadorias da Galiza para o resto de Espanha e para a Europa. Se se optar pela solução de pôr o 3º carril na Linha da Beira Alta, além de se perder a vantagem competitiva de uma linha nova (menor custo por contentor x quilómetro), aumenta-se o percurso da Galiza para Vilar Formoso por a Linha da Beira Alta ligar mais a sul ao eixo norte-sul, eliminando-se a capacidade de atracção de tráfego de mercadorias da Galiza.

A solução definitiva para a ligação Porto-Vigo deverá ser uma Linha mista que passe em plena via no aeroporto Sá Carneiro, para reforçar a centralidade deste no noroeste peninsular, projectada para velocidades de 220 km/h a 250 km/h. O traçado por Braga parece à priori o mais indicado, pois Braga é o principal núcleo urbano e industrial entre Porto e Vigo. Mesmo assim não deverá deixar de se fazer uma comparação com um traçado alternativo mais junto à costa, pois são zonas mais planas com potencial para redução de custos de construção da linha e com a vantagem de potenciar o desenvolvimento de outros núcleos urbanos e industriais. No atravessamento da cidade do Porto deverão estudar-se alternativas à estação de Campanhã, com vista à eventual localização da estação do Porto numa zona mais central da cidade e com um traçado adequado para ligar ao aeroporto Sá Carneiro. Depois da construção da nova Linha Porto-Vigo, a Linha do Minho deverá continuar

em serviço, pois presta um serviço regional que a linha nova não prestará.

Neste pressuposto é possível fazer uma melhoria faseada das ligações ferroviárias Porto-Vigo da seguinte forma:

1- modernização da Linha do Minho a norte de Nine para velocidades de cerca de 160 km/h, na perspectiva das suas funções a longo prazo, e preparando a transição para a bitola europeia;

2- construção do troço desde o aeroporto Sá Carneiro até à Linha do Minho;

3- construção do troço restante até à fronteira espanhola

As duas primeiras fases são urgentes. A 1ª fase deve ser executada tão rápido quanto possível. A 2ª fase deve ser executada no quadro comunitário após 2020 e a 3ª fase quando o tráfego aumentar e a Linha do Minho já não tiver capacidade suficiente para prestar um serviço competitivo, para passageiros ou para mercadorias.

Parte 2

Terminais de contentores de águas profundas

Para fomentar as exportações, as empresas a operar no nosso país têm todo o interesse em diversificar os destinos e aproveitar todas as oportunidades e mercados disponíveis. Para este efeito devem ser disponibilizadas alternativas o mais competitivas possível para transporte de mercadorias para todos os destinos. Os destinos europeus ficarão bem servidos pela ferrovia de bitola europeia e pelo short sea shipping (transporte marítimo de curta distância), que liga os nossos portos aos portos europeus, tanto do Atlântico como do Mediterrâneo. Os navios que fazem tráfegos para o Atlântico sul têm calados e restantes dimensões que lhes permitem atracar nos principais portos portugueses, embora a tendência seja para o aumento da dimensão dos navios, mesmo no *short sea shipping*. Assim para manter e aumentar a capacidade e competitividade dos nossos portos, é necessário melhorar as acessibilidades marítimas e profundidades, expandir os terminais de contentores e outros, e melhorar as ligações a plataformas logísticas e à ferrovia. Assim fazem sentido a generalidade dos projectos prioritários recomendados pelo GTIEVA para os portos de Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa e Setúbal e de ligações destes à ferrovia e plataformas logísticas (Ref. 29, pags. 254 e 255).

Nas ligações entre os grandes mercados, compreendendo os destinos mais afastados do mundo, envolvendo as zonas dos oceanos Índico e Pacífico, utilizam-se em geral navios porta-contentores de maior dimensão, com calados tais que só podem atracar em terminais de águas profundas (*deep-sea*). O único que existe em Portugal, neste momento, é o terminal XXI em Sines, que permite receber navios porta-contentores de qualquer dimensão, nomeadamente os maiores navios actuais, de 18 000 TEUS (Twenty-foot Equivalente Unit, medida standard de

contentores de 20 pés), embora já haja encomendas de navios maiores. Como termo de comparação refira-se que as melhorias propostas para os portos de Setúbal e Leixões, visam, entre outros objectivos, conseguir condições para receber navios de maiores dimensões que actualmente. Mesmo assim só poderão receber navios com capacidade máxima de 5 000 TEUS. Dadas as condições naturais é difícil, nestes portos, aumentar este limite com custos comportáveis.

A principal limitação de Sines é que à escala europeia a sua dimensão ainda é pequena. O terminal XXI movimentou cerca de 0,94 milhões de TEUS em 2013. Os maiores portos europeus, Antuérpia, Roterdão e Hamburgo, movimentaram cargas na ordem dos 9 a 12 milhões de TEUS e os principais portos espanhóis, Algeciras e Valência, movimentaram cerca de 4,5 milhões de TEUS cada um. Ou seja, em termos de carga, à escala europeia o terminal XXI ainda é um terminal de dimensão reduzida, com frequências e destinos insuficientes para garantir ligações competitivas à generalidade dos destinos afastados de Portugal. Em consequência a maior parte do nosso comércio com os destinos mais afastados da Europa faz-se enviando as mercadorias para os grandes hubs portuários do norte da Europa por rodovia ou navios *feeder*, que alimentam os grandes porta-contentores a partir de portos de menor dimensão e sem condições para receber os grandes navios, como são os portos portugueses à excepção de Sines. Os grandes navios passam ao largo da nossa costa mas não escalam os portos por não disporem de mercadoria suficiente para carregar e descarregar. Obviamente enviar a carga para os portos do norte da Europa, a muitas centenas de milhas de distância, para depois fazer o percurso inverso, onera as nossas trocas comerciais externas reduzindo a competitividade da nossa economia. É assim importante procurar atrair os grandes navios em número

significativo, pelo menos a um porto português, de forma a que os destinos afastados de Portugal sejam servidos com uma frequência razoável, evitando a necessidade de nos servirmos de hubs portuários no norte da Europa. No entanto, para este efeito a carga com destino/origem apenas em Portugal é claramente insuficiente. O recurso ao alargamento do hinterland (zona em terra servida pelo porto) é, por isso, solução para aumentar o volume de carga no porto e favorecer a capacidade negocial do porto de transhipment (carga transferida entre navios, que entra e sai do porto por via marítima). Como Sines dispõe de localização geo-estratégica privilegiada, no cruzamento das principais rotas marítimas que cruzam o Mediterrâneo com os tráfegos do Atlântico, dispõe de potencial para atrair maior volume de tráfego de transhipment. Os navios que fazem as rotas este-oeste do Atlântico têm aqui a localização ideal para deixar a carga para o Atlântico sul e o Mediterrâneo. Os navios do oriente para o norte da Europa, que fazem a rota do Suez, têm aqui um dos portos para operar a carga de *transhipment* para o Atlântico sul. Neste caso existe a forte concorrência do porto espanhol de Algeciras e do porto marroquino de Tanger Med. Relativamente a Algeciras, Sines apresenta a vantagem do espaço disponível na vizinhança e relativamente a Tanger Med a carga de hinterland (Ref. 19).

Assim a localização geo-estratégica de Sines é a sua principal vantagem relativamente a outros portos *deep-sea* seus concorrentes. Porém, para ser potenciada a atracção de tráfego de *transhipment*, é muito relevante oferecer o maior número possível de ligações a outros portos, com frequências elevadas. Ou seja, o volume de carga movimentada no porto/terminal é um factor primordial para potenciar o transhipment.

Na verdade o tráfego de *transhipment* não traz, directamente, mais-valias para a economia do país, a não ser a activi-

dade económica directamente gerada no porto. A grande vantagem é indirecta, nomeadamente, as operações complementares de valor acrescentado à mercadoria, com a carga em trânsito, e a oportunidade para as empresas a operar em Portugal de carregar e descarregar mercadoria, na medida em que poupam os custos de enviar essa carga para os hubs portuários do norte da Europa. No entanto o *transshipment* tem a desvantagem de ser uma actividade que os grandes armadores e cadeias logísticas deslocalizam com alguma facilidade de um porto para outro, pelo que é importante alicerçar o interesse dos grandes navios em escalar os nossos portos também no volume de carga de hinterland, nomeadamente ao nível da península ibérica. O recurso ao transporte rodoviário pode ser competitivo para ligar o porto aos mercados mais próximos, por exemplo até Lisboa. No entanto para o alargamento do hinterland de Sines a zonas do interior de Espanha, em particular à Estremadura espanhola e Madrid, a via férrea interoperável é indispensável. Dado que ainda por cima a Espanha vai descontinuar a bitola ibérica na Estremadura espanhola assim que a nova linha de bitola europeia Badajoz-Madrid estiver pronta, a ligação de bitola europeia de Sines a Badajoz torna-se um elemento imprescindível desta estratégia. Acresce a isto que o porto de Sines e a ferrovia de bitola europeia ligada à península Ibérica e à Europa, em conjunto maximizam a qualidade das ligações de Sines a todos os mercados mundiais, aumentando a capacidade de atracção de investimento para Sines, tirando partido do espaço praticamente ilimitado para instalação de empresas na vizinhança do porto. A excelente localização geo-estratégica de Sines também possibilita a empresas que aí instalem actividades de valor acrescentado, como montagem de equipamentos fabricados com componentes oriundos de diversos pontos do mundo, reorientar facilmente as suas actividades para mercados diferentes permitindo-

-lhes adaptarem-se fácil e rapidamente a evoluções geográficas da procura à escala mundial. Este seria outro factor de competitividade de Sines para atrair mais empresas para se instalarem na vizinhança do porto.

Assim, a ferrovia de bitola europeia e o porto, além de se potenciarem reciprocamente pela captação de investimento para Sines e consequente geração de carga, contribuem para o desenvolvimento económico do país, pela redução dos custos de contexto da generalidade das empresas a operar em todo o território continental de Portugal e não apenas na vizinhança de Sines.

Face ao descrito considera-se um erro, nas actuais circunstâncias, canibalizar Sines com outro terminal *deep-sea* relativamente próximo, em Lisboa, a 7ª prioridade do GTIEVA. Ao dividir o potencial mercado do *deep-sea*, cada um dos dois portos poderia ser um obstáculo ao interesse do outro em ganhar dimensão, favorecendo os portos concorrentes mais próximos em outros países. E o argumento do esgotamento dos actuais terminais de Lisboa também não justifica nada, porque os terminais existentes não são *deep-sea*, servem essencialmente o mercado local e por isso não é indispensável que sejam complementados por novos terminais *deep-sea*. Acresce que outros projectos de ampliação/melhoria de infraestruturas portuárias prioritizados pelo GTIEVA nos portos de Lisboa e de Setúbal também servem o mercado da região de Lisboa.

Relativamente à ampliação do terminal XXI, a prioridade 3 do GTIEVA, está obviamente correcta, recomendando-se celeridade na implementação, dadas as mudanças globais e estratégicas em curso, nomeadamente a aliança entre os 3 maiores armadores do mundo, interessados em usar Sines como hub portuário, o que obviamente coincide com o interesse nacional.

Infelizmente a continuação do processo de aumento de capacidade do(s) terminais de contentores de Sines colide frontalmente com o facto do GTIEVA não recomendar a construção do terminal Vasco da Gama em Sines (Ref. 29, pag. 393) após a expansão do terminal XXI. Os dois projectos foram considerados mutuamente exclusivos sem qualquer lógica ou fundamentação (Ref. 29, pag. 252). Esta condicionante arbitrária apenas tem como consequência atrofiar o desenvolvimento do único porto português com condições para ser nas próximas décadas um hub portuário de grande dimensão, semelhante à dos maiores portos espanhóis, evitando custos acrescidos às empresas portuguesas.

Relativamente ao terminal deep-sea de Lisboa, refira-se que a zona da Trafaria-Cova do Vapor-Bugio é um local com excelentes condições do lado do mar para um terminal deep-sea. No entanto a falta de acessos terrestres, em particular uma travessia rodoviária Algés-Trafaria e uma ligação ferroviária, dificultariam o seu serviço ao hinterland da região de Lisboa. Por outro lado se estes problemas forem resolvidos, após Sines ganhar dimensão e se afirmar internacionalmente, pode ser do interesse do país que se construa o terminal deep-sea de Lisboa. Assim, para salvaguardar o futuro, tem sentido providenciar a reserva de espaço para a construção do terminal e dos respectivos acessos terrestres.

Parte 3

Recomendações ao Governo

Dado que, teoricamente, as recomendações do GTIEVA não são factos consumados mas uma base de discussão, recomenda-se ao Governo que:

1 – Opte pela construção de linhas ferroviárias novas, mistas, em via dupla e interoperáveis, nos itinerários/troços Aveiro-Vilar Formoso e Vendas Novas-Caia (com extensões aos portos de Sines e Setúbal), negociando a sua continuidade por vias competitivas em Espanha. Isto implica desenvolver imediatamente o projecto da Linha Aveiro-Vilar Formoso para tentar aproveitar os Fundos CEF da UE disponíveis para os países da Coesão que apresentem projectos credíveis até 2016. Se necessário, deve-se alterar a política orçamental e de distribuição de Fundos da UE para viabilizar estes investimentos.

2 – Opte pela construção do terminal Vasco da Gama em Sines em vez de um terminal deep-sea em Lisboa. Recomenda-se também que se avance rapidamente com a expansão do terminal XXI para aproveitar o interesse da aliança dos maiores armadores mundiais por Sines, que também favorece a economia portuguesa.

Referências

As referências estão disponíveis no site:

http://www.adfersit.pt/div_tematica/projectos_prioritarios_2020.html

Ref. 2 - White Paper: European Transport Policy For 2010, Time To Decide

Ref. 4 – PEIT Espanha. Excertos mais relevantes

Ref. 29 – GTIEVA - Relatório final

Ref. 30 – CEF Brochure (Outubro 2010)

Ref. 31 – TEN-T connecting Portugal

Ref. 32 – Carta da Comissão Europeia sobre Fundos para o Corredor Atlântico

Ref. 33 - ADIF Via 3 carriles

Ref. 34 - Mudanca_Bitola_Topicos

Ref. 35 - Ramal CastellbisbalPapiol-Mollet

Ref. 36 - Fotos 3 carris

Ref. 37 – RCM 52/88

Ref. 38 – RCM 6/88

Ref. 39 – Fecho de Linhas de bitola ibérica em Espanha

Anexo

Carta da Comissão Europeia
sobre Fundos para o Corredor Atlântico



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

Directorate B - European mobility network
B.1 - Trans European networks

Brussels, 07 JAN. 2014
MOVE.B.1/CDG/mk (2013) 4071122

Mr Mario Adolfo Gomes Ribeiro

E-mail: marioribeiro99@zonmail.pt

Subject: Request on the availability of EU funds for the Atlantic Corridor for Portugal

Dear Mr. Ribeiro,

Following your e-mails addressed to the functional mailbox of the Vice President in charge of Transport, Mr Siim Kallas, who asked me to provide you with a reply, please find herein DG MOVE comments on your question:

The Atlantic Axis in Portugal can be financed by the Cohesion Policy (Cohesion Fund – amounting to around 2.5 Billion € for transport and environment in 2011 Prices - and the European Regional Development Fund) and by the future Connecting Europe Facility, which can contribute with 10 Billion € (in 2011 Prices) transferred by the Cohesion Fund to finance the infrastructure at the maximum co-financing rate for the Cohesion fund.

With regards to the above-mentioned 10 Billion € transferred to the Connecting Europe Facility, these are devoted for projects in the so-called “Cohesion Countries”, including Portugal. This amount is indicatively earmarked for specific national envelopes only until 2016, being then the uncommitted amount made available for all the “cohesion countries”.

Therefore, it is not a specific capping, and it is unlikely to be a limiting factor for the development of projects along the Atlantic Corridor.

Yours sincerely,

Herald Ruijters
Head of Unit

Títulos publicados:

- * **JUP - Janela Única Portuária, o Simplex do Mar**
Fernanda Nunes Ferreira
- * **O sucesso financeiro dos Caminhos de Ferro da Índia**
Luís Manuel Lopes Ascensão
- * **Sines como ativo geoestratégico nacional**
Paulo Jorge Pires Moreira
- * **A economia do transporte público na acessibilidade urbana**
Carlos Gaivoto
- * **O desempenho do terminal de contentores: modelo conceptual**
Vítor Caldeirinha
- * **A governação das autoridades portuárias em Portugal e Espanha**
Abílio Marques Afonso
- * **Regulação do Serviço Público de transportes**
Cristina Caetano
- * **O “caso” do Metro Sul do Tejo**
António Vila Verde Ribeiro
- * **Um risco histórico: Rede ferroviária europeia e competitividade da economia**
Mário Lopes
- * **Flexibilização do sistema ferroviário europeu: modelos integrados vs. modelos separados**
Nuno Marques
- * **Aeroportos e companhias aéreas redesenham parcerias estratégicas**
Fátima Rodrigues
- * **Transportes: deficiências dos processos de decisão sobre projectos estratégicos**
Mário Lopes
- * **Precisamos do caminho-de-ferro de mercadorias? Então, vamos tratar disso**
Ricardo Félix
- * **Terceiro carril e coexistência de bitolas para o tráfego de mercadorias**
Joaquim Brito dos Santos e Francisco Asseiceiro

escreva sobre transportes

NÓS PUBLICAMOS



media partner

TRANSPORTES & NEGÓCIOS

