

Ferrovias:

Bitola europeia ou bitola ibérica?

7 de Abril de 2021

Subcritores das cartas para a Comissão europeia
(28 empresários, autarcas, técnicos e académicos)

Luis Mira Amaral, ex Ministro da Indústria (1985-1995)

Mário Lopes – Eng^o civil, Prof. do Instituto Superior Técnico (IST), Ex Presidente da Associação para o Desenvolvimento de Sistemas Integrados de Transportes (ADFERSIT)

Arménio Matias - Eng^o electrotécnico, fundador e Ex Presidente da Associação para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário (ADFER), Ex Administrador da CP (Comboios de Portugal, <https://www.cp.pt/institucional/pt/empresa>)

Fernando Santos e Silva, Eng^o electrotécnico, Ex responsável no Metropolitano de Lisboa pelos processos de homologação dos novos troços

Joaquim Polido, Ex Presidente da Fernave (<http://www.fernave.pt/>), Ex Presidente da ADFERSIT, Ex quadro superior da CP

Luis Cabral da Silva, Eng^o electrotécnico, gestor, Ex- quadro superior da REFER (Rede Ferroviária Nacional, actual IP, <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/>), especialista em Transportes e Vias de Comunicação

Acúrcio Santos, Eng^o electrotécnico, Ex-Director de material circulante e Ex Director dos Serviços Regionais da CP

Alberto Grossinho, Eng^o mecânico. Principais funções desempenhadas na REFER (Rede Ferroviária Nacional), entre 1970 e 2011: Director Geral Adjunto para a Segurança, Director de Circulação, e elemento de ligação ao IMTT (Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres) para as questões de interoperabilidade.

Mário Ribeiro, Eng^o mecânico, Ex quadro superior da TAP no serviço de manutenção

Eugénio Menezes de Sequeira, Eng^o Agrónomo, Investigador Coordenador aposentado do Instituto Nacional de Investigação Agrária, Ex Presidente da Liga para a Protecção da Natureza, Membro da Comissão de Ambiente da Sociedade de Geografia de Lisboa

Fernando Mendes – Eng^o electrotécnico, empresário

Henrique Neto, empresário

Vitor Caldeirinha, Ex Presidente da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, Ex Presidente da Associação de Portos de Portugal e Ex Presidente da ADFERSIT

João Luis Mota Campos, Ex Secretário de Estado da Justiça (2002-2004)

José Augusto Felício, Professor Catedrático do Instituto Superior de Economia e Gestão (ISEG)

João Duque, Professor Catedrático do Instituto Superior de Economia e Gestão (ISEG)

Carlos Sousa Oliveira, Professor Catedrático Jubilado do Instituto Superior Técnico (IST)

Rui Carrilho Gomes, Professor do Instituto Superior Técnico (IST)

António Gomes Correia, Professor Catedrático da Universidade do Minho (UM)

José António Ferreira de Barros,, empresário, Ex Presidente da AEP (Associação Empresarial de Portugal - <https://www.aeportugal.pt/>)

Luis Miguel Ribeiro, Presidente da AEP (Associação Empresarial de Portugal, <https://www.aeportugal.pt/>)

Fernando Castro, Presidente da AIDA, (Associação Industrial do Distrito de Aveiro, <http://aida.pt/>)

José Couto, Presidente da AFIA (Associação dos Fabricantes para a Indústria Automóvel, <https://afia.pt/>) e do CEC (Conselho Empresarial do Centro, <http://www.cec.org.pt/>)

António Miguel Batista Poças da Rosa, Presidente da NERLEI (Associação Empresarial da Região de Leiria, <https://www.nerlei.pt/>)

Rogério Hilário, Vice-Presidente do CEC (Conselho Empresarial do Centro, <http://www.cec.org.pt/>) 5

Tomás Moreira (Ex Presidente da AFIA, Associação dos Fabricantes para a Indústria Automóvel)

António Almeida Henriques†, Presidente da Câmara Municipal de Viseu (<http://www.cm-viseu.pt/>)

José Ribau Esteves, Presidente da Câmara Municipal de Aveiro (<https://www.cm-aveiro.pt/>)

Ricardo Rio, Presidente da Câmara Municipal de Braga (<https://www.cm-braga.pt/pt>)

Critérios de análise

- **Competitividade da economia e serviço às pessoas. Vantagens para o sector ferroviário, construtoras, bancos, etc. são factores secundários.**
- **Visão estratégica de longo prazo**

Parte 1

Bitola ibérica ou bitola europeia?

Parte 2

Detalhes da rede de bitola europeia (velocidades, traçados, custos)

Investimentos

Parte 1

Bitola ibérica ou bitola europeia

- 1 – Enquadramento económico
- 2 – Políticas europeias
- 3 - Via marítima como alternativa
- 4 – Ilha ferroviária
- 5 – Política do Governo português
- 6 – Argumentos contra a bitola europeia
- 7 – Posição da Comissão Europeia
- 8 – Consequências das políticas actuais
- 9 – Políticas passadas

1 – Enquadramento económico

Principal parceiro comercial de Portugal: UE

	Importações (10 ⁶ euros)	Exportações (10 ⁶ euros)	Total (10 ⁶ euros)	% total
UE	37 611	30 922	68 533	70%
Resto do mundo	15 850	13 107	28 957	30%

Na Europa Portugal é periférico ⇒ precisamos de meios competitivos para importar e exportar

	Total (10 ⁶ euros)	Rodoviário (10 ⁶ euros)	Marítimo (10 ⁶ euros)	Aéreo (10 ⁶ euros)	Outros (10 ⁶ euros)
Importações	37 611	31 469	4 265	684	1 192
Exportações	30 921	23 850	5 340	1 250	482
Total	68 532	55 319	9 605	1 934	1 674

2012

89 000 ⇒ 3.2% de aumento médio anual (superior ao PIB)

2020

Comércio externo de Portugal

União Europeia – 70%

- Rodovia – 55 000 milhões de euros - 81%
- Marítimo – 14%
- Ferrovia – 2% (Espanha), restante UE – 0%

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

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

Comércio terrestre com a UE

% para países além- Pirenéus

2012 – 33%

2020 – 50%

% por rodovia

2012 – 81%

2020 – 79%

- **Tendência estrutural para a rodovia perder competitividade por causa dos constrangimentos**
- **Ambientais (poluição, congestionamento, acidentes)**
- **Energéticos (consumo, dependência de mercados hostis)**



Transportation mode	Fuel consumption	
	BTU per short ton mile	kJ per tonne kilometre
Domestic Waterborne	217	160
Class 1 Railroads	289	209
Heavy Trucks	3,357	2,426
Air freight (approx)	9,600	6,900

← 1

← 2

← 3

← 4

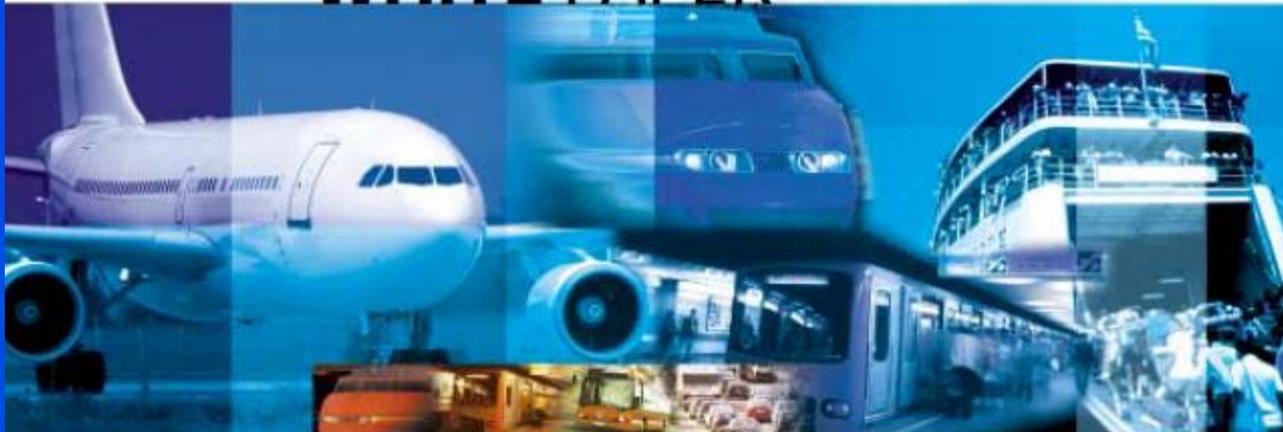
2 – Políticas europeias

Políticas de transportes da UE

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

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

WHITE PAPER



European transport policy for 2010:
time to decide

The Gothenburg European Council placed shifting the balance between modes of transport at the heart of the sustainable development strategy. This ambitious objective

Rail transport is literally the strategic sector, on which the success of the efforts to shift the balance will depend, particularly in the case of goods. Revitalising this sector means

White Paper Road Map to a Single Transport Area

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

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

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

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

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

Brussels, 12 September 2011
13915/11
PRESSE 300

"Eurovignette" directive adopted

The Council today¹ approved the European Parliament's amendments to a draft directive on road use charges for heavy goods vehicles ("Eurovignette"). The amendments voted by the

of 1999, aims at reducing pollution from road freight transport and making traffic flow smoother by levying tolls that factor in the cost of air and noise pollution due to traffic (so-called external costs) and help avoid road congestion. To this end, member states may

14.02.2011

Transporte intermodal ganha quota de mercado em 2010



O transporte intermodal ganhou quota de mercado na Europa em 2010, fruto dos obstáculos à circulação de veículos pesados nos países do centro do continente, sejam eles físicos, como a interdição de circulação aos fins de semana, sejam eles operacionais, como a limitação do número de horas de condução.

Operadores como a Modalhor, a que respeita o vídeo editado na "CARGOmedia", a SBB Cargo, a Hupac, ou a Kombiverkehr, para citar apenas os mais badalados, têm visto crescer o número de clientes que optam por colocar os seus camiões sobre comboios, ganhando tempo, dinheiro e operacionalidade.

Outros, como a Grimaldi ou a LD Lines, vêm aumentar o número de embarques de pesados de mercadorias nos seus navios, tirando partido da abertura que a CE, governos, portos, e autarquias têm vindo a conceder a soluções que retirem os camiões das estradas.

soluções que retirem os camiões das estradas.

França Ecotaxa Rodoviária

Entrada em vigor: a partir de 1 de outubro de 2013

Veículos abrangidos: Para veículos de mercadorias com peso bruto superior a 3.5ton (incluindo reboques e semi-reboques).

Congestionamento - Pirinéus

Costes externos

VENTAJAS DE LA Y VASCA

¿Sabías que la Y vasca significará para toda la sociedad un ahorro diario neto en costes externos entre 600.000 €/día en 2010 y 1.000.000 €/día en 2020?



(Pulsa sobre los números para ver más información)



- 1 Reducirá un 70% el nivel de emisiones contaminantes en el aire.
- 2 Reducirá 10 puntos el nivel de ruido generado por el transporte por carretera.
- 3 Reducirá a la mitad el volumen total de viajeros por carretera.
- 4 Incrementará el ahorro energético.
- 5 Eliminará de la carretera más de 6.500 vehículos por día.
- 6 Su trazado consumirá casi 3 veces menos espacio físico que las autopistas (hectáreas/kilómetro).
- 7 Incluye un apartado dedicado a la integración paisajística.



A zona mais congestionada, a fronteira com França, era atravessada por cerca de 9000 camiões por dia ⇒ retirar 6500 camiões é retirar quase todo o tráfego de longo curso



Accueil > Actions > Territoire durable et solidaire >
Infrastructures de transport

Imprimer

PROJETS FERROVIAIRES

La Région Aquitaine mène une politique ferroviaire structurelle ambitieuse.

Du développement de la ligne à grande vitesse à la réhabilitation du réseau existant, l'objectif est l'aménagement durable du territoire aquitain.

> TRANSPORTS DE VOYAGEURS

> TOURISME

> SPORT

> INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

« lutter contre le mur de camions qui chaque jour encombre les routes et pollue l'atmosphère jusqu'à la frontière espagnole »



Gotthard Base Tunnel

Switzerland's transalpine dream becomes a reality

The project is also part of Switzerland's long-term policy to switch as much trans-Alpine freight from road to rail to reduce pollution and congestion on Alpine highways.

Infrastructure investment alone will not guarantee success

THIS month sees the handover of the 57km Gotthard Base Tunnel from Alp Transit to Swiss Federal Railways (SBB) for trial operation in preparation for the launch of commercial services on December 11 (page 20). The Gotthard Base Tunnel may not be the longest railway tunnel in the world as there are longer tunnels on the Beijing and Guangzhou metros, but it is has a much larger diameter than a metro tunnel to cope with high-cube container and high-corner-height piggyback freight trains and it is undoubtedly one of the world's great feats of railway engineering.

The Gotthard Base Tunnel will allow the operation of much longer and heavier freight trains and faster passenger trains than are currently permitted as trains will no longer have to wind their way up the steep gradients and through the spirals on the existing line.

When it opens in December, the new tunnel will provide capacity for up to 210 freight trains and 52 passenger services per day on this important corridor linking Germany with Italy. The Zürich - Milan passenger journey time will be cut by 30 minutes to 3h 30min.

The tunnel forms part of a larger project to upgrade the Gotthard main line which includes the construction of the 15.4km Ceneri Base Tunnel which will open in 2020 creating an almost level rail corridor through the Alps, and shaving another 30 minutes off the Zürich - Milan journey time. The project is also part of Switzerland's long-term policy to switch as much trans-Alpine freight from road to rail to reduce pollution and congestion on Alpine highways.

The Gotthard Base Tunnel is the second such tunnel to be constructed in Switzerland - the first being the 34.6km Lötschberg Base Tunnel which opened in 2007. To reduce costs, only a single track was installed on the 21km northern section, while the 14km central section of the second running



Sweden is an example of a country where the infrastructure manager is ignoring the needs of international rail freight.

tunnel was completed but not fitted out, and the 7km northern section of the second running tunnel was not bored.

As the tunnel is now operating at capacity, BLS has launched a project to install the second track on the single-track section with an option to build the missing second bore. All three base tunnels are part of Switzerland's New Railway Link Across the Alps (Neat) programme, and BLS says expansion of capacity on the Lötschberg Base Tunnel is essential for Switzerland's Alpine modal shift policy.

Construction is underway of the 64km Brenner Base Tunnel linking Innsbruck, Austria with Fortezza in northern Italy on the Munich - Verona trans-Alpine axis. When it opens in 2025 it will give a major boost to the Scandinavia - Mediterranean TEN-T corridor. Further east, the 27.3km Semmering Base Tunnel in eastern Austria will improve the rail link between Vienna, southern Austria and Italy when it opens in 2024.

Finally, preparatory works are expected to start next year for a new 140km line linking

Turin, Italy, with Lyon, France, with 87km of tunnels under the western Alps, including a 57km twin-bore base tunnel.

The line is expected to open in 2028 or 2029 and will allow longer and heavier freight trains, while the Turin - Lyon journey time for passengers will be halved to 1h 27min.

While these huge projects will be of great benefit to Europe's TEN-T network by increasing capacity and cutting transit times, and Switzerland has had success in encouraging a switch from road to rail, unfortunately investment like this is not sufficient on its own to boost

rail's market share of freight traffic as a report by the European Court of Auditors makes clear (page 8).

Despite the European Union (EU) contributing €28bn to rail projects between 2007 and 2013 and a concerted effort since the early 1990s to encourage a shift of freight to rail from road, rail's market share of EU freight traffic has fallen since 2011, although some countries have managed to buck the trend.

The court says rail has failed to encourage road users to make the switch because of the overall unsatisfactory performance of rail, with very low average speeds on many international routes, which results in many freight shippers favouring road over rail. While the Fourth Railway Package will help to create a single market for rail, there

is still a long way to go to remove barriers between countries, align pricing for rail and road more closely, and improve train path allocation and the management of train operations.

Sweden is an example of a country where the infrastructure manager is ignoring the needs of international rail freight. Thankfully the Association of Swedish Train Operating Companies has produced its *Vision for Freight 2050* (page 50) which identifies 10 steps to make rail freight more responsive to customer needs. The association says increasing the reliability of infrastructure and operations and improving utilisation have the ability to make rail freight profitable, and its case appears to have caught the attention of the transport ministry.

There is no point in governments investing vast sums in railway infrastructure projects if train operators and infrastructure managers are unable or unwilling to create the conditions for rail freight to thrive. Railways need to up their game and listen to the needs of their existing and potential customers.

David Briginshaw

db@railjournal.co.uk



**Uma simples eco-taxa, que se pode
implementar de um dia para o outro,
pode ter um impacto devastador na
competitividade da economia
portuguesa**

3 – Via marítima como alternativa

Documento de suporte: http://cip.org.pt/wp-content/uploads/2018/03/Conselho_Industria_Portuguesa_final-LR.pdf



Via marítima

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

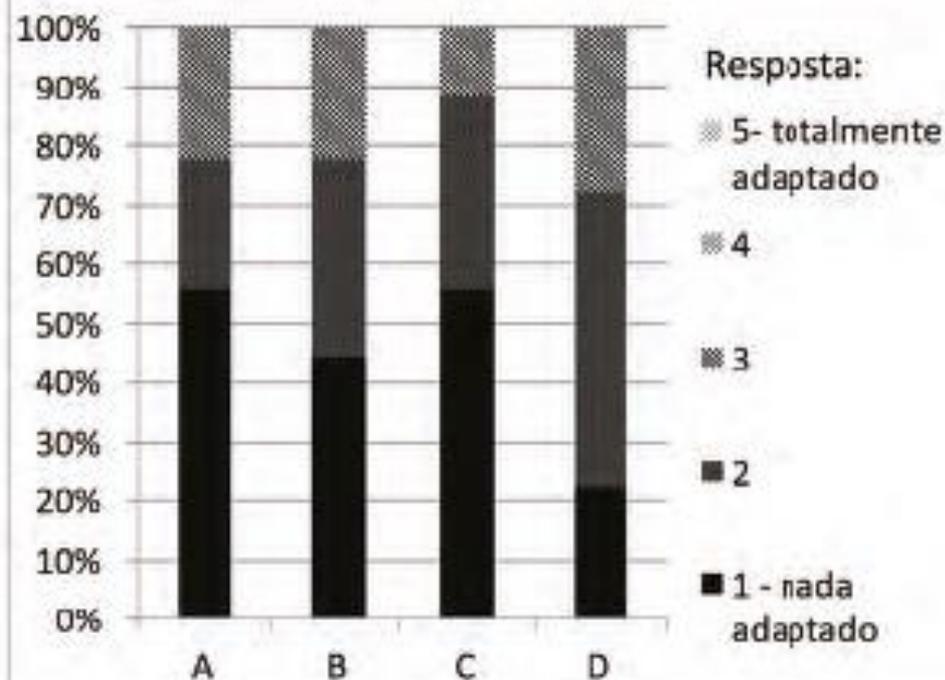
1. Como avaliaria, numa escala de 1 (nada adaptado) a 5 (totalmente adaptado), o transporte marítimo "short sea", relativamente às necessidades das suas associadas / da sua empresa, nos seguintes aspetos:

A - Oferta door-to-door

B - Tempo de trânsito

C - Frequência

D - Fiabilidade



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

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

Representatividade

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

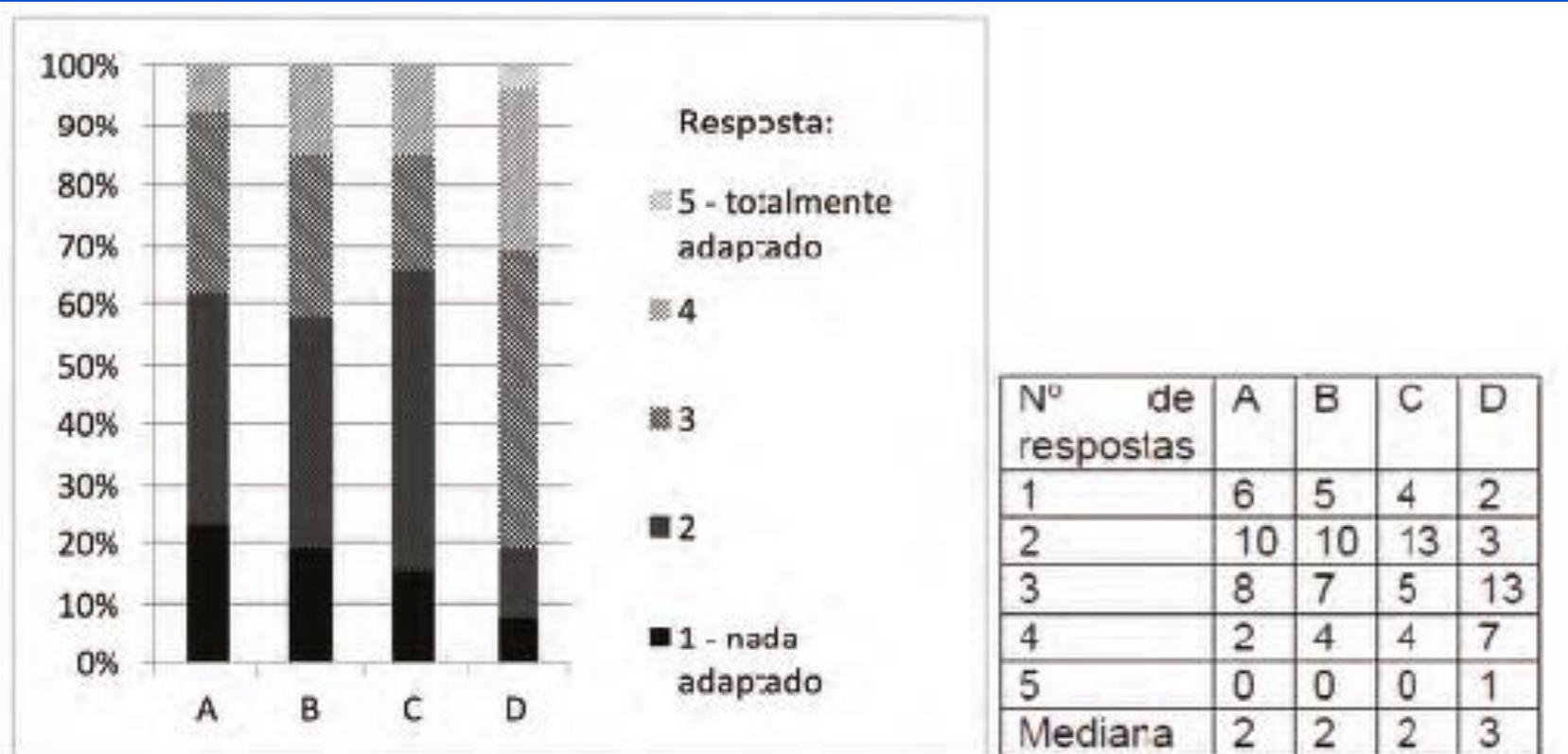


Figura 2 - Associações Sectoriais - síntese das respostas à pergunta 1

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

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

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

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

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

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

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

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

4 – “Ilha” ferroviária

Ferrovias portuguesas actuais são pouco competitivas para o tráfego internacional de mercadorias devido a:

1 - Falta de interoperabilidade com as outras redes

- BITOLA

No railway system can be fully competitive unless all matters relating to the removal of technical barriers to trade in trains and to their

interoperability — that is, their ability to run on any stretch of the network — are resolved first. In particular, although goods wagons and

- sistema de sinalização e controle de velocidade

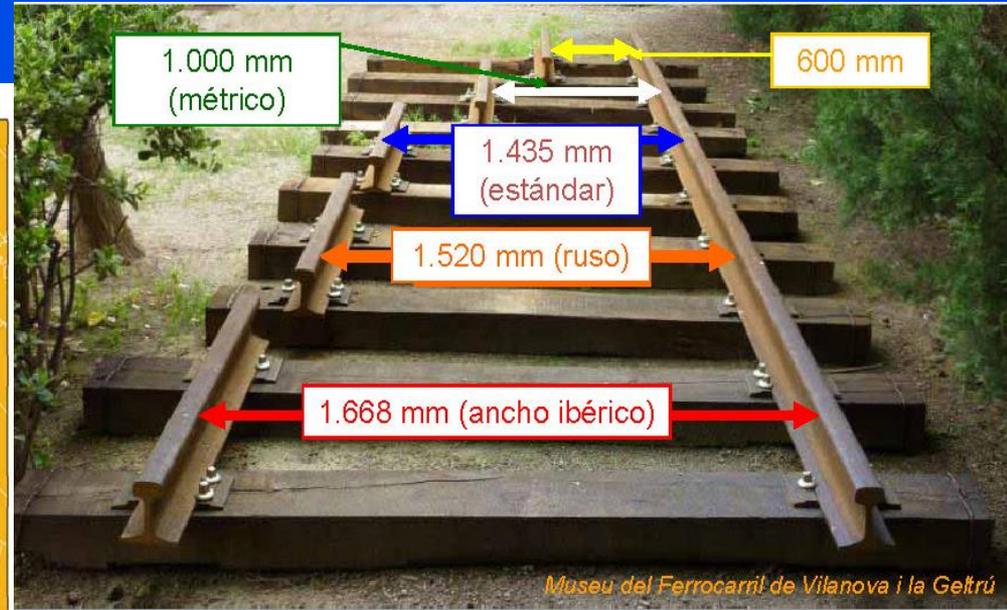
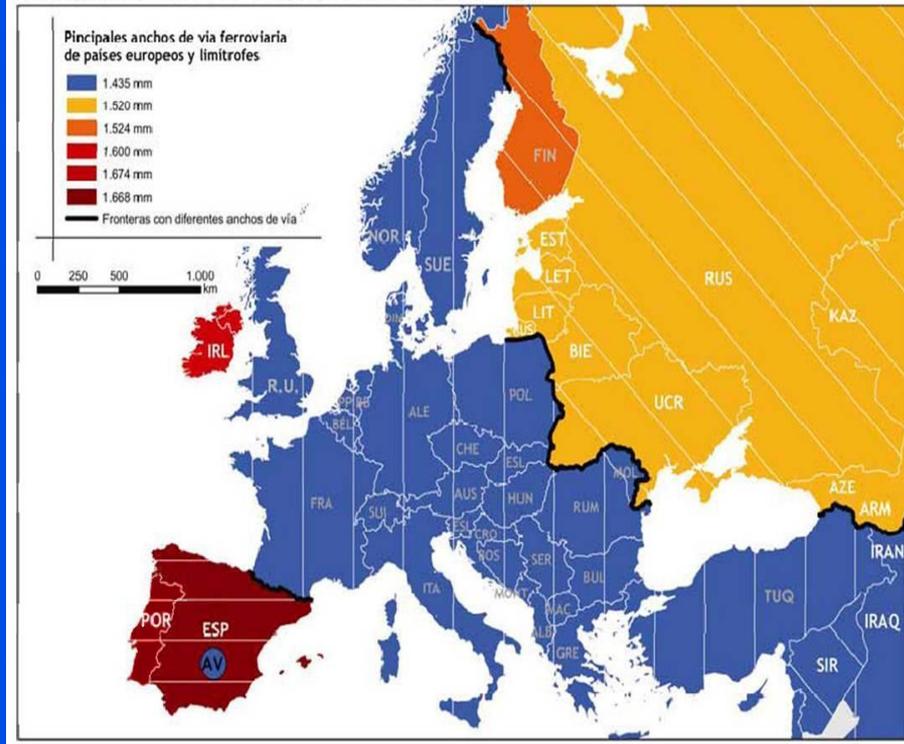
2 - Pendentes excessivas, comboios < 750m

Ferrovias - transporte internacional de mercadorias

BITOLA – problema principal

afecta tanto o material rebocado (vagens) como de tracção (locomotivas).

Principales anchos de vía ferroviarios de Europa



Comboios portugueses não entram em França. Dentro de alguns anos, nem em Espanha entrarão.

⇒ ILHA FERROVIÁRIA

Fecho de linhas de bitola ibérica em Espanha

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

européia a RFN tenderia a tornar-se uma ilha ferroviária



Solução mais eficiente para o conjunto dos problemas referidos em itinerários de grande tráfego:

Linhas novas em bitola europeia

Itinerários de grande tráfego, actual ou previsível, em Portugal:

Corredor Atlântico (rede Core da UE)

Corredores prioritários para financiamento

Corredor Atlântico



I

(Atos legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) N.º 1315/2013 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 11 de dezembro de 2013

relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE

CAPÍTULO III

REDE PRINCIPAL

*Artigo 38.º**Artigo 39.º*

Requisitos da infraestrutura

- iv) bitola nominal da via para as novas linhas ferroviárias: 1 435 mm, exceto nos casos em que a nova linha seja uma extensão de uma rede cuja bitola seja diferente e separada da das principais linhas da União.

REGULAMENTO (UE) N.º 1316/2013 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 11 de dezembro de 2013

que cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010

- (14) Com base nos objetivos estabelecidos pelo Livro Branco, as orientações para a RTE-T, constantes do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, identificam a infraestrutura da RTE-T, especificam os requisitos a cumprir por essa infraestrutura e preveem medidas para a sua execução. Essas orientações preveem, nomeadamente, a conclusão da rede principal até 2030 através da criação de novas infraestruturas e da modernização e reabilitação substanciais das infraestruturas existentes.

5 – Políticas do Governo português

5.1 - Para consumo interno

5.2 - Para a Comissão Europeia

5.3 - Motivação

2ª carta para a Comissão dos Transportes

Annex 1

Documents and declarations of members of the portuguese Government and rail authorities stating that Portugal does not need the UIC gauge

1 – the most important document is PNI 2030

(<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/documento?i=programa-nacional-de-investimentos-2030>) - investment Programme of the Portuguese Government in Infrastructures up to 2030, that does not include building or modernising any railway line in UIC gauge. It is also planned to use polyvalent sleepers, but all lines are planned to be in iberian gauge. Therefore, trains of UIC gauge will not be able to circulate anywhere in Portugal in 2030.



Carlos Fernandes

Deputy CEO at Infraestruturas de Portugal

[Visualizar perfil completo](#)



Carlos Fernandes • 3º e +

Deputy CEO at Infraestruturas de Portugal

1 m •

O Mito da BITOLA - A diferença de bitola não é nem nunca foi um obstáculo as ligações ferroviárias de passageiros ou de mercadorias.

A pujante ligação ferroviária de mercadorias entre a China e a Europa é mais uma demonstração desta realidade que alguns teimam em não querer ver!



Não há pandemia que trave o comboio da China em Duisburgo - Plataforma Media

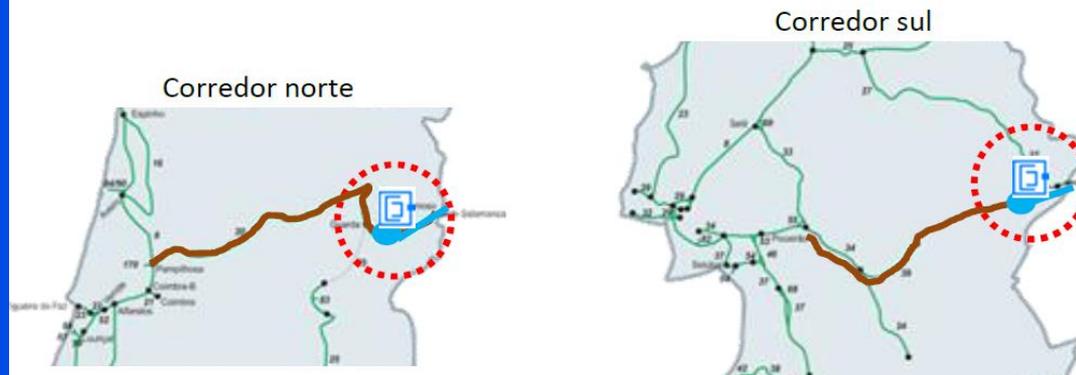
3. Estratégia para introdução da bitola europeia

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

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

Fase 1:

Com a chegada da bitola europeia à fronteira, inicia-se a Fase 1 com a construção de estações de transição de bitola dotadas com aparelhos de mudança de bitola para comboios de passageiros e terminais ferro-ferro para a mudança de carga entre as duas bitolas para comboios de mercadorias. Estas zonas de transição deverão localizar-se provisoriamente próximo da fronteira para permitir migrar bitola no corredor.





Investimento sem coordenação com Espanha transforma Portugal em ilha ferroviária – Governo

O investimento em ferrovia sem coordenação com Espanha pode transformar Portugal numa "ilha ferroviária" garantiu hoje o secretário de Estado da Infraestruturas, Guilherme W. d'Oliveira Martins, no parlamento.

Lusa

14 Fevereiro 2019 — 17:23



TÓPICOS

Economia



O governante, que falou no plenário no âmbito de um debate de atualidade requerido pelo PSD, sobre bitola ferroviária (distância entre carris), garantiu que não faz sentido investir na alteração total deste parâmetro técnico da bitola ibérica, usada em Portugal, para a europeia.

"O sistema permite mudança de bitolas e esta mudança é feita rapidamente e com custos baixos. Espanha tem 87% da rede em bitola ibérica e Portugal e Espanha estão coordenados no uso de travessa polivalente nas fronteiras para permitir alteração. A estrutura fica preparada para migrar para bitola europeia quando assim Espanha decidir", referiu o governante.

Doc. da IP – Portugal só começará a introduzir a bitola europeia depois da Espanha a colocar nas nossas fronteiras

Porque razão a Espanha construiria Linhas em bitola europeia para Portugal, sabendo que estas não teriam continuidade quando lá chegasse?

Declarações do Secretário de Estado: a Espanha é vai decidir quando se fará a mudança da bitola em Portugal. E quando será? Com estas políticas do nosso lado:

⇒ Nunca

Mantém-se a exclusividade da bitola ibérica porque é uma protecção contra a concorrência na operação ferroviária. É óbvio: nenhum operador comprará material não standard para servir um mercado pequeno como o português

Em Portugal, o material circulante e o material de via serão mais caros do que no resto da Europa porque serão material não standard a ser comprado sempre em pequenas quantidades, dado que é para um mercado de pequena dimensão

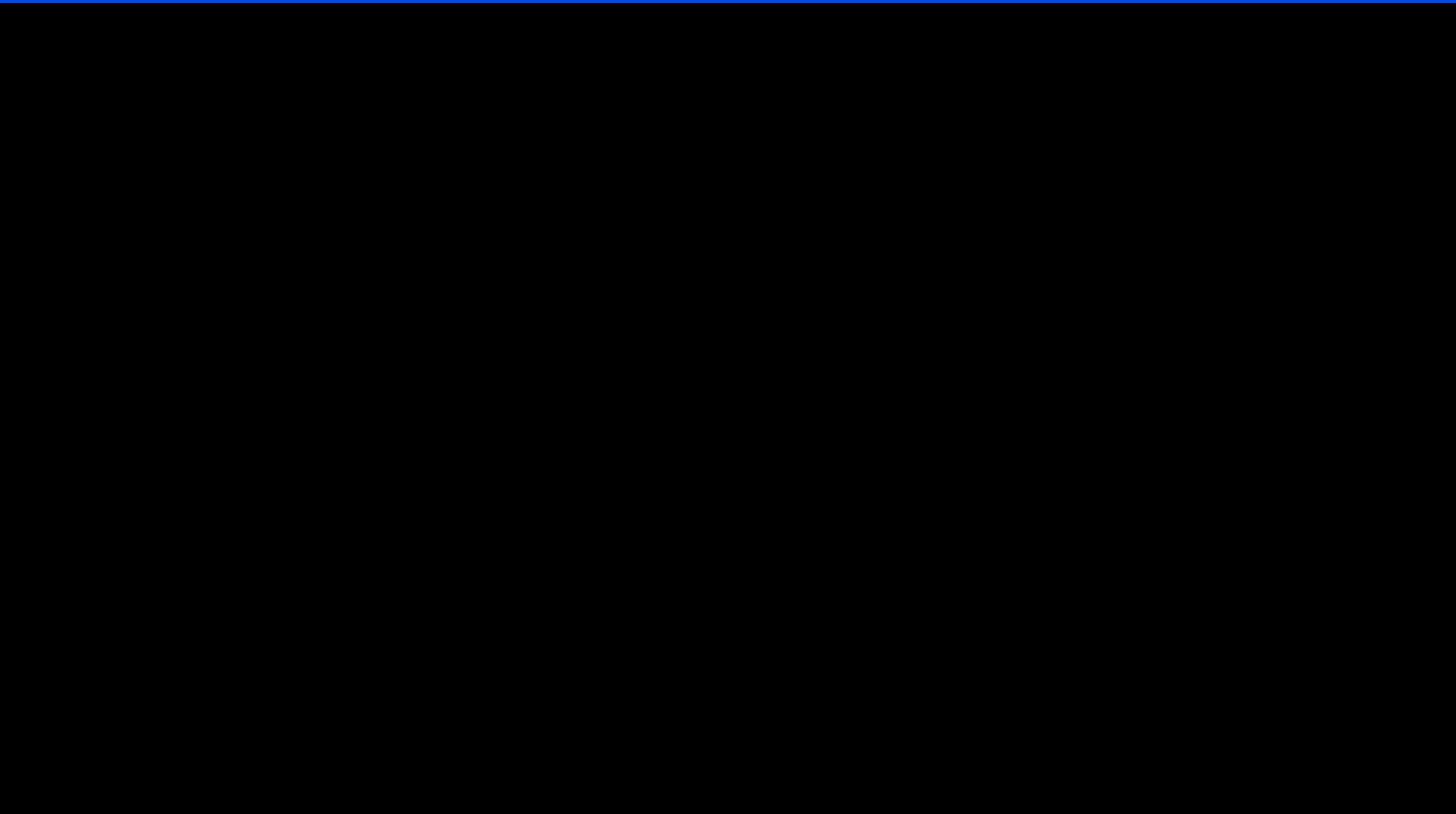
Ausência de concorrência + material mais caro

⇒ custos superiores

⇒ **sacrifica-se a competitividade da economia para servir as empresas da operação ferroviária (que passarão a monopólios do transporte de mercadorias nas médias e longas distâncias à medida que a rodovia perder competitividade), ou seja,**

⇒ **em vez da ferrovia servir o país, teremos o país a servir a ferrovia (e a empobrecer)**

Confirmação de que manter a exclusividade da bitola ibérica é para evitar a concorrência



Para ver o vídeo acima (primeiros 15 segundos), arrastar o rato para cima do vídeo (zona a preto) e carregar no icon “play”, que aparece em baixo à esquerda

Protecção contra a concorrência:

- viola as regras de concorrência e livre acesso ao mercado impostas pelos Tratados.

Artigo 170º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, TFUE:

TÍTULO XVI

AS REDES TRANSEUROPEIAS

Artigo 170.º

(ex-artigo 154.º TCE)

1. A fim de contribuir para a realização dos objetivos enunciados nos artigos 26.º e 174.º e de permitir que os cidadãos da União, os operadores económicos e as coletividades regionais e locais beneficiem plenamente das vantagens decorrentes da criação de um espaço sem fronteiras internas, a União contribuirá para a criação e o desenvolvimento de redes transeuropeias nos setores das infraestruturas dos transportes, das telecomunicações e da energia.

26.10.2012

PT

Jornal Oficial da União Europeia

C 326/125

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

6 - Argumentos contra a bitola europeia

6.1 - A Espanha não está a fazer nada

**6.2 - Temos a via marítima para chegar à
Europa**

6.3 - Transbordos

6.4 - Eixos variáveis, eixos intermutáveis

Portugal desistiu da ferrovia de bitola europeia e da Alta Velocidade nas ligações internacionais.

Consequências:

⇒ Espanha:

- 1 - desistiu das ligações de bitola europeia e Alta Velocidade a Portugal**
- 2 - planeia a rede ferroviária ignorando Portugal**
- 3 - Portugal caminha para o isolamento ferroviário**

5.1 - A Espanha não está a fazer nada

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

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



MINISTERIO
DE FOMENTO

OFICINA DE INFORMACION

Revisión de la Red Transeuropea de Transportes

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

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

El presupuesto de las actuaciones previstas en el Corredor Atlántico ascenderá a 11.700 millones de euros. Las principales inversiones previstas en el periodo 2014-2020 son las siguientes:

Corredor Atlántico	11.699 M€
Frontera Francesa-Valladolid	1.739 M€
Venta de Baños-León-Asturias	300 M€
Olmedo-Ourense	2.500 M€
Interoperabilidad (estándares UIC - instalación de tercer carril):	
- Madrid-Ávila-Valladolid	
- León-Ourense-Vigo	
- <u>Medina del Campo-Portuguese border</u>	
- <u>Burgos-Bilbao&French border</u>	3.770 M€
Lugo-Santiago de Compostela (vialio)	600 M€
Acceso ferroviario a puertos	1.450 M€
Acceso vialio a puertos	320 M€
Plataformas multimodales y accesos a grandes centros de producción	1.020 M€

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

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

Fomento asegura ahora que el mejor modelo para el AVE es el del tráfico mixto

José Blanco, que cumple dos años al frente del Ministerio, dice que la Alta Velocidad habría sido «más eficiente» para pasajeros y mercancías

07.04.2011 | 02:00

Oviedo, Pablo GONZÁLEZ

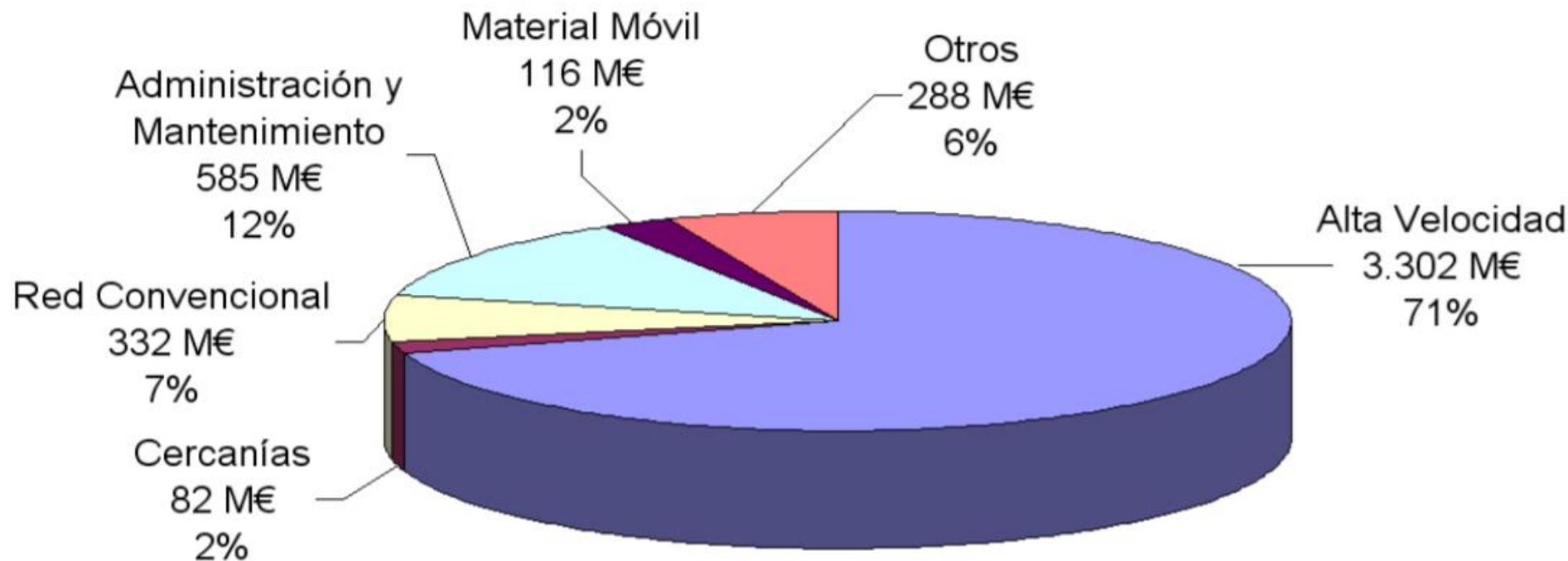
La falta de fondos para afrontar como estaban previstas en un principio las obras del AVE empujaron ayer al ministro de Fomento, José Blanco, a reconocer abiertamente que el plan para la implantación de la Alta Velocidad en España no es el «más eficiente», ya que se debería haber apostado por un diseño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



7. Detalle de la inversión por áreas a) Ferrocarriles (1)

Proyecto de Presupuesto 2013

- El importe total destinado a **ferrocarriles** es de **4.705 M€** y se distribuye del siguiente modo:





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

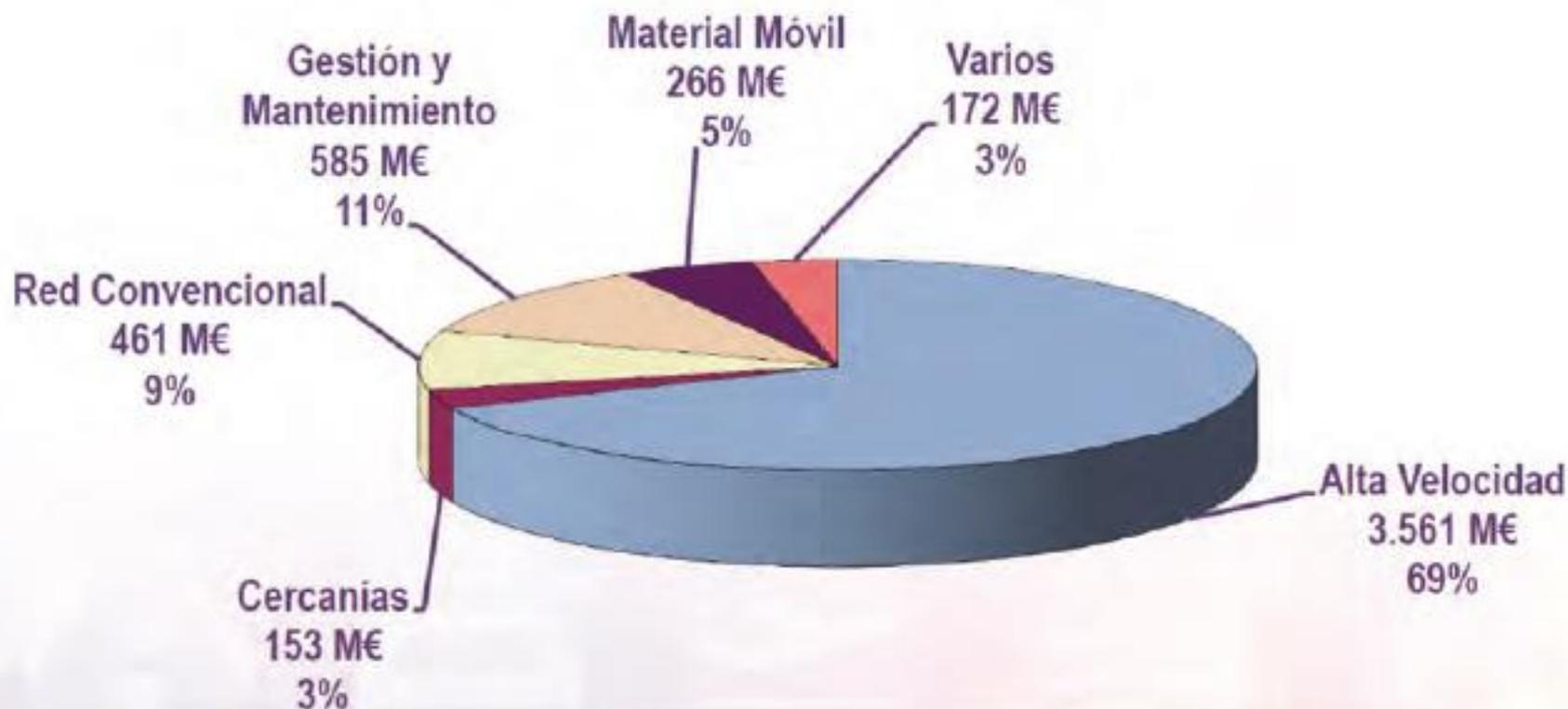


Figura 6 - Proposta de OE de Espanha em 2015. Investimento em ferrovia

ESPANHA

3000 km de Linhas construídas entre 1988 e 2015



P - linha exclusiva para comboios de passageiros

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

2 - projecto suspenso

3- em obra.

4- em estudo

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

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

Noticias de Alicante

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

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

Laura Ballester | 28.09.2018 | 01:31

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

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

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



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

 Más fotos

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

Corredor Mediterráneo: 715 M€ (2017-2020: 3.123 M€)

Adaptación a ancho UIC (tercer carril) + Alta velocidad

- Frontera Francesa-Barcelona-Tarragona.
- Barcelona-Tarragona-Castellón-Valencia-Alicante-Murcia.
- Murcia-Cartagena.
- Murcia-Almería.
- Bobadilla-Granada.
- Estudios y proyectos (apartaderos 750 m, implantación ancho UIC y otros)

11

6.3 - Transbordos

6.4 - Eixos variáveis, eixos intermutáveis

Alternativas à mudança da bitola

Pouco competitivas:

(mais caras, mais demoradas, menos fiáveis)

a Espanha usou estes sistemas durante

décadas e investe milhares de milhões de euros

todos os anos para se ver livre deles

Transbordos: comboios de diferentes bitolas convergem simultaneamente na fronteira de ambos os lados



- **perca de tempo**
- **custos adicionais**
- **gestão da operação ferroviária:**
extremamente difícil para grandes
quantidades ⇒ perda de fiabilidade

Eixos variáveis – a solução tecnológica que o Governo e o Prof Costa e Silva invocam para dizer, para consumo doméstico, que a bitola europeia é desnecessária

 **CONGRESO INNOVACIÓN FERROVIARIA**
19-20-21 octubre 2016
VALENCIA Sede: Museo de las Ciencias Príncipe Felipe

 **UNED**
PONENCIA

 **Azvi**  **EJES DE ANCHO VARIABLE SL**  **tria**

EJE OGI
SISTEMA DE CAMBIO AUTOMÁTICO DE ANCHO DE VÍA PARA TRENES DE MERCANCÍAS



José Pozo Barahona · Beltrán Rubio de Hita



CONGRESO
INNOVACIÓN FERROVIARIA

19-20-21 OCTUBRE 2016

VALENCIA

Sede: Museo de las Ciencias Príncipe Felipe



UNED

PONENCIA



Actualmente en España, sólo los trenes de viajeros disponen de capacidad para transitar entre la red de ancho estándar y la red de ancho ibérico.

No existe por lo tanto una solución basada en el cambio de ancho automático para los tráfico de mercancías, por lo que se están desarrollando en la actualidad proyectos de gran coste técnico y económico para remodelar la red convencional existente de ancho ibérico y dotarla de un tercer carril para hacerla útil a los tráfico de ancho estándar.

El proyecto que está llevando a cabo el consorcio formado por Azvi, Tria y Ogi en colaboración con ADIF, consiste en el desarrollo y homologación de un eje de ancho variable apto para vagones de mercancías.

Este sistema de cambio de ancho automático parte de la tecnología OGI desarrollada en la década de los años 70, sometida a una importante labor de reingeniería por parte del consorcio para adaptarla a los tiempos actuales.

Este eje de ancho variable permitirá que el ancho europeo se vaya implantando progresivamente en las líneas de ancho convencional, al poder circular cualquier tipo de vagón equipado con estos ejes indistintamente por vías en ancho ibérico y vías en ancho estándar en España.

Al igual que ocurre en los trenes de viajeros, que desde finales de los años 60 vienen utilizando tecnologías de ancho variable para poder transitar entre España (ancho 1.668 mm) y Francia (ancho 1.435 mm) y entre las Líneas de Alta Velocidad (1.435 mm) y las Líneas Convencionales (1.668 mm), este eje permitirá que coexistan tráfico de mercancías en ambos anchos y progresivamente se pueda cambiar el ancho de la red convencional existente en España, para adaptarlo al ancho internacional, lo que implicaría mejoras en los tráfico a/desde Europa a España y en la competitividad del transporte ferroviario de mercancías.

Así mismo, una vez homologado en el resto de países europeos, un tren de mercancías equipado con este eje de rodadura desplazable podrá circular entre las diferentes fronteras existentes con anchos de vía distintos, eliminando así los puntos de rotura de carga.

De esta forma se acortarán considerablemente los tiempos de recorrido de las mercancías y se permitirá mejorar también la competitividad de este modo de transporte.

Eixos variáveis versus eixos fixos

- Mais pesados \Rightarrow reduzem o peso da mercadoria por vagão
- Mais caros \Rightarrow aumentam o custo do transporte
- Poucos fabricantes (essencialmente espanhóis) produzem estes eixos \Rightarrow menos concorrência \Rightarrow custos superiores

Tecnicamente muito mais complexos: não podem ser reparados em qualquer local + vagões de mercadorias circulam por toda a Europa nas redes com a mesma bitola
⇒ um vagão que se avarie na Alemanha por exemplo teria de ser rebocado para Espanha para ser reparado,

ou

o operador teria de dispor de instalações técnicas em quase toda a Europa para fazer essas reparações.

Nenhum operador vai comprar comboios deste tipo só para servir o mercado português ⇒ não haverá concorrência na operação ferroviária

7 – Posição da Comissão Europeia

7.1 – Má fundamentação técnico-económica das políticas da UE

7.2 - Consequências

4 cartas para a Comissária dos Transportes e análise das respostas:

<https://www.transportesenegocios.pt/a-comissao-europeia-e-a-questao-da-bitola-ferroviaria/>

7.1 – Má fundamentação técnico-económica das políticas da UE



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

Directorate B - Investment, Innovative & Sustainable Transport
The Director

Brussels, 12 October 2020
MOVE/ARES(2020)6060971

Mr Mário LOPES
mariolopes@tecnico.ulisboa.pt

Mr Henrique NETO
henriquejosesusaneto@gmail.com

Dear Mr Lopes,
Dear Mr Neto,

I acknowledge receipt of your second letter to Commissioner Vălean of 21 September. Commissioner Vălean asked me to reply on her behalf.

As stated in the reply to your first letter, interoperability of rail within the Iberian Peninsula and with the rest of the EU is of high importance to the European Commission. Article 39.2.a (iv) of the TEN-T Regulation implies that the new high-speed lines between Lisbon and Madrid, Lisbon and Porto and Aveiro and Salamanca have to be constructed in UIC gauge. This may be achieved through the intermediate step of equipment with polyvalent sleepers and the later shifting to UIC gauge. With the



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

Directorate B - Investment, Innovative & Sustainable Transport
The Director

Brussels, 18 November 2020
MOVE/B/IMazAres(2020)7321894

Mr Mário LOPES
mariolopes@tecnico.ulisboa.pt

Mr Henrique NETO
henriquejosesusaneto@gmail.com

- The fact that it will take some time to change the position of rails on polyvalent sleepers to go from Iberian to UIC gauge and that this may cause disruptions of traffic especially on single lines, is the case for all rail works, including maintenance works, everywhere in the EU. In many if not all cases, solutions are put in place to minimize or avoid those disruptions (for example, works conducted during the night, traffic diverted on other lines, transshipment to trucks etc.).

Obras ferroviárias – interrupções contínuas de circulação

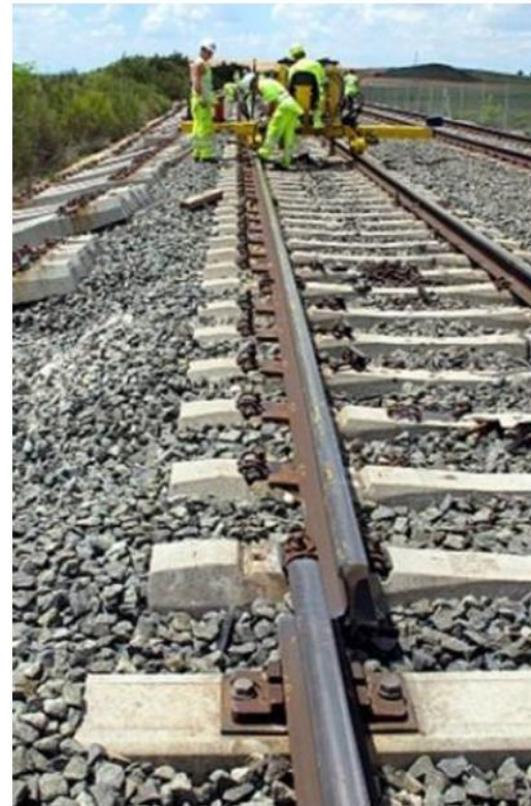
Manutenção e melhorias –umas horas durante a noite

Mudança da bitola – do princípio ao fim da obra na linha toda

TRAVIESAS POLIVALENTES

FASES DEL CAMBIO DEL ANCHO

1. Preparación de los trabajos.
2. Cambio del ancho.
3. Neutralización de tensiones.
4. Tratamiento mecanizado de la vía.



Dear Ms Adina Valean

Commissioner for Transportation

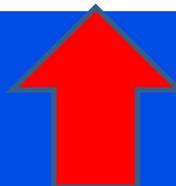
Email: cab-valean-contact@ec.europa.eu

Address: Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brussels
Belgium

Lisboa, 9 December 2020

Subject: risk of Isolation of the Portuguese economy – clarification of the rail component of the TEN-T in Portugal

the economy. Therefore, your comparison of the impact of works to change the rail gauge with other rail works is ill-founded, leading to policies that are creating situations that in the future will be very difficult and expensive to solve.



7.2 - Consequências

Custos da bitola europeia

1 – custos directos: obra ferroviária

2 – custos indirectos: custos para a economia (empresas e pessoas) devido a interrupções do tráfego

Custos directos (2010): 1500 M euros / 3300 km. Média: 0.5 M euros / km

Actualização para 2021, (2600km) + portos: 2000 a 2500 M euros

Nota: menos do que se vai pôr na TAP

	Nº de AMV's	Custo de 1 unidade		TOTAL	
		1 km de via (travessas ou carris)			
	Km's de via	Material	Colocação	Material	Colocação
AMV's	3 000	150 000	17 500	450 000 000	54 000 000
Travessas	3300	110 000	120 000	363 000 000	396 000 000
Carris	3300	81 000	55 000	267 300 000x0,1*= 27 000 000	181 500 000

*Admite-se que 90% dos carris são reutilizados

Custo total: 450 + 54 + 363 + 396 + 27 + 182 ≈ 1500 Milhões de euros

Segundo os defensores do adiamento indefinido da migração da bitola esta custa:

- dezenas de milhar de milhões de euros

⇒ Custos indirectos

Redução de custos indirectos

- Ter alternativas
- Construir rede core da UE (itinerários de grande tráfego): linhas novas em bitola europeia (custo adicional na construção ⇒ ZERO)
- Depois disso, com alternativas ferroviárias nos itinerários de maior tráfego, os custos indirectos serão muito menores

**Adiar a introdução da bitola
europeia \Rightarrow torná-la muito
mais cara e difícil no futuro**

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



Linha mais importante para a economia portuguesa: Aveiro-Salamanca

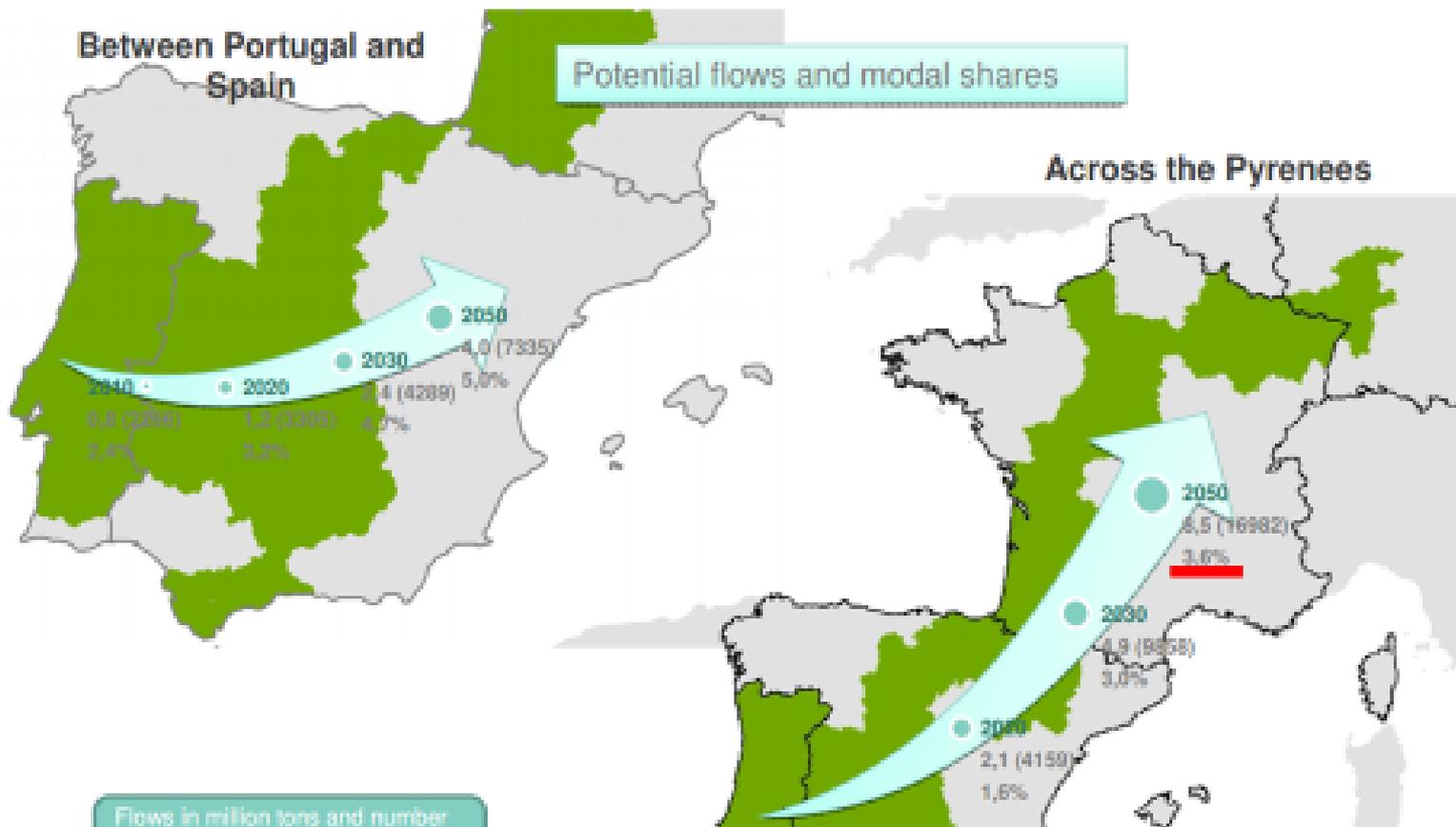
Annex 3

Studies to estimate demand of rail freight traffic in the International Corridor North

All the studies to estimate future freight transportation demand in the Atlantic Corridor, are based on the assumption that EU transport policies don't exist. These policies aim at transferring 50% of road transportation of goods in medium and long distances (>300km) to rail and maritime transport, being rail the structuring mode.

Apresentação do Presidente da REFER na OE em 9 de Novembro de 2015

Atlantic Corridor
PROSPECTIVE | High Potential





PART 5 Implementation plan
Timetabling year 2015

The following table encompasses the annual flows, differentiated by market and by type of relation, in 2010 and with different prediction horizons:

		Flux de transport internationaux terrestres de marchandises sur le corridor n°4 (Kt)															
		Interne				Echange				Transit				Total			
		Ferroviaire		Traf. Terrestre	Part mod. Ferro.	Ferroviaire		Traf. Terrestre	Part mod. Ferro.	Ferroviaire		Traf. Terrestre	Part mod. Ferro.	Ferroviaire		Traf. Terrestre	
		Conv. + TC	Auto. Ferro.			Conv. + TC	Auto. Ferro.			Conv. + TC	Auto. Ferro.			Conv. + TC	Auto. Ferro.		
Total	2010	517		2,7%	19 172	3 883		5,3%	72 672	2 280		10,8%	21 039	6 680		5,9%	112 884
	2020	953	132	4,8%	22 686	7 471	1 916	10,8%	87 308	3 781	36	14,6%	26 183	12 204	2 084	10,5%	136 177
	2030	1 953	1 139	9,9%	31 090	11 686	3 547	13,2%	115 571	5 648	253	17,2%	34 265	19 288	4 939	13,4%	180 926
Transpyrénéen	2010	303		3,3%	9 255	1 152		3,4%	34 251	508		5,6%	9 095	1 963		3,7%	52 601
	2020	631	132	6,4%	12 020	2 929	1 916	11,6%	41 647	830	36	7,7%	11 241	4 391	2 084	10,0%	64 908
	2030	1 101	1 139	13,8%	16 192	4 856	3 547	15,7%	53 598	1 103	253	9,8%	13 904	7 060	4 939	14,3%	83 694
Sud	2010	213		2,2%	9 917	580		2,9%	19 657	0		0,0%	219	793		2,7%	29 792
	2020	321		3,0%	10 666	834		3,9%	21 345	1		0,6%	240	1 157		3,6%	32 252
	2030	853		5,7%	14 898	1 501		5,0%	29 791	5		1,5%	335	2 359		5,2%	45 024
Nord	2010	Etant donné que le corridor s'arrête en France, il n'y a pas de trafic international interne au corridor au Nord				2 152		11,5%	18 765	1 772		15,1%	11 725	3 924		12,9%	30 490
	2020					3 708		15,3%	24 315	2 949		20,1%	14 702	6 657		17,1%	39 017
	2030					5 329		16,6%	32 182	4 540		22,7%	20 026	9 869		18,9%	52 208

Atlantic Core Network Corridor Study

Final Report

December 2014

Atlantic Corridor, Final Report

2030, the RFC4 study estimated that total corridor volumes would rise to 475 million tonnes, with road (55%), sea (41%) and rail (4%). Thus all modes of transport are expected to grow at similar levels.

Summary of Forecasts

Based on the above tables, with the corridor defined in terms of tonnages from selected O/D combinations, the shares of cross-border traffic per mode are as follows. This way it is possible to see the role played by maritime transport isolating only the flows where there is competition between land and sea modes.

The first table (below) shows the shares by mode for the cross-border O/Ds. The second includes the (larger) volumes of domestic traffic. Both tables exclude any flows with origins or destinations outside the range of countries selected. Those are mainly flows to or from Eastern Europe, Scandinavia, the Eastern Mediterranean, North Africa, and deep sea locations.

Table 48: Modal Share, according to cross-border tonnage (000s)

	2010	2010 Share	2050 (Scenario)	2050 Share
Rail	19 805	4.9%	41 048	<u>6.0%</u>
Road	233 004	57.9%	400 895	59.0%
IWT	28 306	7.0%	43 273	6.4%
Sea	121 334	30.1%	194 286	28.6%
Total	402 450	100.0%	679 502	100.0%

Your mail on the objectives of the Atlantic Corridor addressed to Commissioner Violeta Bulc

Message 4 of 72



From **Carlo.DE-GRANDIS@ec.europa.eu**
To **mariolopes@tecnico.ulisboa.pt**
Cc **Alessandro.CARANO@ec.europa.eu** , **Frederic.VERSINI@ec.europa.eu**
Date **Fri 10:28**

Dear Mr Lopes,

Following your e-mail addressed to Commissioner Bulc on the objectives of the Atlantic Corridor, let me reply shortly on her behalf:

The peculiar gauge break affecting the Iberian peninsula affects significantly the performances of the railway mode in this area, together with suboptimal modal integration.

Addressing it requires a systemic approach to develop a strategic deployment plan of railway interoperability, so as to ensure an effective co-existence of the two systems from now to the full deployment of the UIC gauge.

Since 2014 ad hoc group ES-PT on interoperability, called for by the EU Coordinator, has become operational and produced lots of material on the fine-tuning of plans, rules, etc. to allow a seamless interconnection between the two countries.

In order to proceed overcoming the current barriers and the poor rail interconnections between Spain and Portugal, several projects supported by the EU (CEF and ESIF) are on-going, notably:

Your mail on the objectives of the Atlantic Corridor addressed to Commissioner Violeta Bulc

Message 4 of 72



From **Carlo.DE-GRANDIS@ec.europa.eu**
To **mariolopes@tecnico.ulisboa.pt**
Cc **Alessandro.CARANO@ec.europa.eu** , **Frederic.VERSINI@ec.europa.eu**
Date **Fri 10:28**

The transport market study quoted was based on an inertial hypothesis: adding infrastructure but with no measures for improving the railway share, no Eurovignette, no impact of new enhanced transhipment operations in terminals, ... (actually, improving operational rules even without investments would substantially improve the picture- and these measures of policy were not factored in).

The 50% share for medium to long-distance transport is a EU-wide reference for long-term evolution, as an average value for the Union transport market; therefore it does not apply evenly to each EU region or country.

I hope it helps clarifying your questions.

Best regards,

Carlo De Grandis
Policy Coordinator



8 – Consequências das políticas actuais

Indústria de Componentes para Automóveis

Estatísticas 2018



Número de Empresas:
235 empresas



Volume de Negócios:
11,3 mil milhões de euros



Volume de emprego directo:
55.000 trabalhadores



Indústria Automóvel. Notícias

Exportações de componentes automóveis bateram recorde absoluto em janeiro

Quase 750 milhões de euros exportados num mês, fizeram de janeiro de 2019 o melhor mês de sempre das exportações de componentes do sector automóvel [...]

A linha ferroviária Aveiro – Salamanca é vital para a sobrevivência do sector automóvel

Assim, concluímos que:

A longo prazo será fundamental para a sobrevivência da nossa indústria a existência de boas ligações ferroviárias a Espanha e ultra-Pirinéus, de preferência com bitolas que não obriguem a transbordos.

Considerando que 75 % desta indústria se situa a norte do distrito de Leiria, a já planeada linha Sines – Badajoz – Madrid – Burgos não é alternativa possível. Pelo contrário, é de primordial importância a linha Aveiro – Salamanca – Burgos que tarda a ser lançada.

O Governo não poderá perder a oportunidade de inscrever no próximo quadro comunitário 2021-2027 os fundos necessários para a construção da nova linha Aveiro-Salamanca.

De acordo com Tomás Moreira, presidente da AFIA, «se isso não acontecesse, estaria a cometer-se um atentado contra a nossa economia, pois a médio prazo condenaríamos as nossas empresas a um isolamento ferroviário com consequências fatais para o seu desenvolvimento e para a sobrevivência da indústria automóvel em Portugal».

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

Tomás Moreira, Presidente da AFIA

Abril de 2019

INFLUÊNCIA DECISIVA NA COMPETITIVIDADE FUTURA DA NOSSA ECONOMIA



FOTOGRAFIA: J. OLIVEIRA

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

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

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

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

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



José Couto,
presidente do CEC

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



Fernando Paiva de Castro,
presidente da AIDA

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



Paulo Nunes de Almeida,
presidente da AEP

A competitividade das empresas e da economia nacional depende da existência de infraestruturas de suporte à internacionalização, ambientalmente sustentáveis, nas quais a ferrovia se inclui. Mas tal exige que o transporte ferroviário possa ser efetuado por linhas com um traçado adequado e em bitola europeia, a partir dos centros logísticos localizados perto dos portos nacionais e das principais regiões exportadoras. A opção por manter, exclusivamente, a bitola ibérica nos investimentos que se venham a realizar, poderá comprometer durante décadas a disponibilização de um transporte ferroviário eficaz e eficiente, com sérias implicações no desempenho das exportações de bens (76% têm como destino a União Europeia) e da economia portuguesa. ■

Limitação da rede ferroviária pode isolar a economia portuguesa

Siderurgia Nacional vai para Espanha? Quem se segue?

Expresso, 8 de junho de 2013

Mário Lopes
e Manuel Aroso

A médio prazo perspectiva-se uma situação extremamente preocupante: de acordo com os planos dos Governos português e espanhol, em 2020, a rede ferroviária de bitola europeia apta para tráfego de mercadorias cobrirá toda a Espanha e ligará os principais portos e plataformas logísticas espanhóis diretamente ao centro da Europa e em Portugal apenas existirá a linha Poceirão-Caia com ligação a Sines. O resto da rede ferroviária portuguesa, em bitola ibérica, não permite ligações diretas e competitivas à Europa além Pirenéus. No mapa podem ver-se as linhas de bitola europeia previstas para 2020 em Portugal e Espanha e a localização das plataformas logísticas que melhor servirão a economia portuguesa.

O centro e norte de Portugal, onde se produzem 2/3 das mercadorias que exportamos por via terrestre, serão servidos essencialmente pelas plataformas logísticas de Salamanca e da Galiza, pois os meios de trans-



sa, que tenderá a albanizar-se de forma progressiva e invisível. Isto resulta de o país não dispor de um plano estratégico de transportes (PET), adequado às necessidades das pessoas e das empresas. O plano existente de estratégico só tem o nome, basta ver que foi feito para um horizonte

portuguesas poderiam concorrer diretamente, em vez de grandes PPP, que são mais atrativas para grandes empresas estrangeiras.

A gravidade desta situação é substanciada na notícia recente segundo a qual a Siderurgia Nacional analisa a hipótese de se deslocalizar

Nota: a Linha da Beira Alta entupirá rapidamente porque é em via única

CONSEQUÊNCIAS:

da falta de vias férreas competitivas na ligação à Europa:

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



Isto não se vê, mas já está a acontecer

CEF Transport

A new policy framework

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

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

**Não cumprimento de compromissos internacionais
(equivalente a uma bancarrota sectorial): descrédito do país**

9 – Políticas passadas

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/88

Considerando que os contactos regularmente estabelecidos entre o Governo Português e o Governo Espanhol têm permitido analisar e coordenar a execução dos grandes eixos internacionais por via terrestre a cargo de cada um dos países;

Considerando que Portugal e a Espanha prevêem a construção de novas linhas ferroviárias para alta velocidade, embora com periodificações próprias;

Considerando que o caminho de ferro com linhas de alta velocidade representa uma nova era para o transporte ferroviário e que os avanços significativos desta concepção de transporte são importantes para a construção do mercado interno na Comunidade Europeia;

Considerando que, neste contexto, a Península não deveria ficar à margem, perpetuando uma situação de excepção quanto à bitola ferroviária (1,667 m) decidida pela Espanha na época do arranque do caminho de ferro, quando outros países, incluindo Portugal, haviam optado por uma bitola diferente (1,435 m);

Considerando os resultados das conversações que vêm sendo mantidas entre os Ministros responsáveis pelos transportes em ambos os países, quer no quadro bilateral, quer no âmbito do Conselho da Comunidade Europeia:

Modelo 17.2 - Anexo 4 - 1988

Direcção-Geral das Construções e Obras SERVIÇO PROFISSIONAL REGIÃO DE BARRANCO E ALGARVES	1. IDENTIFICAÇÃO DE FERRIAS DA ÁREA DE INTERVENÇÃO DO CONTRATANTE Contrato: _____ CÍRCULO: _____ Repartição/Bairro: _____	2. DATA DE REGISTO DO CONTRATO 1988
	3. IDENTIFICAÇÃO DO CONTRATANTE NOME: _____ NÚMERO TÉCNICO DO CONTRATANTE: _____	
4. IDENTIFICAÇÃO DO CONTRATADO NOME: _____		5. CONTRATANTE INTERESSADO NOME: _____

Nos termos da alínea g) do artigo 202.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolveu:

1 — As novas linhas ferroviárias que venham a ser construídas em Portugal para transporte de passageiros em alta velocidade — velocidade nominal mínima igual ou superior a 300 km — deverão adoptar a bitola europeia (1,435 m).

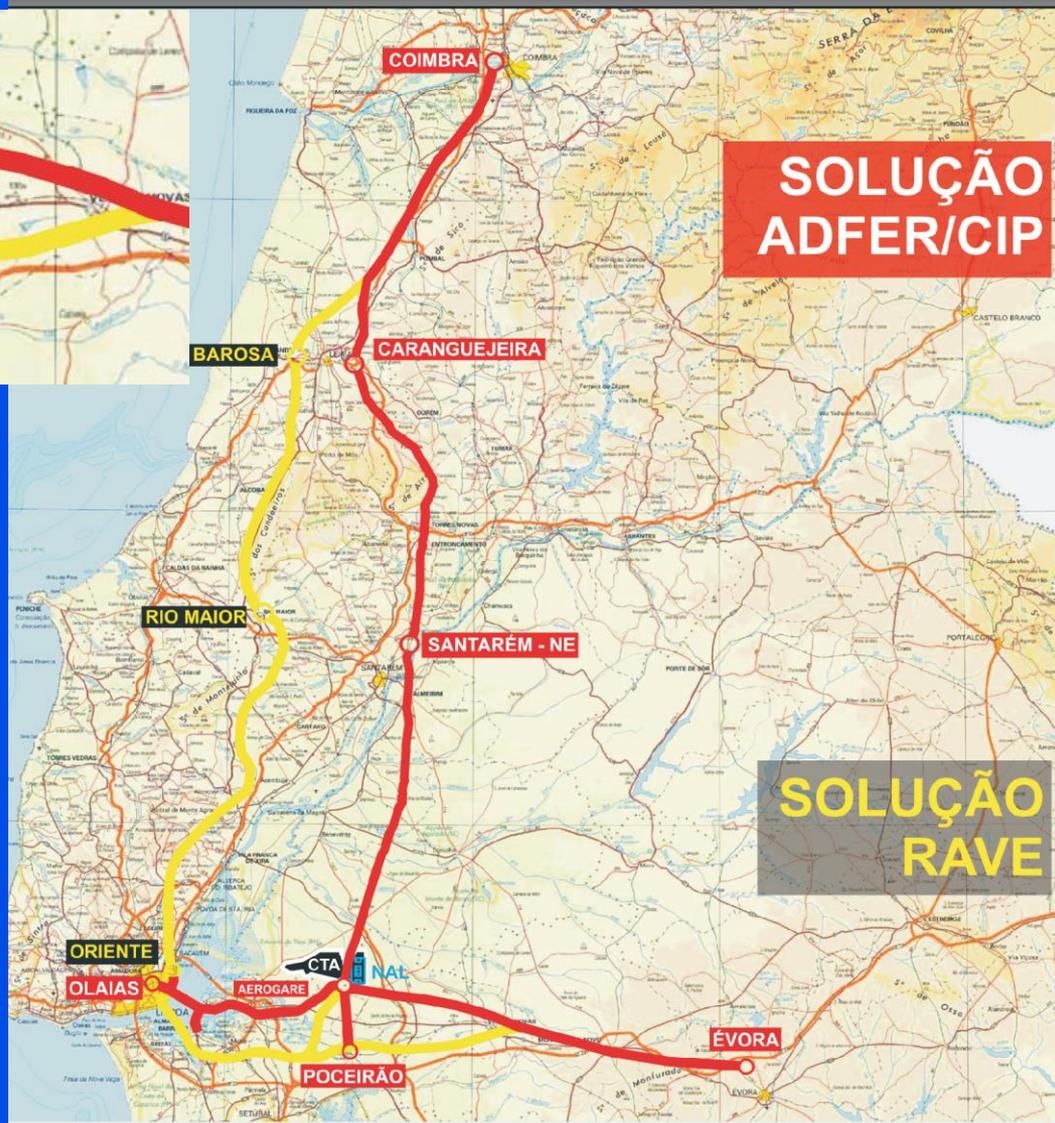
2 — As condições em que devem ser programadas as ligações entre Portugal e Espanha na rede ferroviária de alta velocidade com a bitola europeia serão examinadas no âmbito da Comissão Técnica Luso-Espanhola para os Grandes Eixos de Transporte Terrestre.

3 — A CP deverá apresentar, no prazo de um ano, um estudo sobre quais as linhas existentes em que, eventualmente, deva ter lugar a mudança da bitola peninsular para a bitola europeia e em que condições tal mudança deve ser feita.

Presidência do Conselho de Ministros, 15 de Dezembro de 1988. — O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

Parte 2

Detalhes e Investimentos



**SOLUÇÃO
ADFER/CIP**

**SOLUÇÃO
RAVE**

Vantagens:

**Custos: menos 1000 milhões
de euros**

Apta para mercadorias

**Ligação ao aeroporto em
plena via**

Desvantagem:

**Mais 27km=5.5minutos no
Lisboa Porto**

NOVA REDE DE BITOLA EUROPEIA E ALTA VELOCIDADE
Concepção, Integração, Construção Faseada e Viabilidade

Velocidades de projecto:

Aumento de velocidade só aumenta custos em terrenos montanhosos

Exemplos:

Poçoirão-Caia $V_{max}=350\text{km/h}$, custo 7 Meuros/km

Aveiro-Salamanca $V_{max} 220\text{km/h}$, custo 20 Meuros/km



CIP

CONFEDERAÇÃO EMPRESARIAL
DE PORTUGAL

Resposta à Consulta Pública sobre o Plano de Recuperação e Resiliência

Propomos então um conjunto de soluções construtivas para os próximos anos:

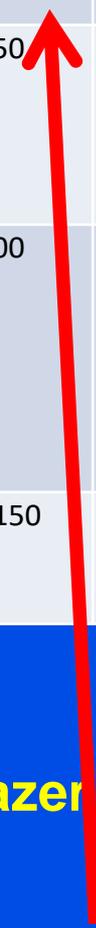
- Negociar um acordo tri-partido Portugal-Espanha-UE, para as ligações ferroviárias internacionais em bitola europeia;
- Construir o primeiro troço da nova linha de Alta Velocidade Porto-Lisboa preparada para a bitola europeia e para tráfego misto (passageiros e mercadorias);
- Iniciar o projeto da Linha Aveiro-Salamanca, com passagem na fronteira ao norte de Vilar Formoso em via dupla, bitola europeia e tráfego misto;

27

- Prolongar a linha de Alta Velocidade de Badajoz a Évora e Vendas Novas, assegurando daí a ligação ao Poceirão e aos portos de Setúbal e Sines em bitola europeia, incluindo uma linha direta pela costa entre Sines e a ponte de Alcácer.

Financiamento - proposta em 2019

Ano	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
OE	200	300	400	500	600	700	700	700	700	700	700	700	700	7600
Equival. Portugal 2020		100	100	150	200	200	200	250	250	250	250	250	250	2450
CEF Coesão+ CEF Geral			100	100	100	100	150	150	200	200	200	200	200	1700
Total	200	400	600	750	900	1000	1050	1100	1150	1150	1150	1150	1150	11750



Valores em milhões de euros

A contribuição máxima do OE corresponde a Portugal fazer um esforço de investimento semelhante ao de Espanha

$OE_{Espanha2015} / (PIB_{Espanha} / PIB_{Portugal}) \approx 5000M / 7 \approx 700 M \text{ euros}$
(nota: este valor pode ser reduzido para 400 M euros se se aumentarem as participações da UE para as percentagens de financiamento do Ferrovias 2020)

**OBRIGADO PELA VOSSA
ATENÇÃO**

mariolopes@tecnico.ulisboa.pt