

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

QUADRO SÍNTESE DE AUDIÊNCIA

ENTIDADE	DEPUTADOS PRESENTES	DATA DA AUDIÊNCIA	CONTATOS
<p>Grupo de cidadãos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Henrique Neto</li> <li>➤ Luis Cabral da Silva</li> <li>➤ Mário Lopes</li> <li>➤ Rui Rodrigues</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Helder Amaral (Presidente)</li> <li>➤ Paulo Rios de Oliveira (PSD)</li> <li>➤ Carlos Silva (PSD)</li> <li>➤ Fátima Ramos (PSD)</li> <li>➤ Carlos Pereira (PS)</li> <li>➤ Heitor de Sousa (BE)</li> </ul>	<p>22 de janeiro de 2019</p> <p><a href="#">Gravada</a></p>	
Exposição de Motivos	Questões colocadas pelos Deputados		
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ O grupo de cidadãos apresentou um conjunto de <a href="#">documentação</a> durante a sua intervenção inicial, realçou que é um erro estratégico a modernização de algumas linhas ferroviárias nacionais em bitola ibérica, designadamente em direção a Espanha, sabendo-se que o país vizinho está a investir na ferrovia em bitola europeia.</li> <li>➤ Henrique Neto demonstrou desacordo com o plano de desenvolvimento da ferrovia apresentado pelo Governo, que defende a manutenção da bitola ibérica. Salientou que a pequena dimensão de Portugal é condição para a existência de uma logística exportadora, com o intuito de manter a competitividade nacional. Referiu que a aposta na bitola ibérica torna Portugal uma ilha ferroviária, essa opção beneficia os monopólios como é o caso da Medway. A manutenção da bitola torna-nos dependentes dos meios disponibilizados por Espanha para a transferência e o escoamento da carga para o centro da Europa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Deputado Carlos Silva (PSD) – agradeceu a presença do grupo de cidadãos e elogiou a sua atitude na luta pela causa pública, observou a importância da bitola europeia no desenvolvimento nacional, realçou o esforço espanhol em ligar todas as capitais regionais por via ferroviária. Mencionou as declarações do Presidente da Medway, demonstrou desacordo com o proferido e salientou que as mercadorias transitadas pelo Porto de Sines demoram uma semana a chegar ao centro da Europa, afirmando que é incompatível com a possibilidade de serem sujeitas a demoras de trasfega junto à fronteira devido a problemas de bitola. Referiu que o Plano Nacional de Investimento (PNI) não contempla investimentos em bitola europeia e abordou a possibilidade de realização desses investimentos com recurso a fundos comunitários, com comparticipação de 85%. Considerou ser fundamental que, pelo menos, se realize um investimento em bitola europeia que permita ligar o Porto de Sines a Espanha.</li> </ul>		

## Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

<p>Abordou a importância dada pela Europa ao corredor ferroviário atlântico, referiu as limitações atualmente impostas, por alguns países do centro da Europa, ao transporte de carga por via rodoviária. Mencionou que Portugal não tem acompanhado o ímpeto exportador dos seus competidores, exportando apenas 40% enquanto os países do ex-bloco de leste já exportam entre 60% a 70%. Considerou que esta opção vai comprometer o desenvolvimento do país nos próximos 20 a 30 anos.</p> <p>➤ Rui Rodrigues explicou o funcionamento dos corredores ferroviários europeus com impacto em Portugal, nomeadamente o corredor atlântico e o mediterrâneo, referiu que consistem em determinações normalizadas designadamente em bitola europeia, sinalização ERTMS e eletrificação europeia (25000 volts corrente alternada). Abordou a opção do Governo na manutenção da bitola ibérica, considerou que vai contra o princípio de normalização do funcionamento ferroviário europeu e que potencia um monopólio no mercado interno. O Governo propõe a criação de vias únicas de bitola ibérica para ligar à rede espanhola. Apresentou a rede ferroviária espanhola, abordou a rede já em funcionamento em bitola europeia e a que se encontra em construção, designadamente os 200 km em via dupla que falta concluir entre Badajoz e Madrid, sendo expectável a sua plena utilização em 2023. Fez uma exposição da rede ferroviária portuguesa, salientou que está dependente do funcionamento da linha do Norte, defendeu que Portugal necessita de duas redes em simultâneo, uma tradicional em bitola ibérica e outra em paralelo de bitola europeia. Mencionou que no âmbito dos quadros comunitários de apoio ao país no período 2014-2020 não usou os fundos disponíveis e que no quadro de 2007-2013 não aplicou os 600 milhões euros a que tinha acesso.</p> <p>➤ Abordaram a aposta da Comissão Europeia na ferrovia com o intuito de reduzir os custos decorrentes das externalidades associadas a acidentes</p>	<p>➤ Deputado Carlos Pereira (PS) – cumprimentou o grupo de cidadãos e felicitou o seu esforço por introduzir esta matéria no debate público, sobre a temática apresentada considerou que Portugal tem um défice de planeamento, que este Governo através do PNI pretende planear a 10 anos os futuros investimentos estratégicos e que devido ao contexto de restrição orçamental é difícil incluir todas as opções. Questionou os custos para o país no caso da migração da bitola ibérica para a bitola europeia, pelos seus cálculos corresponde de forma aproximada a cerca de €7 mil milhões, e caso ocorra a uma redução de 5% na comparticipação europeia os custos facilmente ascendem a €10 mil milhões, o que corresponde a metade do orçamento global destinado ao PNI. Interrogou para quando está previsto que Espanha disponha de bitola europeia junto da fronteira portuguesa. Observou que apenas está previsto para todo o programa Ferrovia 2020 o montante de €4 mil milhões e que também está considerado a migração de bitola junto às zonas fronteiriças. Referiu que o Governo tem uma preocupação com esta matéria bem evidenciada na declaração de intenções celebrada na Cimeira Ibérica.</p> <p>➤ Deputado Heitor de Sousa (BE) – salientou que o GP BE defende o investimento ferroviário em oposição ao investimento rodoviário, considerou que o mapa da ferrovia apresentado é bastante exíguo relativo às pretensões de alteração do paradigma de mobilidade tanto para passageiros como em mercadorias. Afirmou a necessidade de ser definido um plano nacional ferroviário tal como existe um plano nacional rodoviário e observou a possibilidade de, até 2050, recuperar a relevância da ferrovia e explicou que o investimento na ferrovia contribui para a redução emissão de gases com efeito estufa e o cumprimento das metas de emissão de CO<sub>2</sub>, tendo referido que 85% do transporte de passageiros realiza-se por modo rodoviário. Considerou que o corredor europeu é um compromisso que deve ser respeitado e que concorda com várias das observações apresentadas pelo grupo de cidadãos. Discordou com a afirmação</p>
--	---

## Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

rodoviários, ao congestionamento e aos impactos ambientais, demonstraram preocupação por Portugal não ter bitola europeia em 2030 referindo que tal reduz a quantidade de mercadoria transportada pelo modo ferroviário.

- Luís Cabral da Silva explicou que os transportes têm um fim social, afirmou que a EU espera que a rede ferroviária principal em Portugal esteja concluída em 2030. Referiu que a Infraestruturas de Portugal devia estar preocupada pelo país se tornar uma ilha ferroviária e apresentou as fases do plano estratégico previsto pela entidade, nomeadamente, na fase I a transição da bitola na fronteira, na fase II e fase III o desenvolvimento da rede, contudo sem nunca chegar aos portos e nem às plataformas logísticas. Referiu que o investimento na rede, pelos seus cálculos, corresponderia, caso se mantivesse o cofinanciamento de 85% da EU, cerca de €600 milhões a €700 milhões anuais até 2050.
- Mário Lopes apresentou o estudo da CIP que aborda a competitividade da economia nacional, designado “Conceito de reindustrialização, indústria 4.0 e a política industrial para o século XXI”, referiu que em 2030 as empresas nacionais para exportar têm que expedir mercadoria em viatura pesada para as plataformas logísticas de Badajoz e de Salamanca, o que torna Portugal menos competitivo, afastando as empresas potencialmente interessadas em produzir no nosso território e que pretendem despachar mercadoria nos nossos portos. Afirmou que para preservar sem concorrência a CP e para garantir os seus 2000 trabalhadores vamos prejudicar o resto do país. Observou que a função dos eixos variáveis é facilitar a mudança de bitola o que não substitui a bitola ibérica e salientou que a falta de interesse nacional em assumir uma estratégia que contribua para a mudança da bitola.

apresentada que referia que a Espanha, até 2023, estaria junto à fronteira de Badajoz em via dupla e com bitola europeia (UIC), observou que a lei de bronze (défice orçamental) condiciona todos os investimentos nacionais em infraestruturas, salientou a necessidade da concretização dos investimentos nas linhas ferroviárias, também relevou a necessidade de o corredor atlântico ser em bitola UIC, porém afirmou não ser possível ter todas as linhas nacionais em bitola UIC porque o material circulante é em bitola ibérica. Afirmou que gostaria de ter acesso a um estudo de custo-benefício acerca dos investimentos apresentados com o intuito de contribuir para um processo informado e transparente de decisão e agradeceu a apresentação do grupo de cidadãos.

- Deputada Fátima Ramos (PSD) – agradeceu a iniciativa pública, solicitou a disponibilização de conclusões referentes a outros debates organizados pelo grupo de cidadãos, observou que seria pertinente a realização de um debate na Assembleia da República sobre a matéria em discussão. Salientou que gostaria de saber os custos do investimento proposto, de ter acesso a uma análise custo-benefício. Salientou que o GP PSD considera de suma importância o investimento na ferrovia e referiu o seu contributo para a melhoria do ambiente e para a competitividade das empresas. Observou a situação da linha da Lousã, com mais de 100 anos, em que foi prometido aos cidadãos a substituição da linha por um sistema de bitola europeia, contudo continuam há mais de 10 anos sem nenhum sistema de mobilidade, concluiu que se trata de um assunto de justiça perante a população daquela região.

## Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

O que pretendem ver regulamentado
➤ Pretendem o desenvolvimento de uma nova linha ferroviária nacional em bitola europeia (UIC).
Respostas às questões dos Deputados:
➤ Afirmaram que está previsto a conclusão da linha Y Basca em 2023, relativo ao itinerário Badajoz-Madrid salientaram que o objetivo do governo espanhol é que passe a existir uma via dupla, eletrificada e em bitola europeia finalizada 2023, também referiram que metade dessa plataforma está concluída faltando 200km.
➤ Sublinharam que as propostas da CIP sobre esta matéria não foram tidas em consideração pelo Governo, relativo aos custos salientou que a linha Aveiro-Salamanca é a que apresenta encargos mais elevados devido á orografia do Norte do país, também observou que o troço Poceirão-Caia, em velocidade 350km/h, custa 1/3 do montante necessário para edificar uma linha de igual extensão no Norte do país a 220km/h. Referiram que na análise-custo observaram que os ganhos de bilheteira da linha de Aveiro-Salamanca não são insuficientes para pagar a linha, contudo os benefícios decorrentes do volume de mercadorias transportadas e dos ganhos de competitividade empresarial gerados são suficientes para justificar o investimento em bitola europeia.
➤ Consideraram que os territórios de baixa densidade provavelmente são melhor servidos pelo transporte rodoviário do que pelo transporte ferroviário e deram o exemplo da anterior utilização da linha de Beja-Funcheira.
➤ Mencionaram que a ligação Elvas-Badajoz no plano inicial foi desenhada para 350km/h, porém este Governo pretende que a linha opere a 220km/h poupando para o efeito 2% no sistema de sinalização, reduzindo custos com aterros mais baixos e com o encurtamento do tamanho dos viadutos, consideraram que esta opção descarta a possibilidade de utilização competitiva da linha para o transporte internacional de passageiros.
➤ Relativo aos eixos variáveis referiu, conforme indicação de fabricantes espanhóis, que são uma solução temporária para a fase transitória de adoção da bitola europeia, salientaram que essa opção não é uma alternativa, observaram que as estações de transição de bitola não são competitivas quando aplicadas a elevados quantitativos de mercadoria e que o grande beneficiário da situação é a Medway.
➤ Explicaram que o que pretendem é a criação de uma nova linha ferroviária em bitola UIC destinada às ligações internacionais e ao corredor litoral, e que não consideram o desaparecimento da linha existente em bitola ibérica porque tal iria paralisar o atual funcionamento da via ferroviária.
➤ Abordaram os cálculos do investimento apresentado até 2038/2040, estimando em €17.200 milhões.



**Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas**

---

Deputado Fernando Virgílio Macedo  
Vice-Presidente da Comissão