

**APRESENTAÇÃO À  
COMISSÃO DE TRANSPORTES  
E OBRAS PÚBLICAS  
26 MAIO 2010**

**DE UMA NOVA REDE FERROVIÁRIA  
MISTA**

**EM BITOLA EUROPEIA**

**Eng. Luís C. da Silva e Eng.º Mário Ribeiro**



# OS GRANDES INVESTIMENTOS ACTUAIS EM OBRAS PÚBLICAS

- AS AUTO - ESTRADAS
- O NAL EM ALCOCHETE
- A LINHA DO TGV LISBOA – MADRID
- A LOCALIZAÇÃO DA TTT
- AS NOVAS ESCOLAS E HOSPITAIS



# O TROÇO POCEIRÃO - CAIA

- **GRAVES PROBLEMAS FINANCEIROS E ECONÓMICOS EXIGEM A DEFINIÇÃO DA(S) OBRA(S) PRIORITÁRIA(S).**
- **A única obra que pode, a curto prazo, melhorar a COMPETITIVIDADE da economia nacional, será apenas a exploração da linha ferroviária MISTA, em bitola europeia, Poceirão – Caia com a sua extensão aos portos de Sines e Setúbal.**
- **Futuramente se faria a ligação ao novo cais da Trafaria, no rio Tejo.**



# LINHAS FÉRREAS AVULSAS versus REDE FERROVIÁRIA INTEGRADA

- **O projecto de construção das novas linhas ferroviárias , em bitola europeia, em Portugal, exige um Plano Integrado de Transportes.**
- **Exigirá ainda um total e estreita ligação à Nova Rede Ferroviária espanhola, na mesma bitola e características.**
- **Durante algumas décadas, Portugal irá ter duas Redes Ferroviárias distintas, com pontos estratégicos de contacto.**
- **O PEIT 2005 – 2020, CONSENSUALIZADO em Espanha, civil e politicamente, deveria ser um exemplo para Portugal.**

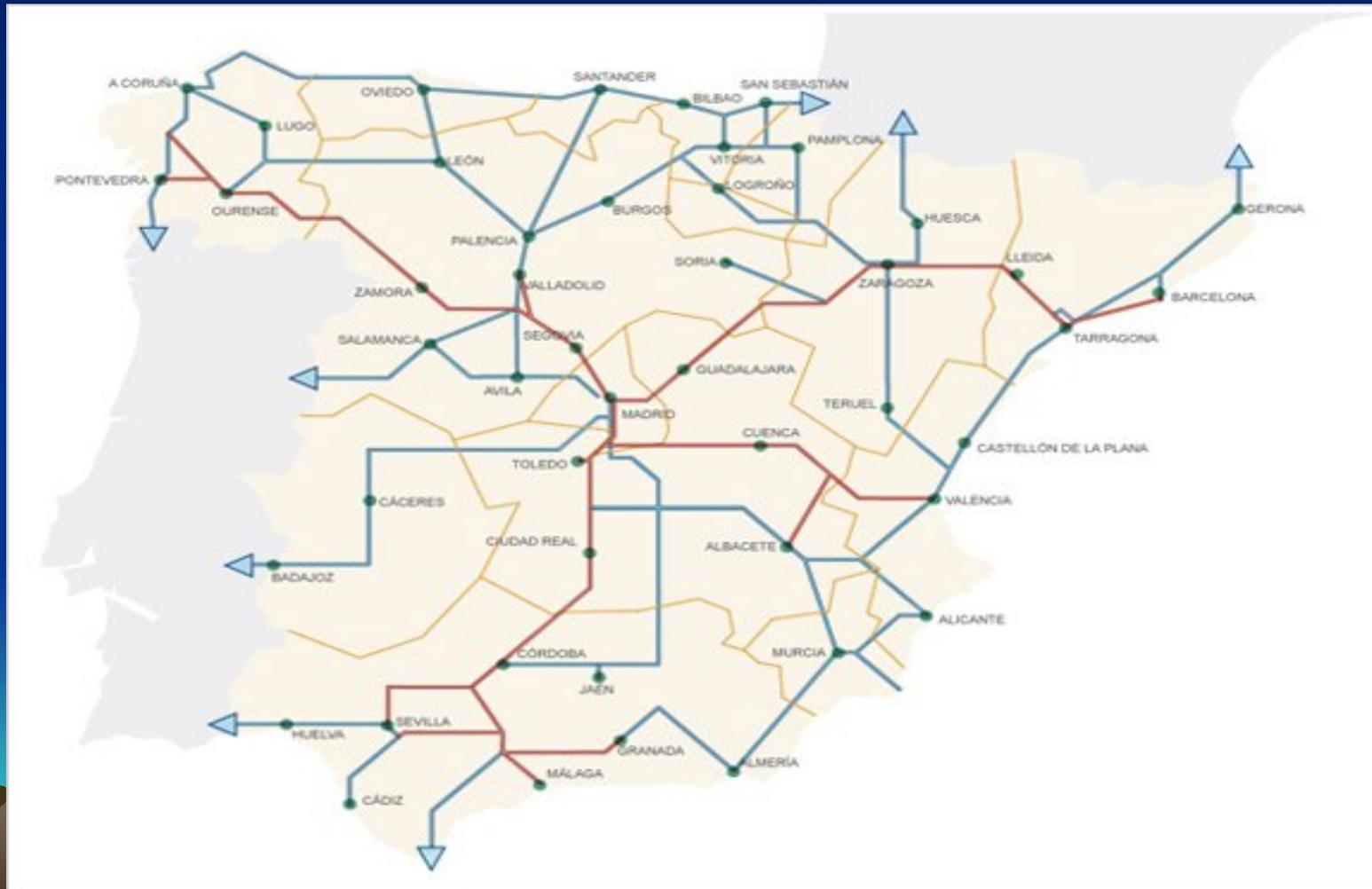


# PEIT 2005 – 2020 de Espanha

A azul - linhas ferroviárias mistas

A vermelho - exclusiva de passageiros

A amarelo – limites das 17 comunidades espanholas



# AS QUATRO PORTAS FRONTEIRIÇAS FERROVIÁRIAS

- Foram todas acordadas nas Cimeiras Ibéricas para tráfego MISTO e localizadas em Vigo – Vilar Formoso ( Almeida ) , Badajoz e Huelva.
- A nossa Porta Estratégica é a de Vilar Formoso, entrada do “pipe-line” mercantil para a Europa.
- Deverá ser realizada a interligação entre os 5 portos nacionais pelo “Eixo Atlântico” da Rede.
- Esta Nova Rede Ferroviária, de bitola europeia, fará serviço de Logística ao HYPERCLUSTER da Economia do Mar , proposto pela SAER.



# PLANO INTEGRADO DE TRANSPORTES

Autor : Eng.º Luís Cabral da Silva



# GOVERNO ESTÁ A COMETER UM ERRO HISTÓRICO

- COM A DECISÃO GOVERNAMENTAL DE RESERVAR AS LINHAS DE BITOLA EUROPEIA PARA USO EXCLUSIVO DE PASSAGEIROS .
- COM A DECISÃO DE MANTER O TRÁFEGO DAS MERCADORIAS NA CENTENÁRIA REDE DE BITOLA IBÉRICA, Portugal continuará com ZERO ton. de tráfego com os países Além - Pirenéus.
- . COM A CONDENAÇÃO DE PORTUGAL A TORNAR-SE NUMA “ILHA FERROVIÁRIA” (único país a manter a bitola ibérica) EM TODA A UNIÃO EUROPEIA.
- . COM A PERDA TOTAL DA “INTEROPERABILIDADE FERROVIÁRIA” COM TODA A UNIÃO EUROPEIA, E A MÉDIO PRAZO MESMO COM A ESPANHA.



# TRÁFEGO INTERNACIONAL FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

Quadro II.7

Tráfego Internacional: Quantidades transportadas sobre a rede principal de caminhos de ferro, por países

Unidade: t

2007

Países	Total de mercadorias	Mercadorias entradas	Mercadorias saídas
<b>Total</b>	902 135	448 907	453 228
<b>Total - UE</b>	902 135	448 907	453 228
Alemanha	8	0	8
Espanha	902 127	448 907	453 220

Origem: Caminhos de Ferro Portugueses, E.P.

# TROÇO POCEIRÃO – CAIA E A 3ª VIA, PARA MERCADORIAS, EM BITOLA IBÉRICA ( RAVE )

## Limites do Troço Poceirão-Caia



# DESPERDÍCIO FINANCEIRO NA LIGAÇÃO DE SINES A ESPANHA POR FERROVIA, NESTA BITOLA IBÉRICA

- QUANDO VIER A SER LIGADO , EM BITOLA EUROPEIA, O POCEIRÃO AOS PORTOS DE SETÚBAL E SINES :
- - A LINHA SINES-BADAJOS, EM BITOLA IBÉRICA , VAI SER UMA REDUNDÂNCIA QUE NOS TERÁ CUSTADO LARGAS CENTENAS DE MILHÕES DE EUROS .
- O porto de Barcelona vai possuir duas bitolas o que servirá a rede existente e permitirá o transporte directo de contentores para a Europa logo que a nova linha Barcelona-França, em bitola europeia, estiver aberta ao tráfego em 2011. Assim Sines e Setúbal também deverão ter ligações nas duas bitolas ao Poceirão , tal como fez o porto de Barcelona .
- Madrid, maior centro de negócios da Península, irá naturalmente beneficiar de tal ligação ferroviária, em bitola europeia, pela Orla Mediterrânica.
- O GRAVE PROBLEMA DA DIFERENÇA DA BITOLA ( distância entre carris ) IMPEDE A “INTEROPERABILIDADE FERROVIÁRIA”. Contudo, o problema não é só a bitola. Também é necessário uma rede com a mesma sinalização e electrificação europeia.

