

MÁRIO LOPES

MÁRIO LOPES



O IMPERATIVO DA BITOLA EUROPEIA

O IMPERATIVO DA BITOLA EUROPEIA



re
riscos | editora

Título: O Imperativo da Bitola Europeia

Autor: Mário Lopes

Depósito legal: 391236/15

1.ª edição: Abril 2015

Projecto gráfico: Sintagma, Unipessoal, Lda.

Capa: Sintagma, Unipessoal, Lda.

Execução gráfica: Penagráfica, Lda.

Reservados todos os direitos

Autorizada a citação ou reprodução parcial, desde que citada a fonte

Riscos Sociedade Editora, Unipessoal, Lda.

Apartado 30 - 4585-592 Recarei

riscos.editora@mail.telepac.pt

INDICE

1. Introdução	15
---------------	----

Parte I: Importância para a competitividade da economia

2. Importações e exportações de/para a União Ibérica	19
3. Insustentabilidade do modelo actual de trocas comerciais terrestres	20
3.1. Condicionantes ambientais e energéticas	20
3.1.1. Situação actual	23
3.1.2. Perspectivas de evolução	24
3.1.3. Conclusão	24
3.2. Políticas da União Europeia	24
3.3. Falta de competitividade da ferrovia	30
3.4. Aumentos de custos da rodovia e bloqueio rodoviário dos Pirinéus	34
4. A competitividade da economia e importância das ligações ferroviárias directas de Portugal ao resto da Europa	39
5. Breves referências aos outros meios de transporte e ao transporte de passageiros	40
5.1. Rodovia	40
5.2. Via marítima	41
5.3. Via aérea	42
5.4. Transporte de passageiros	43
5.5. Ligações entre meios de transporte	43

Parte II: Ligações internacionais

6. Principais corredores de grande tráfego	47
7. Características técnicas gerais	49
8. Corredor Ferroviário Internacional Norte: Aveiro-Salamanca	50
8.1. Alternativas	50
8.2. Capacidade e procura na Linha da Beira Alta para mercadorias	51
8.2.1. Capacidade da Linha	51
8.2.1.1. Capacidade de carga de cada comboio	52
8.2.1.2. Número de comboios que a Linha pode suportar	55
8.2.2. Estimativas da procura futura	57
8.2.2.1. Situação actual	57
8.2.2.2. Estudo de Tráfego do Corredor Ferroviário de Mercadorias nº 4	61
8.2.2.3. Cenários de crescimento de tráfego	67

8.2.3. Análise de resultados	70
8.3. Comparação de custos	73
8.4. Outros questões a considerar na comparação de soluções	74
8.4.1. Detalhes da Linha nova	75
8.4.2. Continuidade em Espanha para França	77
8.4.3. Transporte de passageiros	78
8.4.4. Captação de tráfego de mercadorias da Galiza	79
8.4.5. Transporte de mercadorias: efeitos locais	80
8.4.6. Implicações para os operadores ferroviários	80
8.4.7. Custos operacionais	81
8.4.8. Rapidez de implementação	82
8.4.9. Captação de Fundos europeus	82
8.4.10. Investimento em infraestruturas existentes e não construção nova	83
8.4.11. Oferta de frequência	84
8.4.12. Efeito da capacidade da oferta na procura	85
8.4.13. Prioridade moderada à resolução dos problemas de interoperabilidade	85
9. Corredor Ferroviário Internacional Sul: Sines/Lisboa-Madrid	86
10. Breves notas sobre as restantes Linhas da rede de bitola europeia	91
10.1. Porto-Vigo	91
10.2. Lisboa-Algarve-Andaluzia	92
10.3. Lisboa-Porto	92

Parte III: Financiamento e recomendações para o futuro

11. Desenvolvimento e investimentos na rede de bitola europeia até ao presente	97
12. A política europeia de transportes	101
13. Financiamento	104
13.1. Fundos Europeus para o sector dos transportes	104
13.1.1. Acordo de Parceria Portugal-UE 2014-2020	104
13.1.2. CEF – Connecting Europe Facility	107
13.2. Propostas do GTIEVA para alocação de Fundos da UE	110
13.3. Perspectivas de captação de Fundos CEF	113
13.3.1. Ligações ferroviárias Internacionais (Lisboa, Sines, Setúbal/Caia)	113
13.3.2. Modernização do Corredor Aveiro-Vilar Formoso	114
13.3.3. Modernização da Linha do Norte	114
13.3.4. Portos	114
13.3.5. Conclusões	115
13.4. O plano Juncker	117

14. Futuro	118
14.1. Sustentabilidade económica	118
14.2. Solução	119
14.3. Sustentabilidade política e social	122
14.4. Benefícios no curto prazo	123
14.5. A Auditoria do Tribunal de Contas ao “TGV”	123
15. Coordenação e cooperação com Espanha	125
16. Prioridades	127
17. Recomendações	129
Referências	131
Agradecimentos	135
Anexos	
Anexo 1 - Sistemas de controlo automático da distância entre veículos	136
Anexo 2 - Super-camiões	139
Anexo 3 - Mapa com identificação das Linhas de bitola ibérica a encerrar em Espanha	140
Anexo 4 - Metodologia alternativa de cálculo de tráfegos de/para Espanha	141
Anexo 6 - Cenário de aumento de tráfego total para a UE de 3% ao ano	144
Anexo 7 - Obras novas e investimentos em obras existentes – exemplos de decisões desastrosas	148