



MULTIMODALIDADE

04-04-2024

MEDWAY

Transport & Logistics

A MULTIMODALIDADE

MARITIMA

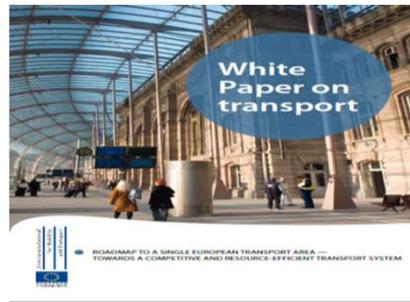
Complementariedade à via marítima assegurando a distribuição terrestre

TERRESTRE

Metodologias que permitam assegurar o transporte rodo-ferroviário e contribuam para o aumento da quota de mercado ferroviário

MULTIMODALIDADE - ENQUADRAMENTO

POLITICA
TRANSPORTE
(e ambiente)
EUROPEIA



European Commission | TRANSG-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
TEN-T Core Network Corridors

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDADE

SUBSISTE MAS	Controlo e Comando e Energia	Infraestruturas	Material Circulante	Exploração e Gestão de	Aplicações Telemáticas
ÂMBITO	ATLANTIC				
De 25	Unifilar Diagram				
De 20	INNOVATION AND NETWORKS EXECUTIVE AGENCY				
De 201	INNOVATION AND NETWORKS EXECUTIVE AGENCY				

MAKING EUROPE'S MOBILITY SUSTAINABLE!
WHY A REVISED EUROVIGNETTE DIRECTIVE IS NECESSARY
APRIL 2008

POLITICA
TRANSPORTE
(e ambiente)
NACIONAL



Programa Nacional de Investimentos | PNI 2030
Investimentos Ferroviários

<p>FERROVIA 2020 PROJETAR PORTUGAL NA EUROPA</p> <ul style="list-style-type: none"> Mercadorias Ligações internacionais Recuperação 	➔	<p>PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> Passageiros Eixo estruturante nacional Disrupção
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

O PNI 2030 COMPLEMENTA O FERROVIA 2020 E DÁ UM SALTO DISRUPATIVO

MULTIMODALIDADE

Fator critico 1

Distancia e Volume

Fator critic 2

Infraestrutura ferroviaria

Fator critico 3

Optimização das instalações terminais

Fator critico 4

Interoperabilidade

Fator critico 5

Last mile

INDICADORES ACTIVIDADE MEDWAY

	2018
3.2. Indicadores de Procura	
Toneladas transportadas	8 661 681
Toneladas x Kn transportadas (Tk)	2 370 954 374
Toneladas brutas x Km rebocadas (TKBR)	4 569 936 272
Numero de TEUS (Twenty Unit Equivalente containers) Transportados)	411 434
Numero de Teus x km transportados (Teuk)	140 094 635
Número de Teus x Km rebocados (Teukbr)	N.A.
3.1. Indicadores de Produção	
Comboios realizados (C)	30 692
Combouios x km realizados (Ck)	5 300 215

MERCADORIA	TONELADAS.	.TEUS
⊕ Adubos	4,514	
⊕ Areia	490,157	411,391
⊕ Balastros e Britas	94,426	0
⊕ Carril	21,015	0
⊕ Carvão	1,292,511	0
⊕ Cereais e Farinhas	3,228	
⊕ Cimento	578,976	0
⊕ Cinzas	16,547	0
⊕ Combustíveis	69,477	0
⊕ Contentores	4,321,750	411,434
⊕ Diversos	0	
⊕ Madeira	406,863	0
⊕ Minérios	382,404	0
⊕ Pasta Papel	97,830	0
⊕ Produtos Quimicos	124,220	0
⊕ Produtos Siderurgicos	752,404	0
⊕ Vag. Particulares Vazios	0	0
⊕ Veíc., Comp. e Mat. Via Férrea	5,361	0
TOTAL	8,661,681	822,824

A MULTIMODALIDADE

TERRESTRE

Metodologias que permitam assegurar o transporte rodo-ferroviário e contribuam para o aumento da quota de mercado ferroviário

MULTIMODELIDADE

Partners and Peers



European industry associations typically operate in a complex environment, primarily consisting of various governmental bodies, industry association peers and members. In case of UIRR, this is further complicated by the circumstance that UIRR is not a federation, hence it has no national association members. Therefore, UIRR has aimed to structure its collaboration with national associations committed to the promotion of Combined Transport; this increases the outreach to the Member States. For a similar reason, UIRR has decided to engage with the strategically important suppliers of intermodal technologies - indicated under "Partners" below.

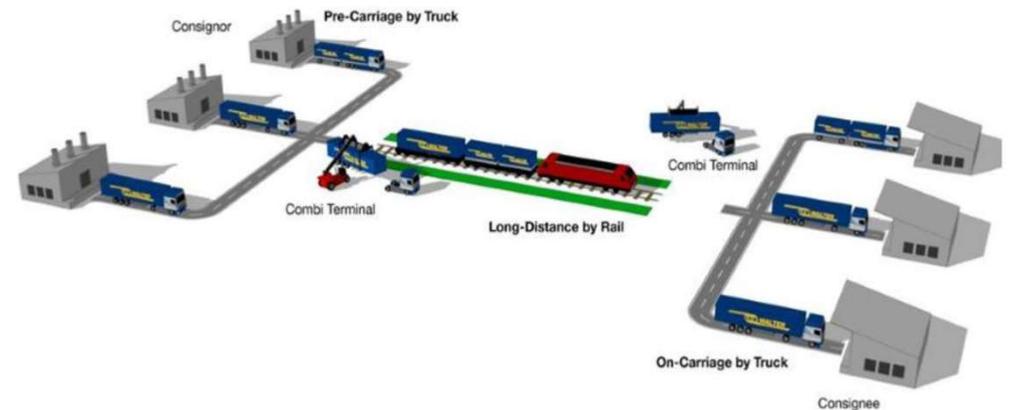


MULTIMODALIDADE TERRESTRE

A LKW WALTER é uma empresa privada, independente e totalmente austríaca fundada em 1924. A sua atividade principal é o transporte rodoviário de mercadorias, possibilitando ainda, a combinação caminho de ferro/estrada e variante Short-Sea, prestando serviços de transporte de cargas completas e entregas diretas para os mais variados destinos na Europa, como também para alguns países da África e da Ásia.

A LKW WALTER efetua diariamente mais de 4000 cargas completas, com transporte rodoviário por camião, com veículos modernos

Uma das linhas base da sua estratégia foi passar a utilizar o transporte combinado, de várias formas, como meio alternativo / completar ao transporte puramente rodoviário.



MULTIMODALIDADE TERRESTRE

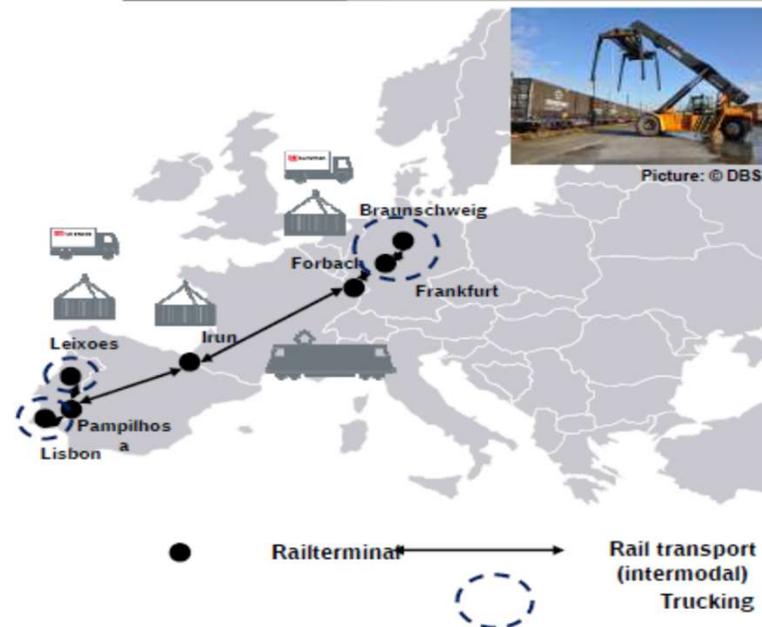
DB Schenker has launched a new intermodal Door-Door service from Portugal to Germany and vice versa



Concept Corner Stones

- Transport Mode: Intermodal
- Terminals:
 - DE-Braunschweig & DE-Frankfurt/Main
 - PT-Lisbon (Bobadela) & Porto (Leixoes)
- Capacity:
 - 25 x 40' Swap Body
 - 5 x 40' PW HC Container
- Lead Time: A-C/A-D (N>S/S>N)
- Departure Day: Friday (both directions)
- Equipment: Swap Bodies

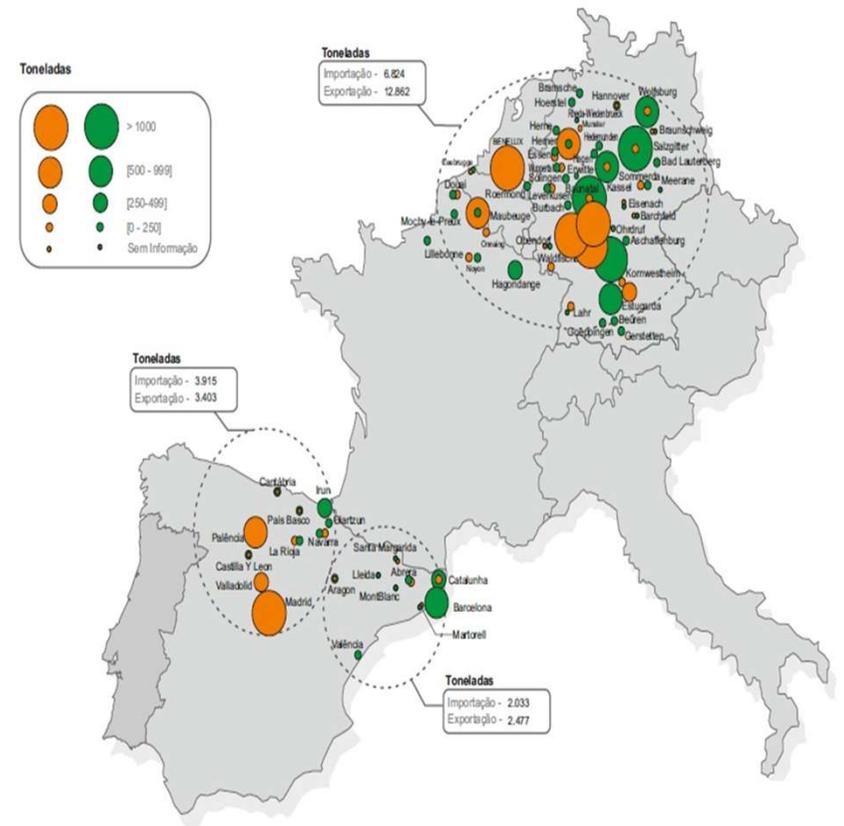
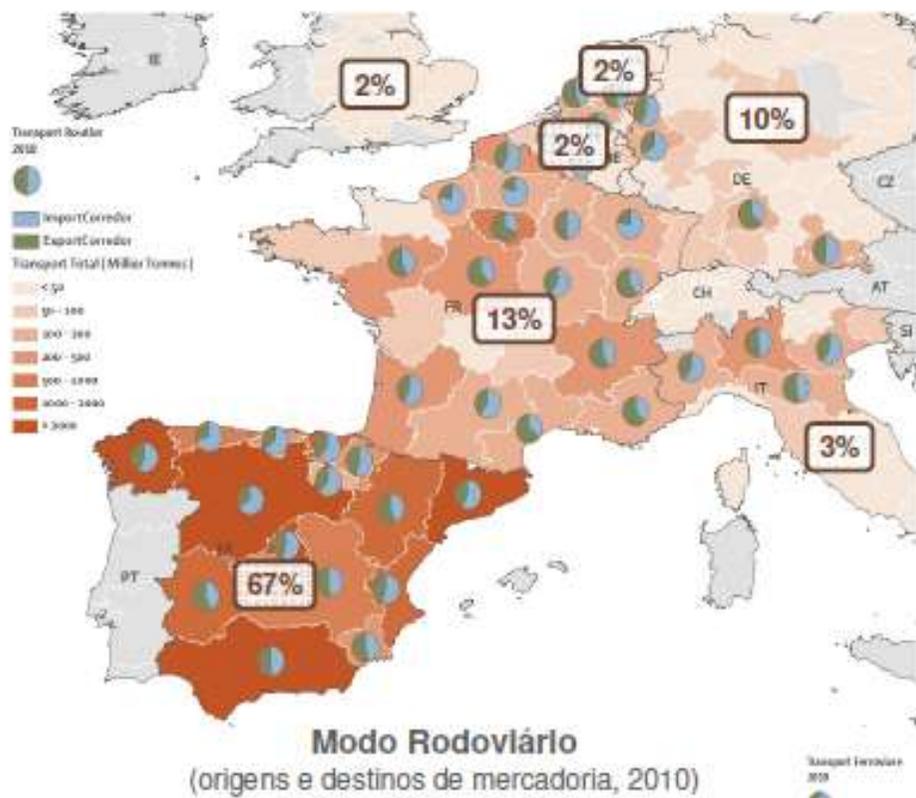
Visualization of flows



Pontos chave:

- Operador Logístico integrando vários modos de transporte
- Capacidade para suportar o risco financeiro do negócio
- Operadores com capacidade de operar em vários países
- Interligação entre os operadores ferroviários dos vários países
- Vários atores no negócio (operadores ferroviários; operador logístico; proprietário de vagões, carregador/destinatário)

MULTIMODALIDADE – DIMENSÃO DAS REMESSAS



A MULTIMODALIDADE

INTEGRAÇÃO NA CADEIA DE ABASTECIMENTO

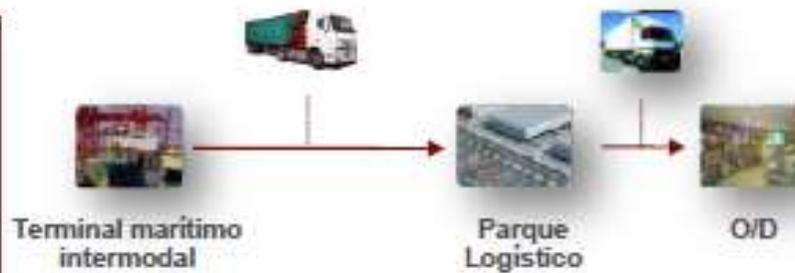
Complementariedade à via marítima assegurando a distribuição terrestre

MULTIMODALIDADE

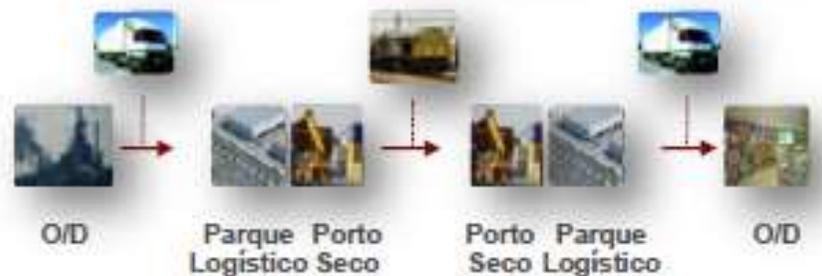
Desde os portos: Terminal marítimo a O/D

Desde o centro de produção: O/D a O/D

Rodovia



Intermodal



MULTIMODALIDADE

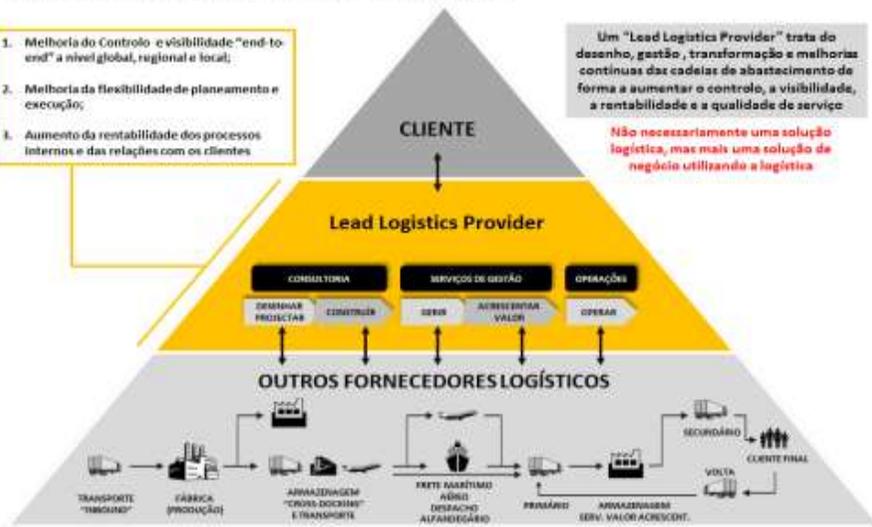
Operador Ferroviário Integrado no Operador Logístico 4LLP

LEAD LOGISTICS PROVIDER - DEFINIÇÃO

1. Melhoria do controlo e visibilidade "end-to-end" a nível global, regional e local;
2. Melhoria da flexibilidade de planeamento e execução;
3. Aumento da rentabilidade dos processos internos e das relações com os clientes

Um "Lead Logistics Provider" trata do desenho, gestão, transformação e melhorias contínuas das cadeias de abastecimento de forma a aumentar o controlo, a visibilidade, a rentabilidade e a qualidade de serviço

Não necessariamente uma solução logística, mas mais uma solução de negócio utilizando a logística



Fonte: DHL, adaptado

DB SCHENKER

SNCF GEODIS SNCF

Rail Cargo Austria
Ein Unternehmen der ÖBB

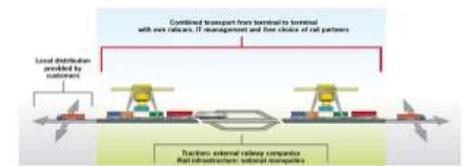
DACHSER

DHL

Operador Ferroviário Como Operador Logístico

Business model: independent and neutral

Hupac combines the consignments of different carriers into whole trains as a neutral and independent combined transport operator. These trains run back and forth between transshipment terminals on long and mostly international routes, with traction provided by external rail transport companies. The pre-carriage from the origin to the terminal and the onward carriage from the terminal to the final destination are carried out by transport companies. Hupac is committed to railway liberalisation and offers its services to all transport companies.



Shuttle Net: unaccompanied combined transport

The Hupac Shuttle Net connects the main European economic areas with daily shuttle trains:

- Transportation of containers, semi-trailers and swap bodies
- Links from terminal to terminal or from port to inland terminal
- Gateway concepts with intermediate transfer of consignments from one train to another to cover large distances economically
- Competitive on transalpine routes of 300 km and over.



HUPAC

ERS Railways®

kombi
verkehr

TXLOGISTIK

boxXpress.de

IFB
member of DB Logistics

A MULTIMODALIDADE

MARITIMA

Complementariedade à via marítima assegurando a distribuição terrestre

MULTIMODALIDADE

A definição do layout das infra-estruturas ferroviárias dos terminais intermodais são uma peça fundamental para garantir uma eficaz gestão e articulação entre os vários modos de transporte

■ Feixe de linhas para recepção/expedição de comboios

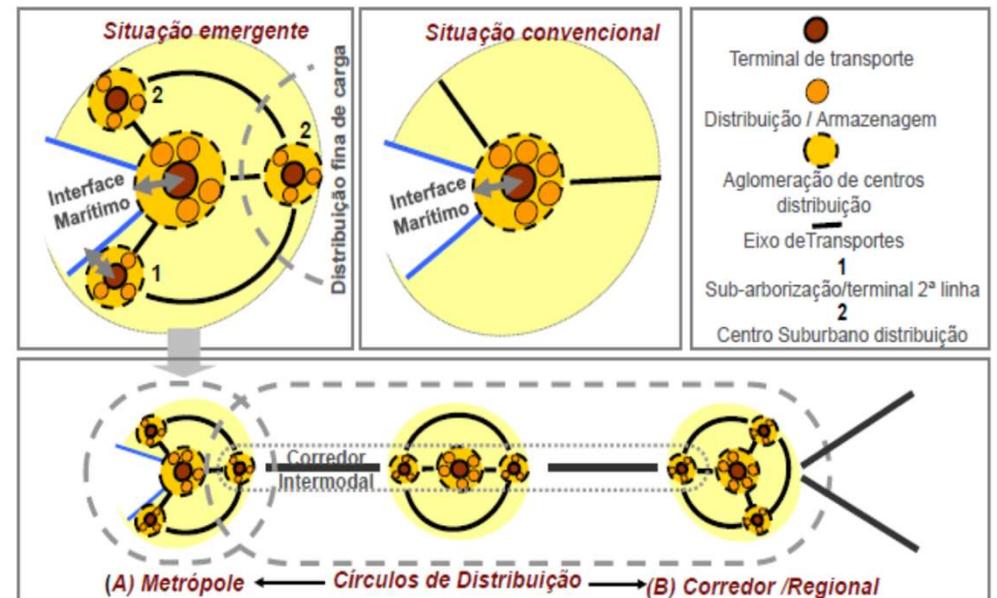
Assegura a ligação à Rede Ferroviária Nacional, permitindo tomar a gestão dos movimentos do terminal independente da circulação nas linhas gerais. Assegura o acesso às linhas de carga/descarga, às linhas directas a armazéns com tráfego ferroviário específico e às linhas de ligação interna aos portos.

- **Linhas de carga e descarga**, com franco acesso rodoviário /marítimo/fluviál de modo a permitir a transferência de mercadoria (entre modos ou no mesmo modo – Caso rede ferroviária convencional e AV)

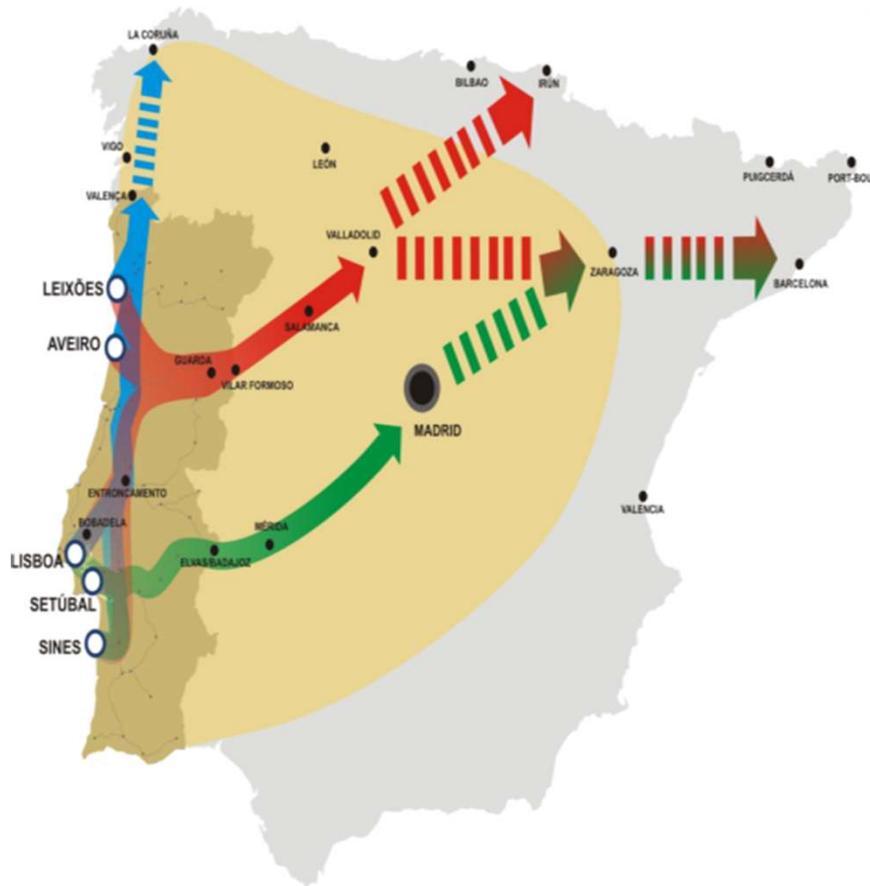
- **Linhas de ligação directa a armazéns ou cais de acostagem de navios** (ex:terminal cerealífero /contentores)



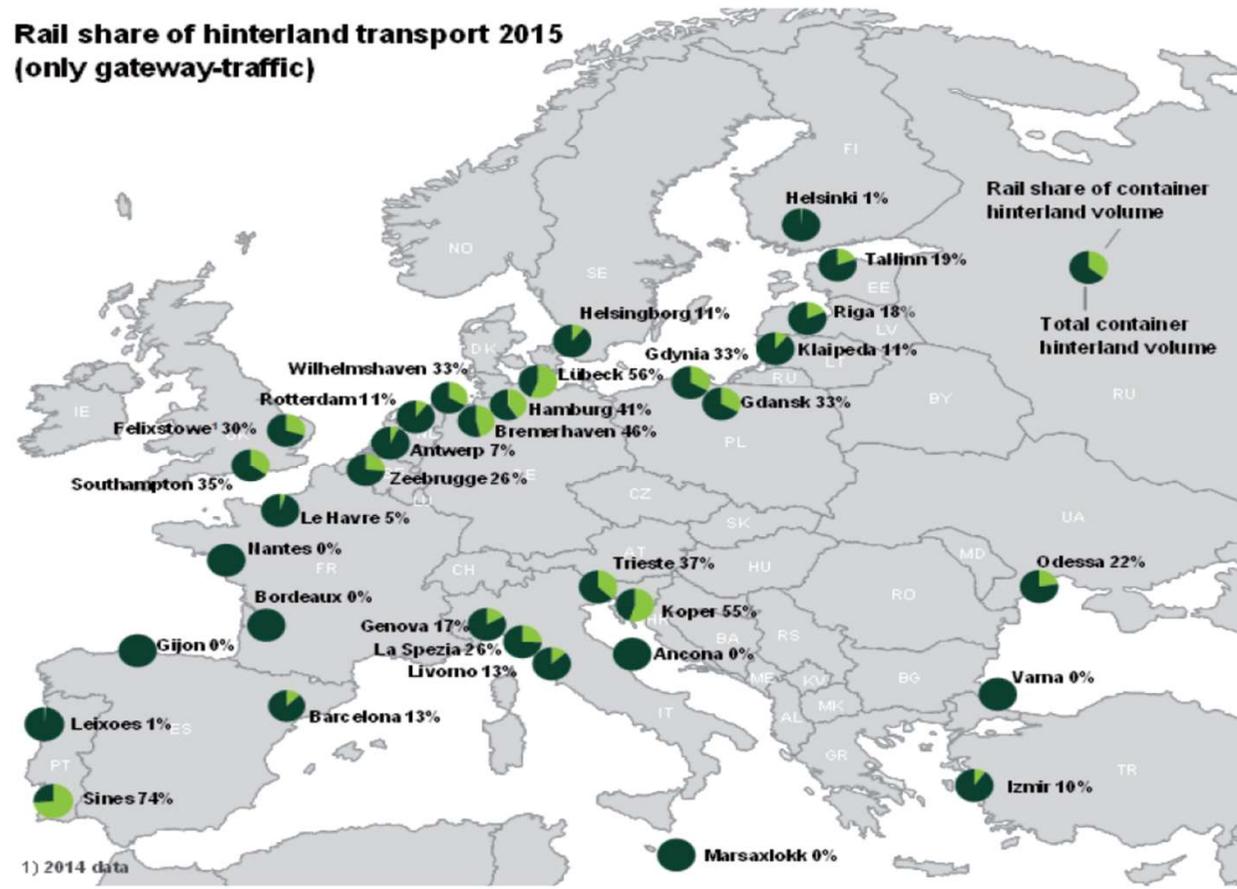
As infra-estruturas/interfaces logísticas tem sofrido uma evolução com o desenvolvimento de novos conceitos e sistemas de gestão, introduzindo maior valor acrescentado nas cadeias de abastecimento e distribuição.



MULTIMODALIDADE



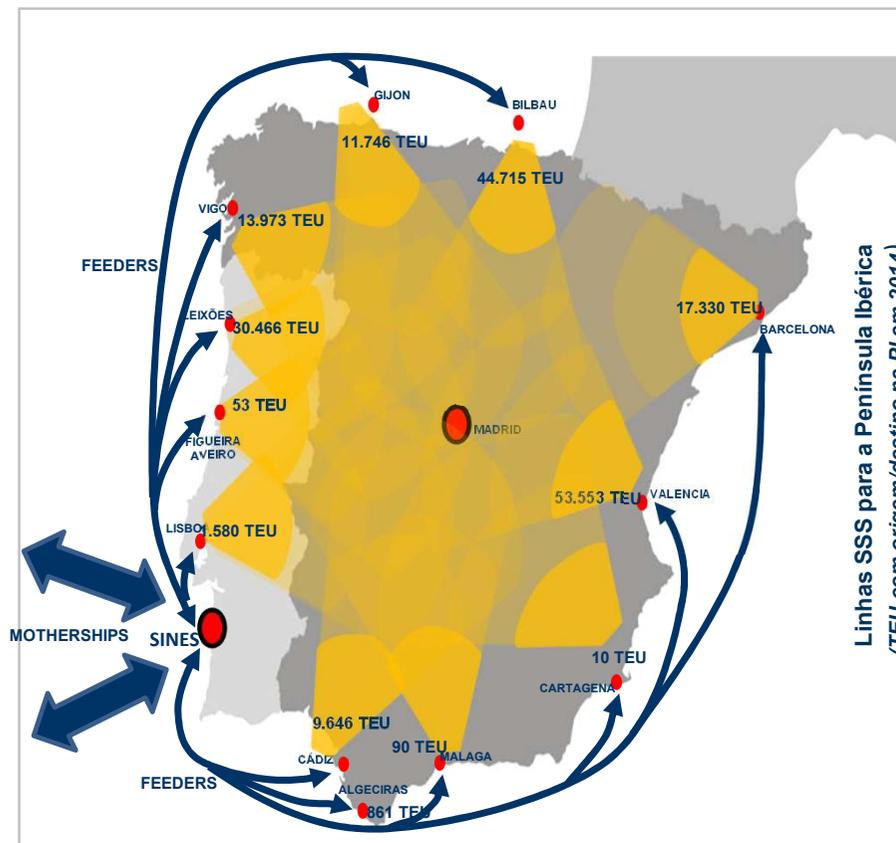
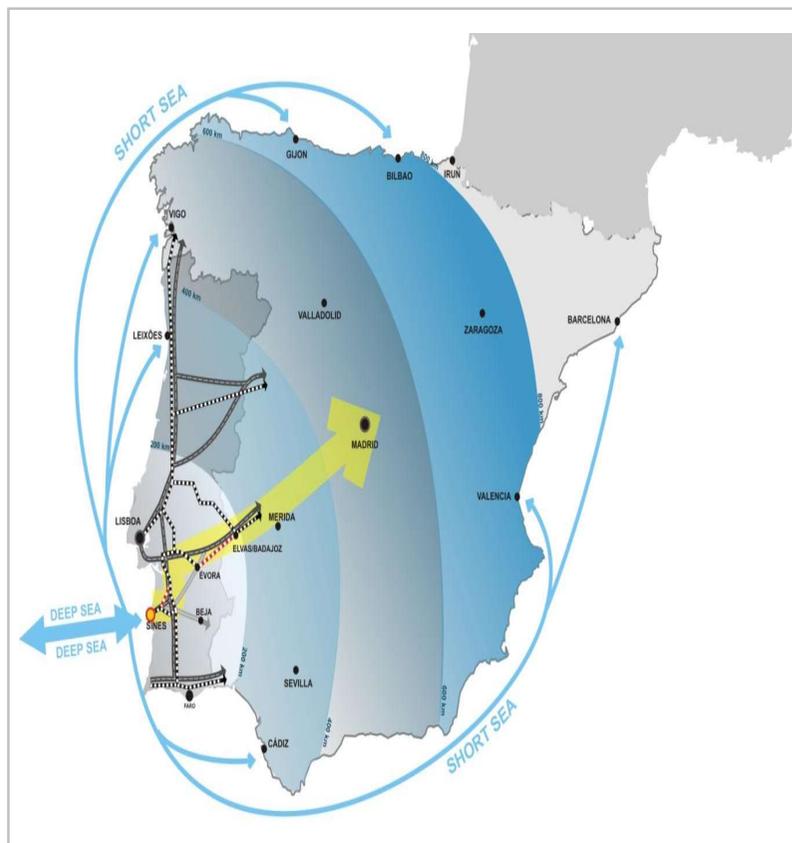
Rail share of hinterland transport 2015
(only gateway-traffic)



Source: BSL Transportation analysis, various port authorities, in single cases estimates⁸

MULTRIMODALIDADE

O desenvolvimento do hinterland do Porto de apresenta um enorme potencial para a ferrovia mas que se poderá traduzir numa oportunidade perdida se não forem efectuados os anunciados investimentos na ligação ferroviária a Madrid – deixando entretanto o SSS tomar posições.



MULTIMODALIDADE

Tendencia 1

Os armadores integram nos respetivos grupos empresas ferroviarias, terminais e operações logística de modo a oferecer serviço completo

Tendencia 2

Os operadores multimodais tendem a concentrar-se e integram tambem a tração ferroviária

Tendencia 3

O desaparecimento das empresas ferroviárias incumbentes deixam espaço para que os novos operadores se especializem

Tendencia 4

Fatores ambientais fomentam a maior igualdade de tratamento dos custos externos entre os varios modos de transporte

MULTIMODALIDADE



ERS Railways B.V. 

- Established in 1994
- Biggest privately owned railway company in Western Europe
- Strong financial base (100% owned by A.P. Moller – Maersk Group)
- Deep sea, short sea and continental rail solutions
- Cross – border traction services
- AEO certified

A strong player in European combined rail transport




Assets 

- 16 e-locomotives, 11 in Rotterdam, 5 in Duisburg
- Inter – operable between NL – DE/AT as well as other countries
- Shunting activities in the Rotterdam port area, provided by 4 shunting diesel locomotives
- 24 own loco drivers based in Rotterdam
- Wagon fleet containing 60', 80', 90' as well as double pocket wagons (totaling 450 wagons)
- Additional equipment available in case required
- All of our drivers are also certified wagon inspectors

Modern fleet of locomotives / wagons



Na Península Ibérica:

MSC - Aquisição da CP CARGA hoje MEDWAY

CGM/CMA – Aquisição da Continental Rail

COSCO – Aquisição da Logitren



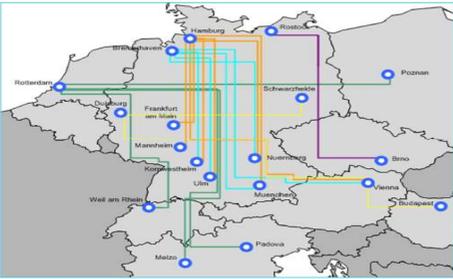
Our focus 

- Our current and future customers in Europe
- Customer driven rail products based on
- Taylor made offers
- Developing together with our customers their European Supply Chains based on reliable intermodal connections
- Becoming an even stronger European railway operator by proactively seeking market opportunities

Fostering existing corridors while developing new markets



General corridor overview 



MULTIMODALIDADE

WITH YOU WHEREVER YOU ARE



Extend your integrated logistics solution to the most significant markets in the Iberian Peninsula with a high level of service with total reliability and high frequency.

We Maximize Your Business Opportunities!

© Copyright MEDWAY SGPS, S.A.

PRESENCE IN PORTS, 2017

Medway, 70 % of activity is concentrated in ports

Sines	52 %
Setúbal	10 %
Lisboa	4 %
Figueira da Foz	2 %
Leixões	1 %
Aveiro	1 %
Remaining Activity	30 %



© Copyright MEDWAY SGPS, S.A.

ADVANTAGES OF CHOOSING MEDWAY!

Custom Door to Door Service

How to proceed? Let us know:
 1. The type of merchandise
 2. Origin and destination
 3. Date of collection and delivery

Complete Transportation Service!

We are your partner...



Efficient



Reliable



Sustainable



© Copyright MEDWAY SGPS, S.A.

PERSONALIZED TRANSPORTATION SERVICE



Transportation solution adjusted to your needs!

© Copyright MEDWAY SGPS, S.A.

MEDWAY, 2017 IN NUMBERS

Movements
 + 8.700.000 Tons
 377.000 TEU

Staff
 + 500

Trains
 150 / Day
 20.000 / Year

Locomotives
 24 Diesel
 34 Electric
 4 Interoperable

Wagons
 2917

Distance Covered
 5.200.000 km per Year



130 Times around the world

First rail based private logistics operator in the Iberian Peninsula

© Copyright MEDWAY SGPS, S.A.



INTEGRATED TRANSPORTATION

MEDWAY

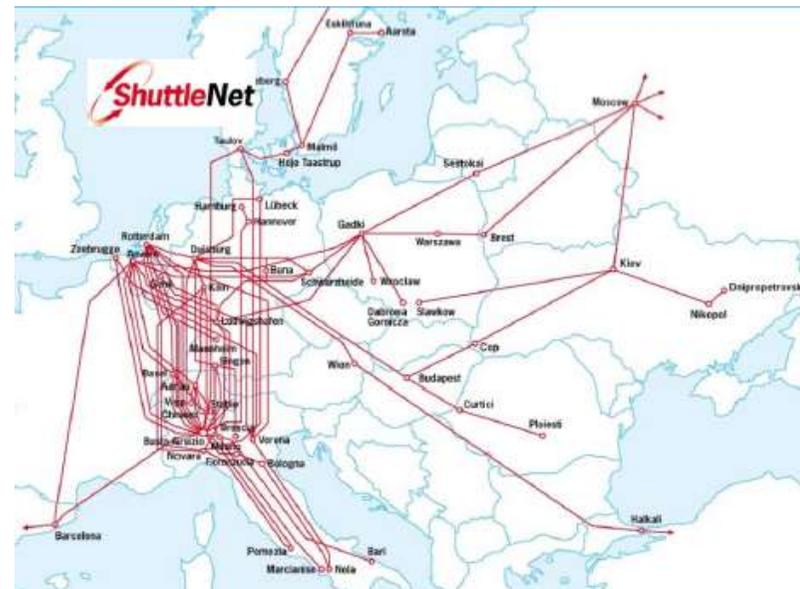
19/06/2017

Transport & Logistics

MULTIMODALIDADE

Business modell: independent and neutral

Hupac combines the consignments of different carriers into whole trains as a neutral and independent combined transport operator. These trains run back and forth between transshipment terminals on long and mostly international routes, with traction provided by external rail transport companies. The pre-carriage from the origin to the terminal and the onward carriage from the terminal to the final destination are carried out by transport companies. Hupac is committed to railway liberalisation and offers its services to all transport companies.



MULTIMODALIDADE

boxXpress.de

boxXpress : Service : History : Schedule : Train Infos : Booking : Contact : News : Career : Customer Portal :

Welcome at boxXpress !

We are a licensed **private rail operator** specialized on the reliable and fast transport of **overseas containers** between the German **seaports** and **inland destinations**. Since June 2000 we are successfully operating a constantly growing network of block trains, offering tailor-made and cost efficient transport solutions to our customers.

With a transport capacity of about 385.000 TEU per year, **boxXpress** also renders a significant ecological contribution to deviate traffic from road to rail.

The shareholders of **boxXpress.de GmbH** are:

- ERS Railways B.V., a subsidiary of MAERSK LINE, www.ersrail.com
- Eurogate Intermodal GmbH, Hamburg, a subsidiary of the EUROGATE Group, www.eurogate.de
- TX Logistik AG, Bad Honnef, Stockholder: 100% Trenitalia, www.tlogistik.de

Since September 1st, 2004 our **company** is registered in **Hamburg**. Since January 1st, 2005, boxXpress is Member of **Netzwerk Privatbahnen**. www.netzwerk-privatbahnen.de



boxXpress office building in Hamburg



boxXpress.de

boxXpress : Service : History : Schedule : Train Infos : **Booking** : Contact : News : Career : Customer Portal :

Please book directly with our partners :



EUROGATE Intermodal GmbH
Kurt-Edelmann-Str. 1
D-21129 Hamburg
Tel. +49 40 7405 27 42/37
Fax +49 40 7405 27 39
andre.gerhardt@eurogate.de
kalle.kramp@eurogate.de
www.eurogate.de



ERS Railways B.V.
Waalhaven Z. z. 2b
Tel. +31 10 428 5200
Fax +31 10 428 5210
NL-3088 HH Rotterdam
Booking:
Bogenhagenstraße 5
D-20095 Hamburg
Tel. +49 40 756 68 7-0
Fax +49 40 756 68 7-101
info-de@ersrail.com
www.ersrail.com



TX Logistik AG
Rhendorfer Straße 85
D-53304 Bad Honnef
b.welsweiler@tlogistik.de
Tel. +49 2224 779 420
Fax +49 2224 779 14 420
p.zilles@tlogistik.de
Tel. +49 2224 779 120
Fax +49 2224 779 14 120
www.tlogistik.de



Customs Dispatch **boxXpress.de**

boxXpress.de

boxXpress : Service : History : Schedule : Train Infos : Booking : Contact : News : Career : Customer Portal :

The network :

Since it's start in June 2000 **boxXpress** connects the German seaports of Bremerhaven and Hamburg overight with the economic areas in and around Frankfurt/Main, Dortmund, Stuttgart, Munich and Nuremberg. The successful concept consists of mostly direct operation of block-trains, which provides a maximum in transport efficiency.

Today's network connects Bremerhaven, the Hamburg terminals Burchardkai, Eurokombi and CTA with the national terminals Stuttgart Harbour, Regensburg, Dortmund, Frankfurt/Main, Konwestheim Ubf, Augsburg-Oberhausen, Munich-Riem, Nuremberg-Harbour, Ulm and Mannheim and international Budapest.



boxXpress.de

boxXpress : Service : History : Schedule : **Train Infos** : Booking : Contact : News : Career : Customer Portal :

The fleet :

The **boxXpress** fleet time being consists of 17 electro locomotives from **MIRCE Dispolok GmbH** and of about 450 80' and 90' containerwagons.

The fleet is constantly adapted to the latest technical developments. Our locomotives are being serviced by contract workshops and mobile service teams of **MIRCE Dispolok GmbH**.

Thereby **boxXpress** guarantees a high readiness of their rolling stock.



Series ES 64 U2

MULTIMODALIDADE

Terminais Intermodais (portos secos)

Terminais terrestres, com estatuto aduaneiro, aptos para o interface rodo-Ferroviário e suporte da logística associada aos contentores

Terminais Marítimos

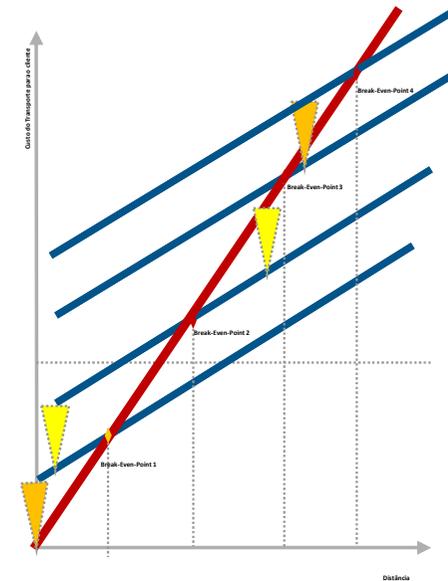
Porto marítimo com ligação ferroviária

Entrepósitos de Carga

Zonas adjacente às linhas ferroviárias que serve para a consolidação/desconsolidação de cargas

Ramais Particulares

Linhas ferreas dentro das unidades industriais de forma a que as operações de (des)carga se efetuem diretamente para o comboio



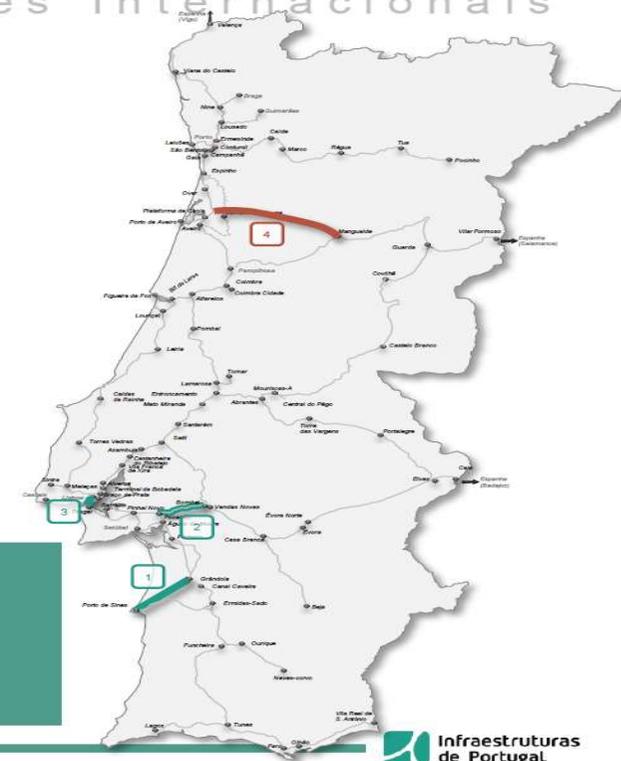
PNI 2030

Continuação da aposta nos Corredores Internacionais

- 1 Nova Linha SINES - GRÂNDOLA
- 2 Duplicação do troço POCEIRÃO - BOMBEL
- 3 Ligação da Linha de Cascais e do porto de Lisboa à linha de Cintura
- 4 Corredor Internacional Norte (2ª FASE) | Nova Linha AVEIRO - MANGUALDE

PRINCIPAIS OBJETIVOS

Aumentar a capacidade e competitividade do transporte ferroviário
Promover a interoperabilidade ferroviária com a rede Espanhola e Europeia
Eliminar o constrangimento no acesso ferroviário ao Porto de Lisboa



Principais Terminais e Portos

A importância dos terminais de mercadorias na cadeia logística impõe uma coordenação consistente entre as diferentes redes (rodoviária, ferroviária e marítima), uma otimização da atividade/negócio e uma relação permanente com os diferentes agentes

✓ Rede Ferroviária

- Adequação continuada da rede ferroviária ao transporte de mercadorias (eletrificação, comprimento de comboios, capacidade de tração)

✓ Atividade/Negócio

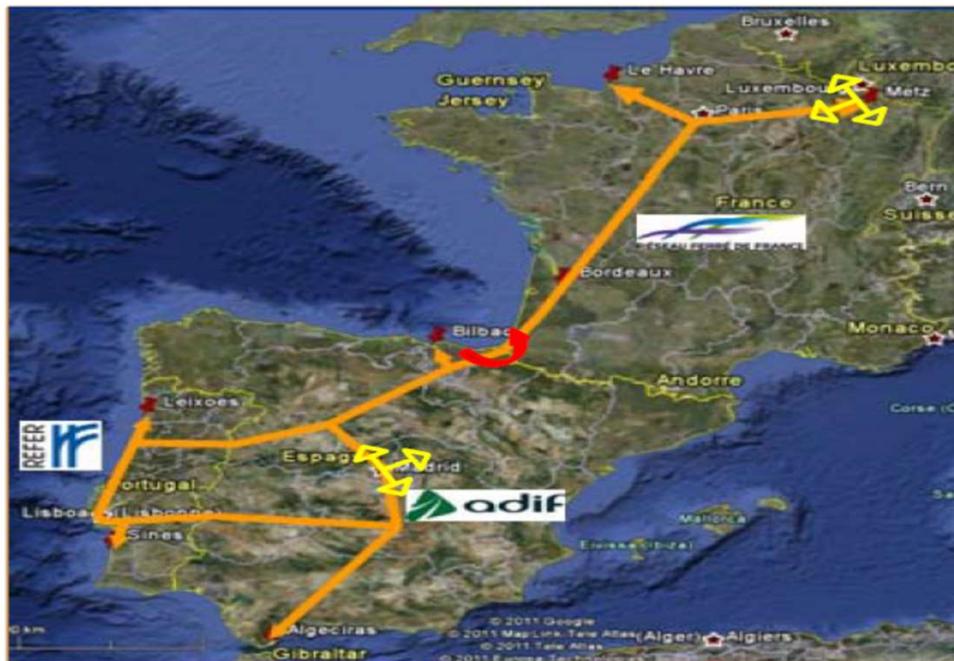
- Dinamização dos terminais de mercadorias adotando modelos de negócio que permitam uma maior aproximação às necessidades de mercado

✓ Articulação Stakeholders

- Articulação com os diferentes parceiros, tendo em vista a implementação de melhores soluções logísticas



Rail Freight Corridor 4 Principal routes



More than 4300 km's railway network

Single or double track with 2 types of width:

- European (1435 mm)
- Iberian (1668 mm)

needing freight transfer between France and Spain

3 types of electric power :

- France 1500V CC
- Spain 3000V CC
- Portugal 25000V AC

More than 3 types of signalisation.

Connexion with corridor 2 (Metz) and 6 (Madrid)

Freight transfer operations needed in the Hendaye/Irun complex due to the different width of track between France and Iberian Peninsula

Sines-Lisboa / Leixões | Sines-Elvas / Algeciras - Madrid-Medina del Campo / Bilbao / San Sebastian – Irun – Bordeaux – Paris / Le Havre / Metz

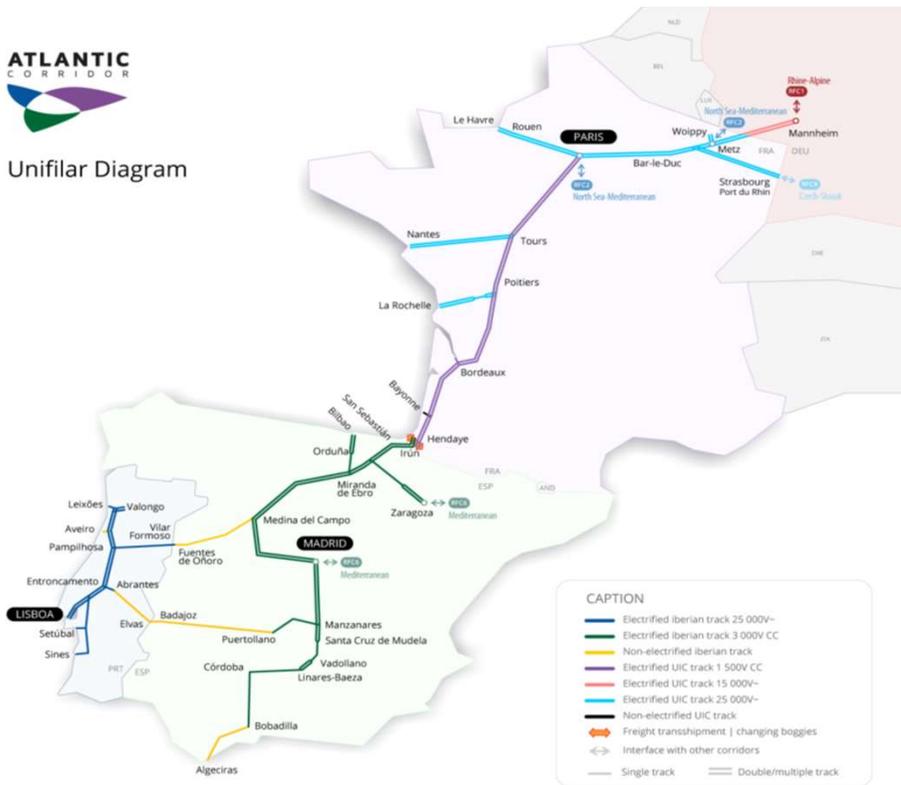
Railway undertakings Advisory Group, Madrid 22nd November 2012

Road flows on the Portuguese-Spanish border



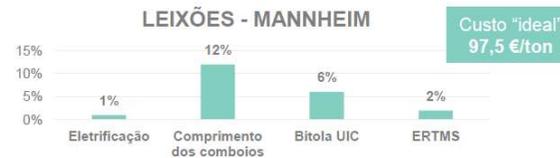
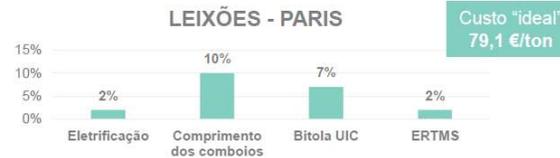


Unifilar Diagram



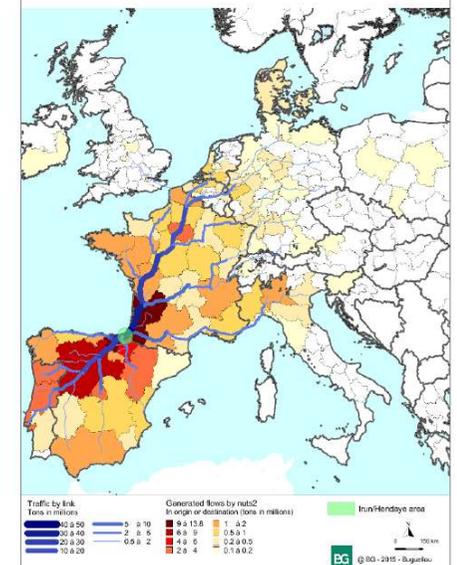
02. LIGAÇÕES INTERNACIONAIS CORREDOR ATLÂNTICO

Redução de Custo para o transporte combinado (%)



Redução por OTIMIZAÇÃO DE PROCESSOS: 13% a 19%

Potential of traffic passing through Irun-Hendaye



OVERVIEW (6/6) – A VISÃO MEDWAY

ANEXOS

A.1 FICHAS DE INVESTIMENTO | TRANSPORTES E MOBILIDADE - FERROVIA

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

PARA O SUBSETOR DA FERROVIA FORAM IDENTIFICADOS 13 PROGRAMAS E PROJETOS, CUJO VALOR TOTAL DE INVESTIMENTO ASCENDE A ~4.040 M€

Programas de maior importância do ponto de vista MEDWAY

Programa / Projeto	Entidades Promotoras	Investimento	Eixos					Período
F1 Programa de Reforço da Capacidade e Aumento de Velocidades no Eixo Porto-Lisboa	AP (IP)	1.500 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030
F2 Programa de Segurança Ferroviária, Renovação e Reabilitação e Redução de Ruído	AP (IP)	375 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030
F3 Programa de Sinalização e Implementação do ERTMS/ETCS + GSM-R	AP (IP)	270 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030
F4 Programa de Eletrificação e Reforço da Rede Ferroviária Nacional	AP (IP)	235 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2025
F5 Ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura	AP (IP)	200 M €	●	●	●	●	●	2023 - 2027
F6 Programa de telemática, estações e segurança da operação	AP (IP)	165 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030
F7 Programa de aumento de capacidade na rede ferroviária das áreas metropolitanas	AP (IP)	155 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2026
F8 Corredor Internacional Sul: Nova ligação Sines/Grândola	AP (IP)	120 M €	●	●	●	●	●	2026 - 2030
F9 Modernização da Ligação Lisboa-Algarve	AP (IP)	100 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2025
F10 Programa de melhoria de terminais multimodais incluindo a sua acessibilidade ferroviária	AP (IP) OP	105 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030
F11 Modernização da Linha do Alentejo	AP (IP)	90 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2025
F12 Requalificação do troço Espinho-Oliveira de Azeméis da Linha do Vouga	AP (IP)	75 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2025
F13 Corredor Internacional Norte: Nova troço Aveiro/Mangualde	AP (IP)	650 M €	●	●	●	●	●	2026 - 2030
= TOTAL		4.040 M €						

LEGENDA:

AP - Administração Pública

OP -Operadores Privados

IP - Infraestruturas de Portugal, S.A.

MINIMIZAÇÃO DAS PERTURBAÇÕES NA OFERTA EM SEQUÊNCIA DE GRANDE INTENSIDADE DE INTERVENÇÕES

É natural que durante o período de obras ocorra um impacto na oferta da IP. Mas importa que as obras se realizem *com níveis de perturbação aceitáveis não colocando em causa o desenvolvimento da atividade comercial dos operadores.*

Gostaríamos de chamar a atenção para os seguintes aspetos:

- **A sequência das obras o que poderá fazer muita diferença na performance global do sistema.** Efectivamente, com o investimento em zonas de ultrapassagem das composições são um investimento relativamente de menor dimensão, sem implicações relevantes no decurso global da actividade, e que poderá proporcionar importantes incrementos de produtividade (tanto no aumento de capacidade como na velocidade comercial). E sendo estes investimentos realizados antecipadamente às grandes intervenções na linha do Norte poderão de alguma forma atenuar os impactos que decorrem desta.
- Estão identificados alguns **estrangulamentos** ao longo da rede que a sua correcção atempada por igualmente atenuar os impactos das grandes intervenções

CORREDOR LOUSADO-SINES BOTTLENECKS



Ermesinde – Contumil & Ovar – Bobadela

O projecto tem por objective melhorar a ligação ferroviária entre o Norte e Lisboa. Inclui também as seguintes intervenções na Linha do Norte: instalação de um novo Sistema de sinalização, aumento da capacidade para os comboios de Mercadorias de forma a possibilitar a circulação de composições de até 750 metros, construção de novas linhas de resguardo e de cruzamento, em particular nas estações de Ermesinde, Contumil, Francos, Ovar-Mercadorias, Entroncamento, Mato de Miranda e Bobadela.

Évora - Elvas

Este projecto inclui a construção da nova linha entre Évora e a fronteira do Caia, tem como objective fortalecer as ligações ferroviárias do porto de Sines com Espanha oferecendo uma oferta ferroviária mais eficiente.

S. Bartolomeu da Serra

Esta estação deverá ser sujeita a melhorias que permitam a gestão/cruzamento de comboios de até 750 metros. Presentemente a estação está equipada com apenas duas linhas sendo que o projecto prevê a construção de uma Terceira linha com comprimento para receber os comboios de até 750 metros.

Canal Caveira

O layout da estação deverá ser modificado para permitir a operação de comboios de 750 m de comprimento.

Presente – actualmente os comboios não efectuem cruzamentos nesta estação uma vez que as suas limites tem um comprimento máximo de 400 metros.

Futuro – o future layout vai permitir o cruzamento de comboios de até 750 metros.

Nova estação operacional.

IP (o gestor de infraestrutura) planeia criar uma nova estação entre S. Bartolomeu da Serra e Ermidas Sado que permita aumentar o volume de tráfego e melhor toda a gestão operacional do troço entre Ermidas do Sado e Sines.

Situação Presente – A linha de Sines tem 50 km, via única, praticamente sem possibilidade de se efectuarem cruzamentos em toda a sua extensão.

Ermidas Sado

O layout da estação deverá ser modificado para permitir a operação de comboios de 750 m de comprimento.

Presente – é possível gerir/cruzar dois comboios nesta estação.

Esta estação é o ponto de intersecção entre a Linha do Sul e o ramal de Sines e é raro efectuarem-se cruzamentos de comboios de Mercadorias devido à gestão dos tráfegos entre as duas linhas.

Futuro – esta estação deverá ser capaz de realizar os cruzamentos das composições independentemente do he traffic status.

ACESSO ÀS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS – SINES E SETUBAL

De igual forma, também carece de intervenção a área que compreende Praias do Sado (estação, triagem, acesso aos ramais dependentes desta estação), ligação ao porto de Setúbal e o próprio porto de Setúbal.

Estão em causa estrangulamentos importantes à gestão de composições que derivam de três razões base:

- Inexistência de vias aptas para operar composições de até 750 metros;
- Vários missing-links em termos de electrificação que obriga à presença de tracção diesel na área;
- Capacidade perto do limite

Esta situação já estava caracterizada no referido documento do Grupo de Trabalho IEVA e a MEDWAY defende que, dada a sua importância na gestão global do sistema ferroviário nacional, deve ser inserido no plano de investimentos Portugal 2030.

RELATÓRIO FINAL Anexo IV - Prioritização consolidada – Tier 1 e Tier 2



Sector Ferroviário	Sector Rodoviário	Sector Marítimo-Portuário	Sector Aeroportuário
Linha do Sul (Porto de Setúbal + Praias do Sado)			
24	Localização	Descrição	Medidas de Otimização
		<p>Este projeto visa reforçar a ligação ferroviária ao Porto de Setúbal e aos ramais existentes, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional.</p> <p>O projeto compreende a eliminação dos constrangimentos na zona da estação de Praias do Sado e nas ligações aos ramais e ao Porto de Setúbal, a electrificação do feixe de recepção / expedição das linhas do Porto, a construção de linhas em falta e a electrificação do Ramal Privado da Somincor em Praias do Sado.</p> <p>Investimento estimado: 20 M€ Conclusão: após 2016 e antes fim QCA</p>	<p>A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego no que concerne ao transporte de mercadorias, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Setúbal e a plataformas logísticas localizadas ao longo deste eixo ferroviário;</p> <p>As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; • Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

PONTOS DE SATURAÇÃO OU ESTRANGULAMENTO (1/2)

Ermesinde – Contumil & Ovar - Bobadela

O projecto tem por objectivo melhorar a ligação ferroviária entre o Norte e Lisboa. Inclui também as seguintes intervenções na Linha do Norte: instalação de um novo Sistema de sinalização, aumento da capacidade para os comboios de Mercadorias de forma a possibilitar a circulação de composições de até 750 metros, construção de novas linhas de resguardo e de cruzamento, em particular nas estações de Ermesinde, Contumil, Francelos, Ovar-Mercadorias, Entroncamento, Mato de Miranda e Bobadela.

ESTRANGULAMENTO I – ERMESINDE/CONTUMIL/FRANCELOS

Trata-se do ponto nodal norte onde confluem previsões de importantes incrementos de tráfegos resultantes de:

- Acréscimos de actividades de comboios suburbanos/regionais resultantes tanto do acréscimo normal da procura como do incremento resultante da eletrificação da linha do Minho e da linha do Douro;
- Acréscimos de actividades de comboios de passageiros de longo curso resultantes da liberalização deste mercado, tanto nas ligações norte à Galiza, como nas ligações sul à Linha do Norte;
- Acréscimos do volume dos comboios de mercadorias derivado do tráfego a ser gerado no Terminal do Lousado, além do incremento do transporte (tanto nacional como internacional) que a eletrificação da linha do Minho possibilita.

ANEXOS

A.1 FICHAS DE INVESTIMENTO | TRANSPORTES E MOBILIDADE - FERROVIA

PLANO NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

Transportes e Mobilidade Ferrovia	PROGRAMA DE REFORÇO DA CAPACIDADE E AUMENTO DE VELOCIDADES NO EIXO PORTO-LISBOA	Programa
Motivação	Reduzir o tempo de trajeto entre Porto e Lisboa, aumentando a qualidade dos serviços de Longo Curso e libertar a capacidade na linha do Norte para o tráfego suburbano e de mercadorias	Eixo estratégico
Ilustração		Descrição
Entidade Promotora	<ul style="list-style-type: none"> Administração Pública (Setor Empresarial do Estado Reclasificado, por via da Infraestruturas de Portugal, SA) 	<p>Este Programa integra as seguintes intervenções:</p> <ul style="list-style-type: none"> Troço Cacia-Gaia: Instalação de um novo canal de altas prestações em via dupla para permitir a segregação de tráfegos rápidos e lentos; Troço Soure-Cotimbra-Mealhada: Construção de uma nova via dupla de altas prestações para permitir a segregação de tráfegos rápidos e lentos; Troço Vale de Santarém - Entroncamento: Construção da variante e aumento da velocidade máxima de circulação entre Santarém e Entroncamento; Troço Alverca-Azambuja: Construção de uma 3ª via reversível entre Alverca e Castanheira do Ribatejo e instalação de via quadrupla entre Castanheira do Ribatejo e Azambuja. <p>Externalidades Benefícios Económicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Redução do tempo de percurso para 2h Redução de emissões de GEE (80.000 ton. CO2eq/ano) Redução da sinistralidade e congestionamento (T da procura de passageiros - +30% - e de mercadorias - +40% de ton., ie, -100.000 camiões/ano) <p>Principais benefícios:</p> <ul style="list-style-type: none"> +++ Redução dos tempos de percurso +++ Redução de emissões de GEE +++ Redução da sinistralidade e congestionamento
Estimativa de Investimento	1.500 M€	Temporalidade
Modelo de Investimento	Investimento Público tradicional	2021 - 2030

ANEXOS

A.1 FICHAS DE INVESTIMENTO | TRANSPORTES E MOBILIDADE - FERROVIA

PLANO NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

Transportes e Mobilidade Ferrovia	PROGRAMA DE AUMENTO DE CAPACIDADE NA REDE FERROVIÁRIA DAS ÁREAS METROPOLITANAS	Programa
Motivação	Aumentar a capacidade e regularidade dos tráfegos de longo curso, regionais, suburbanos e de mercadorias das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto	Eixo estratégico
Ilustração		Descrição
Entidade Promotora	<ul style="list-style-type: none"> Administração Pública (Setor Empresarial do Estado Reclasificado, por via da Infraestruturas de Portugal, SA) 	<p>Este Programa integra as seguintes intervenções:</p> <ul style="list-style-type: none"> Prolongamento da via quadrupla existente entre as estações de Roma-Areeiro (Linha de Cintura) e Braço de Prata (Linha do Norte); Instalação de via dupla adicional entre as estações de Contumil e Ermesinde (Linha do Minho), reformulação da estação de Rio Tinto e do apeadeiro de Águas Santas, interfaces rododiferenciadas, supressão de passagens de nível rodoviárias e pedonais e construção de passagens desniveadas. <p>Principais benefícios:</p> <ul style="list-style-type: none"> +++ Aumento da oferta +++ Redução de emissões de GEE +++ Redução da sinistralidade e congestionamento
Estimativa de Investimento	155 M€	Temporalidade
Modelo de Investimento	Investimento Público tradicional	2021 - 2026

INCENTIVO À CRIAÇÃO/MODERNIZAÇÃO DE RAMAIS PARTICULARES E TERMINAIS (1/2)

A competitividade das soluções ferroviárias passam de forma importante pelos custos da denominada last-mile onde podemos incluir os interfaces rodo-ferroviários.

Nos transportes em vagoão convencional que actualmente se realizam, a esmagadora maioria é gerada/destinada a ramais privados sejam de unidades industriais, sejam de entrepostos ou instalações mineiras.

Alguns destes ramais entraram em funcionamento à várias décadas e tem lay-outs que não se coadunam com a actual tipologia dos comboios que hoje são realizados tendo em vista a redução máxima dos custos unitários.

Defendemos assim que, para incremento do transporte ferroviário, deveria ser constituído um fundo de apoio à criação / actualização de ramais particulares tendo em vistos os aspectos económicos/financeiros e ambientais que daí resultam.

Não pretendendo ser exaustivos ilustramos esta questão com dois casos que recuperamos do EIVA (Estudo Infraestrutura de Valor Acrescentado):

- Electrificação da linha de acesso às instalações da Somincor em Neves Corvo e em Praias do Sado;
- Ramais das celulosas no Louriçal

RELATÓRIO FINAL
Anexo IV - Setor Ferroviário



Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade
Linha do Sul (Ramal de Neves Corvo)				
Localização 	Descrição O projeto compreende a eletrificação do trecho Ourique/Minas Neves Corvo numa extensão de aproximadamente 31 km. Troços: Ramal de Neves Corvo Investimento estimado: 11 ME Conclusão: após 2016 e antes fim QCA		Medidas de Otimização A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes parques industriais. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: <ul style="list-style-type: none"> - Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; - Potencial limitado de captação de fontes externas de funding; - Redução dos atuais custos de O&M. 	

RELATÓRIO FINAL
Anexo IV - Setor Ferroviário



Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade
Linha do Oeste (Ramais Cetibi, Soporcel e do Louriçal)				
Localização 	Descrição Esta intervenção permitirá potenciar o aumento da competitividade do transporte de mercadorias na rede ferroviária nacional, facilitando designadamente uma gestão mais eficiente e consequentemente mais competitiva. O projeto compreende a instalação de Sinalização eletrónica no Ramal do Louriçal e a eletrificação dos Ramais Privados Cetibi e Soporcel. Troços: Ramais Cetibi, Soporcel e do Louriçal Investimento estimado: 1 ME Conclusão: após 2016 e antes fim QCA		Medidas de Otimização A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a parques industriais. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: <ul style="list-style-type: none"> - Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; - Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M. 	

LIGAÇÃO FERROVIÁRIA SINES GRÂNDOLA

O Porto de Sines tem já hoje uma elevada importância no abastecimento e escoamento dos produtos para a economia nacional. Os projectos de investimento em curso irão multiplicar esta importância.

No entanto, o ramal que o acede (Ermidas do Sado – Sines) é a única via ferroviária que o liga à rede nacional e tem grandes limitações:

- Via única
- Poucas instalações de cruzamento de composições
- Canais horários quase esgotados.

A recente experiência ocorrida em Rastatt veio alertar o sector ferroviário para todos os problemas que podem advir da ocorrência de um incidente que impossibilite a utilização da via durante um período de tempo dilatado. E aqui estamos sem plano de contingência que possa ser activado em caso de necessidade na única ligação ao principal porto do país e único em águas profundas.

É neste enquadramento que a MEDWAY defende que devesse ser construída a projectada linha da ligação de Sines a Grândola que permitiria ultrapassar estes problemas e, simultaneamente, responder ao aumento de procura que se estima para os próximos anos.

ANEXOS

A.1 FICHAS DE INVESTIMENTO | TRANSPORTES E MOBILIDADE - FERROVIA

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

Transportes e Mobilidade Ferrovia		CORREDOR INTERNACIONAL SUL: NOVA LIGAÇÃO SINES/GRÂNDOLA		F8	Programa
Motivação		Potenciar o transporte de mercadorias em modo ferroviário e promover a interoperabilidade ferroviária com as redes Espanhola e Europeia		Eixos estratégicos	
Ilustração		Descrição			
		<p>Este Projeto inclui:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construção de uma nova ligação ferroviária em via única eletrificada entre Sines e Grândola (linha do Sul), dotada das necessárias estações de cruzamento para comboios com 750 metros; • Adaptação da estação de Grândola Norte; • Construção de uma concordância entre a nova linha e a linha do Sul. <p>Esta nova ligação integrará o itinerário Sines - Elvas (fronteira), que representa uma secção do eixo ferroviário de transporte de mercadorias da Rede Transeuropeia de Transportes.</p>			
Entidade Promotora		Estimativa de Investimento		Temporalidade	
<ul style="list-style-type: none"> • Administração Pública (Setor Empresarial do Estado Reclassificado, por via da Infraestruturas de Portugal, SA) 		120 M€		2026 - 2030	
		Modelo de Investimento			
		Investimento Público tradicional			
		<p>Principais benefícios:</p> <ul style="list-style-type: none"> +++ Aumento da capacidade de escoamento do Porto de Sines +++ Aumento de competitividade 			

Commission study supports shift to clean transport modes like rail and proper internalisation of external costs

The study

TITLE
"Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities"

MAIN QUESTION
To what extent are the principles of 'user pays' (for infrastructure) and 'polluter pays' (for air pollution, CO₂, noise etc.) applied across the EU?

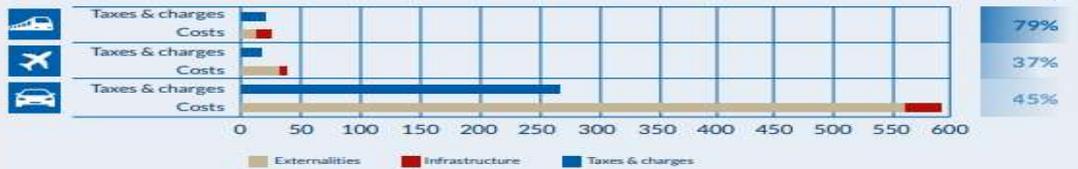
PUBLISHED BY THE EUROPEAN COMMISSION IN JUNE 2019¹

Three key insights²



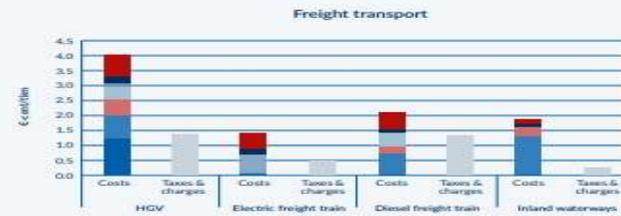
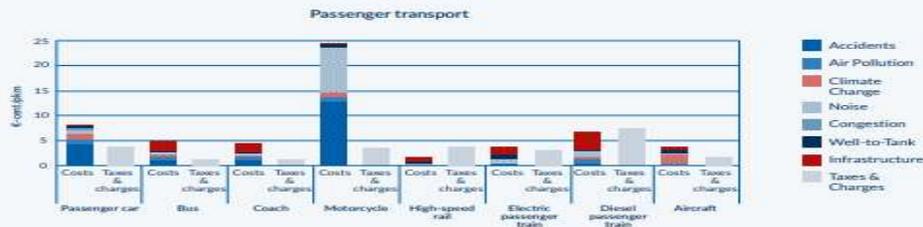
Insight 1: Rail leads transport in variable-cost coverage: 79%, against 45% for road and 37% for aviation

Total variable external and infrastructure costs vs. total variable taxes and charges (bn €)



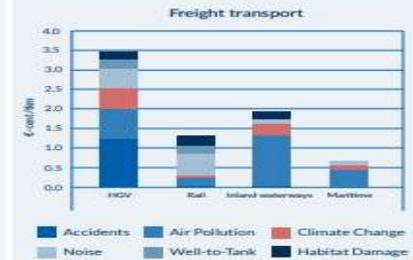
Insight 2: Cost-coverage gaps (i.e. variable costs minus taxes and charges) in € per passenger-km or tonne-km are smaller for rail than any other mode. High-speed rail even 'over-pays' to society

Average variable external and infrastructure costs vs. average taxes and charges



Insight 3: Rail's externalities are among the lowest, both for passengers and freight³

Average external costs (excluding congestion)



¹ Accessible at https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en

² Charts reproduced from *State of play of internalisation in the European Transport Sector* and *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities: Main Findings*, European Commission, 2019

³ Besides heavy goods vehicles (HGVs) and buses/coaches, light commercial vehicles (LCVs) are also important. However, consultants decided not to include LCVs here, as they are used both for freight and passenger transport, so LCV transport performance for each could not be derived reliably.

BON POUR LA PLANÈTE

Au global, à la tonne-km transportée, le ferroviaire représente par rapport à la route :



Le fret ferroviaire n'a toutefois pas vocation à remplacer le transport routier sur tous ses segments, notamment les derniers kilomètres en milieu urbain ou des volumes trop faibles pour remplir un wagon ou un conteneur.

Le train de fret est le mode de transport de marchandises terrestre ayant la plus grande capacité d'export.



Il existe différents types de trains de marchandises :

- Des convois hétérogènes composés de différents types de wagons (wagons isolés).



- Des convois homogènes composés d'un seul type de wagons (trains dédiés).

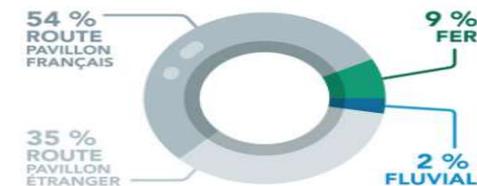


- Des convois combinés d'unités de transport rail-route.



● LA PART MODALE DU FRET FERROVIAIRE EST DE 9 % EN FRANCE →

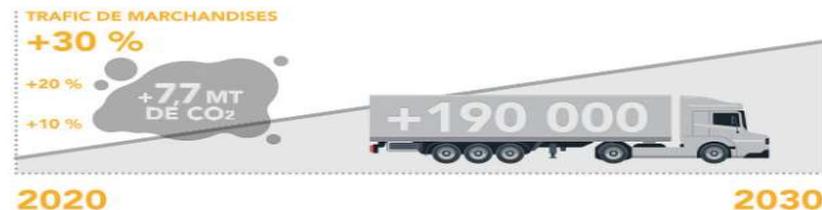
- CONTRE :
- 35 % en Suisse
 - 32 % en Autriche
 - 18 % en Allemagne
 - 14 % en Italie



En France, le transport de marchandises émet :



A parts modales équivalentes, une hausse de 30% des trafics de marchandises en France à horizon 2030 engendrerait 190 000 camions supplémentaires sur les routes, soit une augmentation de 7,7 Millions de tonnes (MT) de CO₂.



*Définition des externalités ou coûts externes du transport routier : accidentnalité, congestion, réchauffement climatique, habitat naturel, pollution atmosphérique et bruit...

OVERVIEW (1/6) – A VISÃO MEDWAY

A MEDWAY antevê o período de execução Programa Portugal 2030 com um misto de otimismo e preocupação: otimismo por acreditar que será um período de crescimento e da sua implementação no mercado ibérico; preocupação pela incerteza quanto ao timing de realização das intervenções na rede ferroviária nacional e dos seus impactos na oferta da IP aos operadores ferroviários.

Num cenário de previsível aumento da procura dos serviços ferroviários na generalidade dos países da União Europeia (EU) (nomeadamente tendo em atenção o aumento da atratividade da ferrovia, os problemas no sector laboral rodoviário, a pressão ecológica entre outros), há que realizar um conjunto amplo de acções que possam preparar o sector para responder aos desafios.

Classificamos estas intervenções em dois conjuntos:

- a) As intervenções a cargo dos poderes públicos (sejam nacionais ou da EU): a manutenção da infraestrutura, a concretização de novas vias e intervenção na existentes com acções que permitam melhorar a qualidade da oferta e que contribuam para o aumento da competitividade dos operadores ferroviários;
- b) As intervenções a cargo dos operadores ferroviários: na concretização dos investimentos no seu âmbito de actuação (sejam em instalações, material circulante, tecnologias de informação, etc...) seja através da sua dinâmica comercial com a colocação no mercado

de soluções logísticas competitivas com os outros modos de transporte.

Da sua parte, a MEDWAY encontra-se preparada para desenvolver estas vertentes como provam o conjunto de investimentos que já estão a decorrer a que se seguirão outros visando posicionar a empresa num patamar superior ao do seu início de atividade.

Neste sentido a MEDWAY realizou uma reflexão sobre o enquadramento que a sua atividade poderá enfrentar no horizonte 2030, e no qual definiu as grandes linhas que o definem:

1	Acréscimo de pressão da procura ferroviária sobre a rede nacional
2	Fortes pressões no sentido de restrições da oferta
3	Necessidade de novos investimentos tendentes a otimizar a actual rede e ultrapassar possíveis situações de ruptura
4	Necessidade de reforçar a competitividade do sector do transporte ferroviários de mercadorias
5	Qualidade de serviço

DÉFICIT DE CONSERVAÇÃO

A respeito da manutenção regular, muitas vezes alheada aos grandes planos de investimento, e na sequência das reuniões de acompanhamento de execução do contrato programa IP – Estado Português relativo à infraestrutura ferroviária, têm sido evidenciadas dificuldades em cumprir os objetivos contratualmente estabelecidos, nomeadamente por impossibilidade de recuperação do déficit de conservação da Rede Ferroviária Nacional.

Em Dezembro de 2016 estava orçamentado em 563.21 milhões de euros e com importantes implicações a vários níveis, nomeadamente:

A) troços de linha não compatíveis com as velocidades comerciais tidas como razoáveis pelos operadores provocando atrasos muito significativos e prejuízos daí decorrentes (começa a ser prática usual a inserção nas cartas impressas de margens suplementares).

B) impactos das obras e do derrapar dos calendários (quer globais quer muitas vezes dos períodos de interdição) chega a provocar supressão de canais bem como atrasos e aumento dos períodos de interdição.

É natural que durante o período de obras ocorra um impacto na oferta da IP. Mas importa que as obras se realizem com níveis de perturbação aceitáveis não colocando em causa o desenvolvimento da atividade comercial dos operadores.

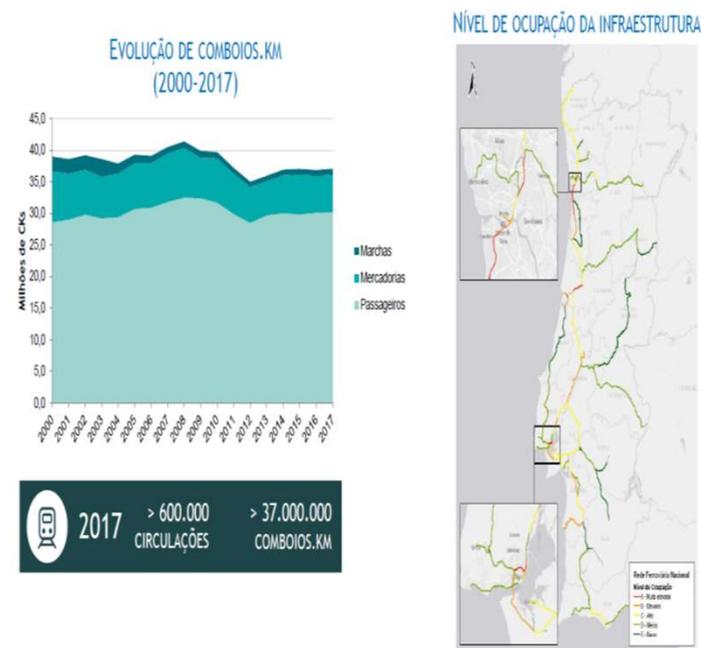
São de particular importância os impactos nos troços que já estão identificados como pontos de saturação.

ANEXOS

A.2. DIAGNÓSTICOS | TRANSPORTES E MOBILIDADE - FERROVIA

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

APESAR DE, GLOBALMENTE, A CAPACIDADE INSTALADA SER ADEQUADA, EXISTEM ALGUNS TROÇOS PRÓXIMOS DA SATURAÇÃO



2017 > 600.000 CIRCULAÇÕES > 37.000.000 COMBOIOS.KM

OVERVIEW (2/6) – A VISÃO MEDWAY

1	Perspetiva-se um acréscimo de pressão da procura ferroviária sobre a rede nacional	11	As tensões a diversos níveis no mercado rodoviário (escassez de condutores, problemas crescente de estrangulamentos em algumas das principais rotas europeias, pressões ecologistas) criam um ambiente favorável a implementação de soluções ferroviárias, nomeadamente nas ligações além-Perineus
		12	Acréscimo da procura da MEDWAY em função dos investimentos em curso e do crescimento preconizado no seu plano estratégico de médio prazo
		13	Acréscimo de actividade resultante de novos investimentos (construção da ligação Sines-Caia, construção do Terminal Vasco da Gama em Sines, eventual ampliação do Terminal XXI Sines), Terminal MEDWAY do Lousado.
		14	Acréscimo de atividade resultante do aparecimento de novos operadores no mercado nacional nomeadamente os decorrentes da liberalização do serviços de passageiros.
2	Fortes pressões no sentido de restrições da oferta derivada de atrasos na execução Plano Ferrovia 2020, não concretização de medidas de ultrapassagem dos pontos de estrangulamento, falta de conservação	21	Restrições na oferta em função da realização das intervenções na via do programa Ferrovia 2020 ainda não efetuadas.
		22	Atraso na construção da eliminação dos pontos de estrangulamento já identificados e com medidas planeadas (nomeadamente novos pontos de cruzamento para comboios de 750 metros e ampliação de existentes para estas características)
		23	Recuperação de déficit de conservação que se tem acentuado e minimização dos impactos no aumento das marchas dos comboios (mais períodos de interdição, aumento das margens suplementares nas cartas impressas) reduzindo a oferta (redução de canais disponíveis) e deteriorando a oferta (redução significativa da velocidade comercial média)
		24	Necessidade crítica de intervenção no sentido de eliminar alguns pontos de rutura na rede nacional ferroviária (por exemplo Ermesinde-Contumil)

OVERVIEW (3/6) – A VISÃO MEDWAY

3

Há necessidade de novos investimentos tendentes a otimizar a atual rede e ultrapassar possíveis situações de rutura

31

O porto de Sines assume-se crescentemente como a principal porta de abastecimento do país e está servido apenas com uma ligação de via única e sem número razoável de cruzamentos. Os investimentos previstos (nomeadamente o Terminal Vasco da Gama e a ligação a Espanha) indicam que esta ligação vai ser sobrecarregada de forma considerável. É indispensável ter uma via que possa não só ajudar a responder ao aumento da procura como plano de contingência para eventual ruptura que suceda na via existente (e.g. ligação Sines- Grândola nova)

32

A pressão da procura que se antevê gera igualmente a necessidade de se dotar as instalações de interface modal (quer os portos quer os Terminais) de feixes de apoio à operação (por exemplo, triagem de apoio aos terminais de contentores do porto de Sines, intervenções nos acessos ao porto de Setúbal, linhas de 750 metros na triagem de Praias do Sado))

33

A construção de novas vias bem como na construção de grandes intervenções deve ser respeitado o limite da rampas de 12.5% e deverá ser estabelecido o plano de médio prazo para progressiva eliminação das rampas mais condicionantes da atividade.

41

Urgente intervenção nos estrangulamentos para possibilitar comboios maiores e mais pesados

42

Completar a eletrificação da rede ferroviária nacional com a eletrificação dos missing-links (por exemplo acesso ao porto de Setúbal)

43

Criação de programa de apoio ao investimento para incentivar a criação (ou modernização, eletrificação, etc.) dos ramais particulares como forma de reduzir o impacto da last-mile na estrutura de custos das soluções ferroviárias e reduzir o seu impacto ambiental

44

Na sequência do exposto na nova Diretiva do Transporte Combinado (reformulação da Diretiva 92/106/CEE), criar programas de incentivo à criação de novos terminais rodo-ferroviários (na sequência da definição de *nearest suitable terminal*) e criar condições para ampliação/modernização dos existentes nomeadamente nas suas infraestruturas de acesso e do terminal propriamente dito.

4

Necessidade de reforçar a competitividade do sector do transporte ferroviários de mercadorias

OVERVIEW (4/6) – A VISÃO MEDWAY

5

Qualidade de serviço

51

Construção do mercado único ferroviário exige cumprimento calendário de intervenções nas vias CORE da RTE : via com características RTE (comboios até 750 metros, inclinações máximas de 12,5‰, eletrificadas) e novo sistema de sinalização (ERTMS)

52

No que respeita à implementação do ERTMS, tendo em atenção os elevados montantes de investimento necessário para os operadores ferroviários que dificilmente conseguirão suportar, e tendo presente as práticas dos vários países da EU, é necessário uma ação coordenada entre os vários agentes do mercado, liderado pela IP, que possa maximizar a obtenção de fundos, quer nacionais quer comunitários, bem como a disponibilização de um STM conforme obriga a ETI respetiva.

53

Desenvolver as ligações interoperáveis com Espanha (eletrificação até à fronteira luso-espanhola) e acompanhar o desenvolvimento da implementação da bitola UIC em Espanha (particular atenção para construção do Y basco com extensão até Vitoria)

54

É indispensável que a realização de todas as intervenções a realizar na rede ferroviária nacional seja compatível com uma velocidade comercial mínima de 60 km/hora sem redução da oferta

OVERVIEW (5/6) – A VISÃO MEDWAY

Resulta desta análise que a MEDWAY antevê como muito importante para o sector que a intervenção dos poderes públicos (nomeadamente através do Programa Portugal 2030) deverá ser refletido num conjunto estruturado de investimentos que contribuam decisivamente para o aumento da competitividade do sector.

De uma forma genérica a atividade vai decorrer principalmente ao longo dos corredores internacionais de mercadorias, parte integrante do núcleo CORE da TEN e também do Corredor Atlântico. Desde logo decorre daqui a expectativa da MEDWAY que a sua operação na rede ferroviária nacional se efetue progressivamente dentro dos padrões de qualidade e segurança dos Corredores Internacionais de Mercadorias.

Neste sentido permitimo-nos transcrever a previsão de execução em 2030 do Plano de Trabalhos do Coordenador Europeu do Corredor Atlântico:

Principais indicadores	Status 2015	Planeado 2030
Eletrificação	87%	100%
Bitola Standard UIC (1435 mm)	58%	74%
ERTMS	7%	89%
Velocidade máxima permitida >= 100 km/h	96%	100%
Peso por eixo >= 22,5 t	100%	100%
Comprimento do Comboio (min.) 740 m	57%	100%

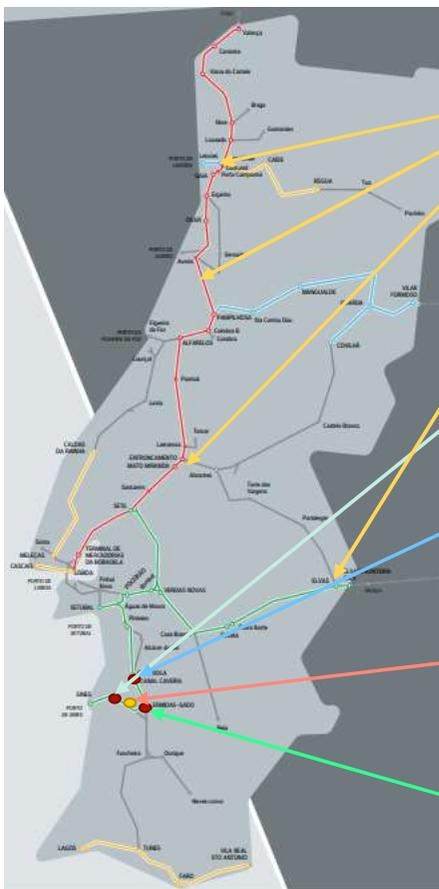
Deve notar-se que os valores referentes à implementação da bitola se referem à totalidade do corredores não incluindo qualquer distância na rede nacional

A este quadro síntese apenas acrescentamos a necessidade de que a velocidade comercial dos comboios de mercadorias não baixe dos 60 km/hora.

O Quadro de Investimentos na ferrovia inseridos no documento Programa Nacional de Investimentos 2030 – Mobilidade e Transportes | Ferrovia – Questões para reflexão já incorporam algumas das medidas que estão no n/ quadro de análise.

E as que constam e que referimos não há nenhuma que esteja em contradição com as que achamos necessário: nas que respeitam à rede CORE apenas temos visão diferente relativamente às prioridades da aplicação dos fundos disponíveis dando a MEDWAY primazia a investimentos que considera críticos para que a rede ferroviária nacional não tenha ruturas de oferta. As restantes, que deixamos à consideração, tem cabimento dentro de um todo coerente que constituí a nossa visão para a operação ferroviária na próxima década.

CORREDOR LOUSADO-SINES BOTTLENECKS



Ermesinde – Contumil & Ovar - Bobadela

O projecto tem por objectivo melhorar a ligação ferroviária entre o Norte e Lisboa. Inclui também as seguintes intervenções na Linha do Norte: instalação de um novo Sistema de sinalização, aumento da capacidade para os comboios de Mercadorias de forma a possibilitar a circulação de composições de até 750 metros, construção de novas linhas de resguardo e de cruzamento, em particular nas estações de Ermesinde, Contumil, Francelos, Ovar-Mercadorias, Entroncamento, Mato de Miranda e Bobadela.

Évora - Elvas

Este projecto inclui a construção da nova linha entre Évora e a fronteira do Caia, tem como objectivo fortalecer as ligações ferroviárias do porto de Sines com Espanha oferecendo uma oferta ferroviária mais eficiente

S. Bartolomeu da Serra

Esta estação deverá ser sujeita a melhorias que permitam a gestão/cruzamento de comboios de até 750 metros. Presentemente a estação está equipada com apenas duas linhas sendo que o projecto prevê a construção de uma Terceira linha com comprimento para receber os comboios de até 750 metros.

Canal Caveira

O layout da estação deverá ser modificado para permitir a operação de comboios de 750 m de comprimento.

Presente – actualmente os comboios não efectuem cruzamentos nesta estação uma vez que as suas limites tem um comprimento máximo de 400 metros.

Futuro – o future layout vai permitir o cruzamento de comboios de até 750 metros.

Nova estação operacional.

IP (o gestor de infraestrutura) planeia criar um nova estação entre S. Bartolomeu da Serra e Ermidas Sado que permita aumentar o volume de trafego e melhor toda a gestão operacional do troço entre Ermidas do Sado e Sines..

Situação Presente – A linha de Sines tem 50 km, via única, praticamente sem possibilidade de se efectuarem cruzamentos em toda a sua extensão.

Ermidas-Sado

O layout da estação deverá ser modificado para permitir a operação de comboios de 750 m de comprimento.

Presente – é possível gerir/cruzar dois combios nesta estação.

Esta estação é o ponto de interceção entre a Linha do Sul e o ramal de Sines e é raro efectuarem-se cruzamentos de comboios de Mercadorias devido à gestão dos trafegos entre as duas linhas.

Futuro – esta estação deverá ser capaz de realizar os cruzamentos das composições independentemente do he traffic status.



MEDWAY
Transport & Logistics