

A FERROVIA NO CONTEXTO IBÉRICO

José Carlos Clemente
Diretor de Empreendimentos
Infraestruturas de Portugal, S.A.

21 de fevereiro de 2022

 PORTO DE SINES



Infraestruturas
de Portugal



FERROVIA 2020

Co-financiado por:

COMPETE 2020 PORTUGAL 2020 UNIAO EUROPEIA
Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional

Co-financiado por:

COMPETE 2020 PORTUGAL 2020 UNIAO EUROPEIA
Fundo de Coesão

Co-financiado pela União Europeia
O Mecanismo Interligar a Europa

FERROVIA 2020

Principal Programa de Requalificação e Modernização de grande parte da Rede Ferroviária Nacional



CORREDOR INTERNACIONAL NORTE

- Linha de Leixões
- Corredor Aveiro-Vilar Formoso
- Linha da Beira-Baixa



CORREDOR INTERNACIONAL SUL

- Corredor Sines/Setúbal/Lisboa-Caia



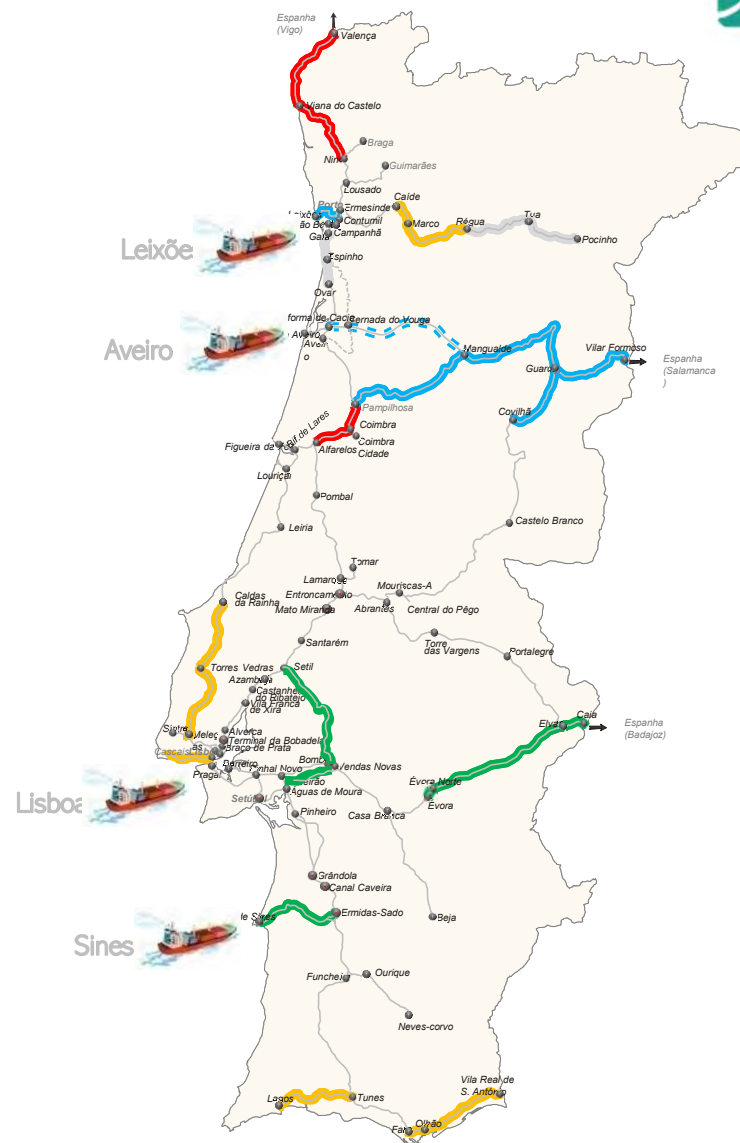
CORREDOR NORTE - SUL

- Linha do Minho e Linha do Norte



CORREDORES COMPLEMENTARES

- Linha do Douro, Linha do Oeste,
- Linha de Cascais, e Linha do Algarve



FERROVIA 2020

Objetivos

- Redução de tempos de percurso e de custos de transporte
- Aumento da capacidade (número e comprimento dos comboios)

AUMENTAR A
COMPETITIVIDADE

- Corredor Internacional Norte (Leixões/Aveiro – Vilar Formoso)
- Corredor Internacional Sul (Sines-Caia)
- Potenciar a ferrovia nas acessibilidade aos Portos nacionais

MELHORAR AS
LIGAÇÕES
INTERNACIONAIS

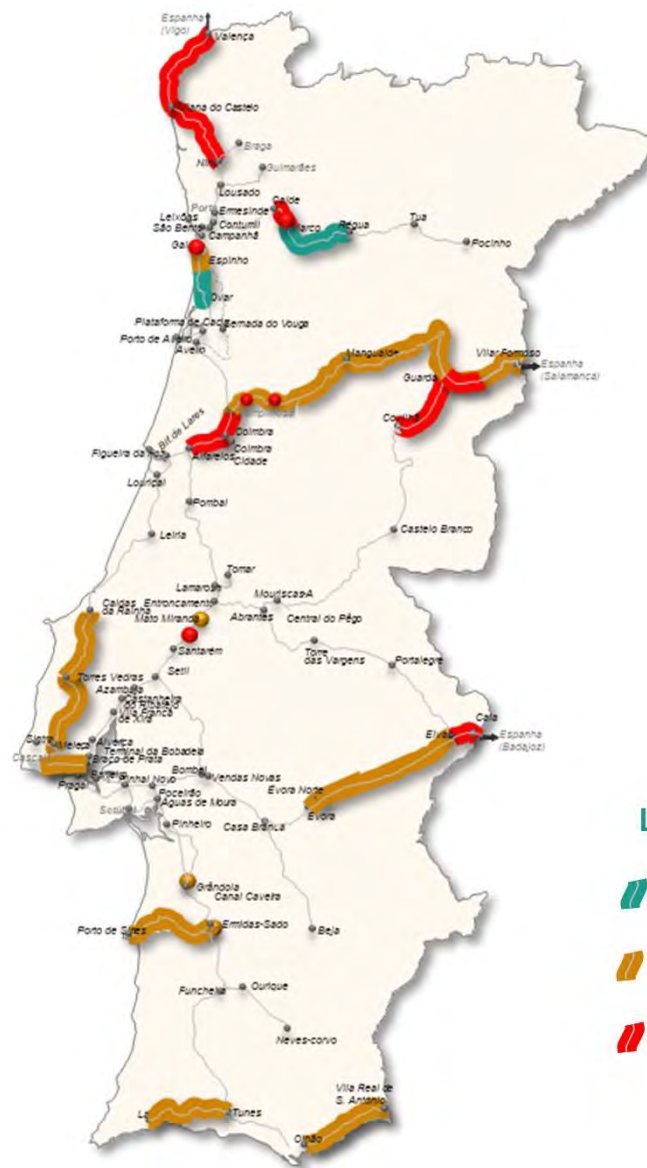
- Eletrificação
- Sinalização eletrónica
- Aumento do comprimento dos comboios de mercadorias para 750 m
- Instalação de travessas polivalentes

CRIAR CONDIÇÕES
PARA
INTEROPERABILIDADE
FERROVIÁRIA




INVESTIMENTO GLOBAL ~ 2 000 MILHÕES €
MAIS DE 1 000 km DE LINHAS A INTERVENCIONAR

FERROVIA 2020

PROJETAR PORTUGAL NA EUROPA



LEGENDA:

-  Projeto em curso/concluído
-  Obra em contratação ou em curso
-  Concluído

Importância Estratégica

CORREDOR NORTE - SUL

Linha do Minho

CORREDOR NORTE - SUL

Relevância Estratégica



À ESCALA NACIONAL

- **Consolidação de um corredor vertical atlântico** integrado multimodal que reúne vários modos de transporte em articulação entre si. (PETI 3+)
- **Contribui para o desenvolvimento** dos portos, das áreas logísticas e dos aeroportos.

À ESCALA IBÉRICA

- **Aumenta a mobilidade** de pessoas e bens na ligação a Espanha, num modo de transporte com menores emissões de GEE.

À ESCALA EUROPEIA

- **Reforço das ligações** com a Europa
- Melhorar as ligações internacionais do Corredor Norte – Sul (Porto-Vigo)

LINHA DO MINHO

Benefícios



TRAJETO Nine - Viana do Castelo - Valença

- **Reforço** da segurança
- **Aumento da fiabilidade** da exploração ferroviária
- **Redução de emissões GEE**;
- **Aumento da eficiência e competitividade** do transporte de mercadorias;
- **Promoção do aumento** da quota ferroviária;
- **Possibilidade de circulação de comboios** de mercadorias até 750m.

Capacidade (comboios/dia)

- **12 de 300 m** - Antes
- **12 de 750 m** - Após conclusão do projeto

Procura (comboios/dia)

- **4.487 comboios/ano, mercadorias**, após conclusão do projeto
- **7.007 comboios/ano, de mercadorias**, no ano horizonte (2050)

Importância Estratégica

CORREDOR INTERNACIONAL NORTE

Linha da Beira Alta

CORREDOR INTERNACIONAL NORTE

Relevância Estratégica



À ESCALA NACIONAL

- **Ligação** do arco metropolitano do Porto e o sistema metropolitano do centro litoral
- **Garantir** a ligação dos portos de Leixões e de Aveiro, parques industriais e plataformas logísticas

À ESCALA IBÉRICA

- **Principal Eixo de Ligação** ao Norte de Espanha
- **Ligação Estratégica** para consolidação de um corredor atlântico integrado multimodal, com ligação a Espanha

À ESCALA EUROPEIA

- **Crescimento significativo do tráfego internacional de mercadorias em ferrovia** – cerca de 66% entre 2013-2019 fonte: INE. (em todas as fronteiras sendo esta a principal)

* Fonte: Impacte do desenvolvimento dos portos do Atlântico no tráfego ferroviário internacional de mercadorias Corredor Atlântico, 2

LINHA BEIRA ALTA

Benefícios



TRAJETO Pampilhosa – Vilar Formoso

- **Reforço** da segurança;
- **Aumento da fiabilidade** da exploração ferroviária;
- **Redução de emissões GEE**;
- **Aumento da eficiência** e competitividade do transporte de mercadorias;
- **Redução de custos OPEX**;
- **Promoção do aumento** da quota ferroviária;
- **Possibilidade de circulação de comboios** de mercadorias até 750m.

Capacidade (comboios/dia)

- **25** de 400m ou **9** de 400m + **14** de 500m
- **25** de 750 m - Após conclusão do projeto

Procura (comboios/dia)

- **2.366** comboios/ano, de mercadorias, após conclusão do projeto
- **5.698** comboios/ano, de mercadorias, no ano horizonte (2045)

Importância Estratégica

CORREDOR INTERNACIONAL SUL

CORREDOR INTERNACIONAL SUL

Relevância Estratégica



À ESCALA NACIONAL

- **Porto de Sines**: representa 52% da carga movimentada nos portos nacionais (2020)
- Quota de mercado da ferrovia na ordem dos 80%

À ESCALA IBÉRICA

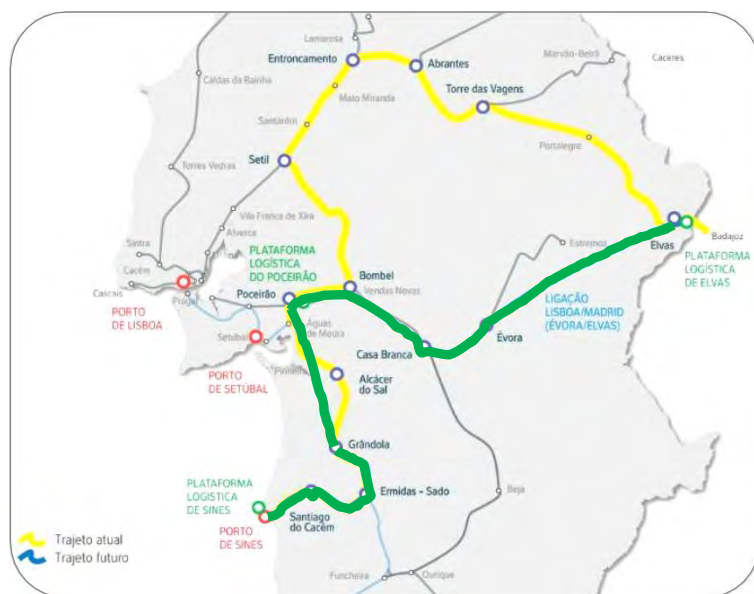
- **Expansão do *hinterland*** de Sines/Setúbal/Lisboa para a Península Ibérica
- **Espanha é o maior parceiro comercial**: cerca de 30% das trocas comerciais com o exterior

À ESCALA EUROPEIA

- Eliminação de um dos **principais *missing links*** da TEN-T, promovendo a integração de Portugal no Corredor Atlântico

CORREDOR INTERNACIONAL SUL

Benefícios



TRAJETO Sines - Caia

- **Redução de 140 km** (extensão) e **até 3h30** (tempo de percurso)
- **Redução de custos de transporte de mercadorias** (trajeto e comprimento dos comboios)

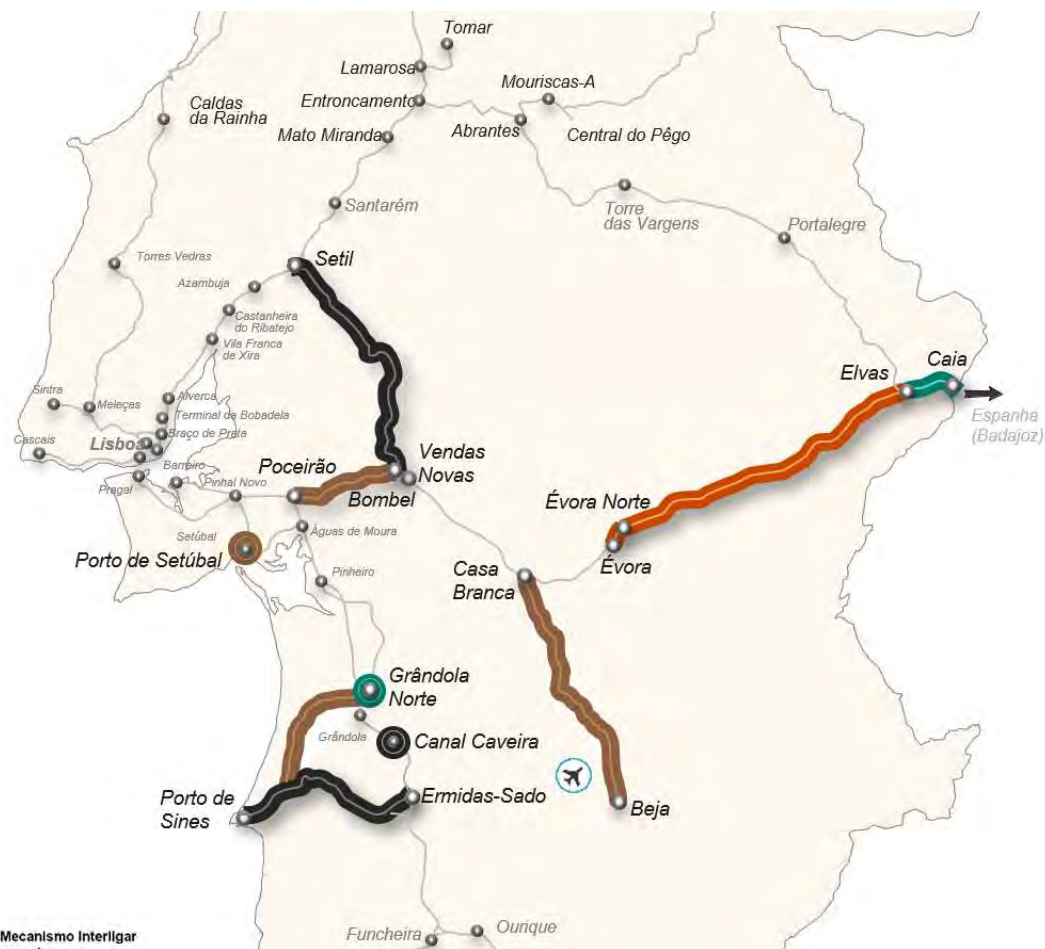
Capacidade (comboios/dia)

- **19 de 400 m** - Atual
- **19 de 600 m (via linha do Leste)+ 30 de 750 m** - Após conclusão do projeto

Procura (comboios/dia)

- **12 comboios** após conclusão do projeto
- **36 comboios** no ano horizonte (2049) – no troço mais carregado (Vendas Novas-Évora-Caia)
- Significa **3.382 comboios/ano** após conclusão e **10.644** em 2049

CORREDOR INTERNACIONAL SUL



CORREDOR INTERNACIONAL SUL

Porto de Sines

Terminal XXI

Obra do Concessionário

- Incremento da capacidade do atual feixe de receção/expedição para 4 linhas de 750m
- Construção de 2 novas linhas de carga que passam de 2 para 4 linhas (com possibilidade de expansão para 6 linhas)
- Instalação de encravamento de sinalização eletrónico para controlo automático das manobras entre as linhas de receção/expedição e as linhas de carga



CORREDOR INTERNACIONAL SUL

Porto de Setúbal

Complexo de Praias-Sado

Concurso a Lançar

- Eletrificação do acesso ao Porto
- Construção de um novo feixe de linhas receção/expedição do Porto de Setúbal (linhas para comboios 750m)
- Reformulação do layout ferroviário para permitir as manobras entre o Porto e o complexo de mercadoria de Praias Sado, sem interferir com a circulação na Linha do Sul.



CORREDOR INTERNACIONAL SUL

Linha de Sines

Ermidas Sado - Sines

Fase de Obra em Execução

- 37 km Via férrea
- 1 Nova Estação Técnica
- 3 Obras de Arte Correntes
Adaptação de layout da Estação
de São Bartolomeu da Serra



1º Troço Évora – Évora Norte

FASE DE OBRA EM EXECUÇÃO

Estabilização de Talude - PKI (120+400) - PKF (225+000)



2º Troço Freixo - Alandroal

FASE DE OBRA EM EXECUÇÃO

Ponte da Pardiela - PKI (139+016) - PKF (139+374)



> Extensão 357 m <

3º Troço Freixo - Alandroal

FASE DE OBRA EM EXECUÇÃO

Viaduto do Barranco dos Pegões - PKI (156+450) - PKF (156+971)



> Extensão **521 m** <

5º Troço Elvas – Fronteira

OBRA CONCLUÍDA

Plena Via





Infraestruturas
de Portugal

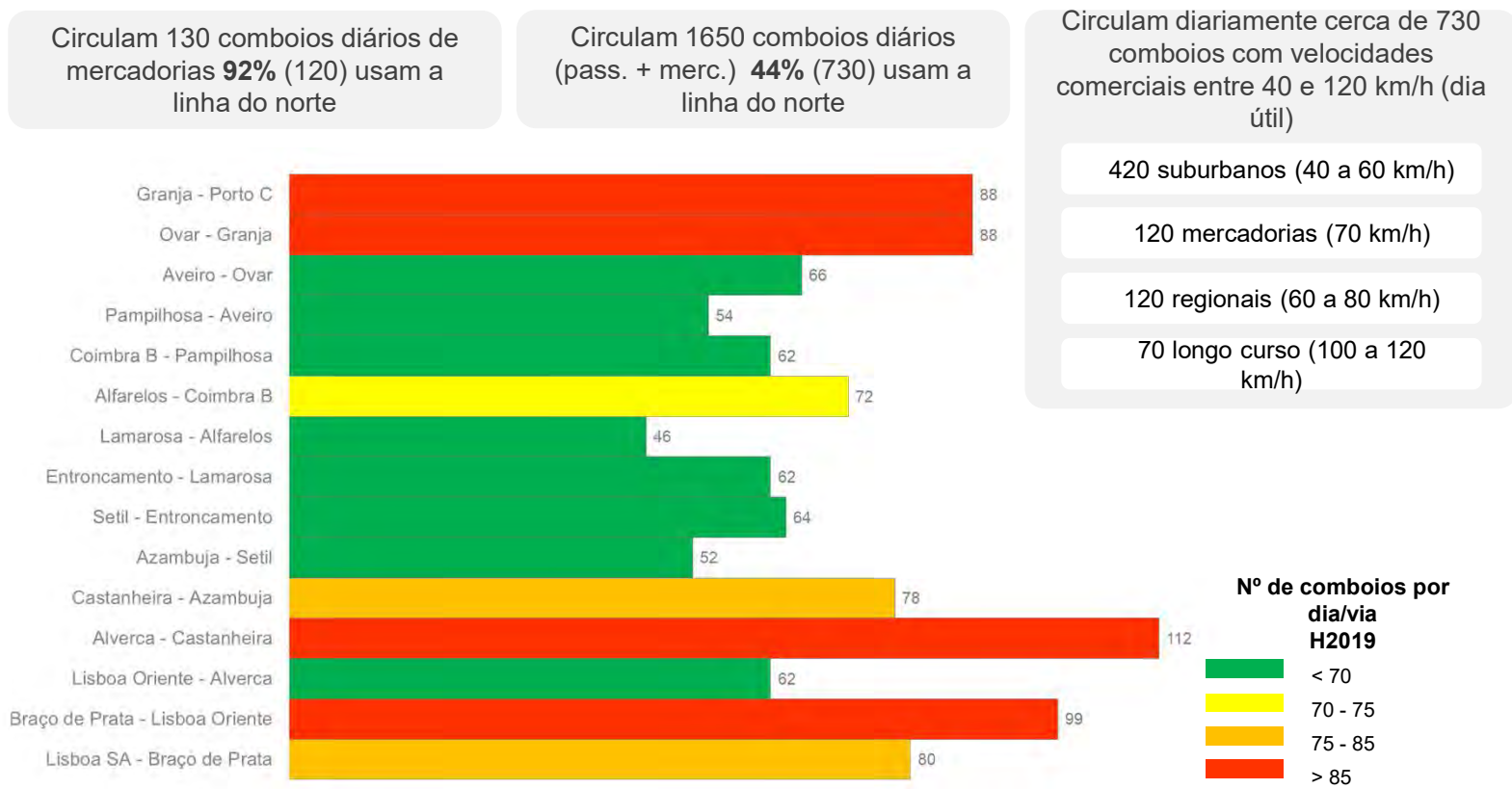
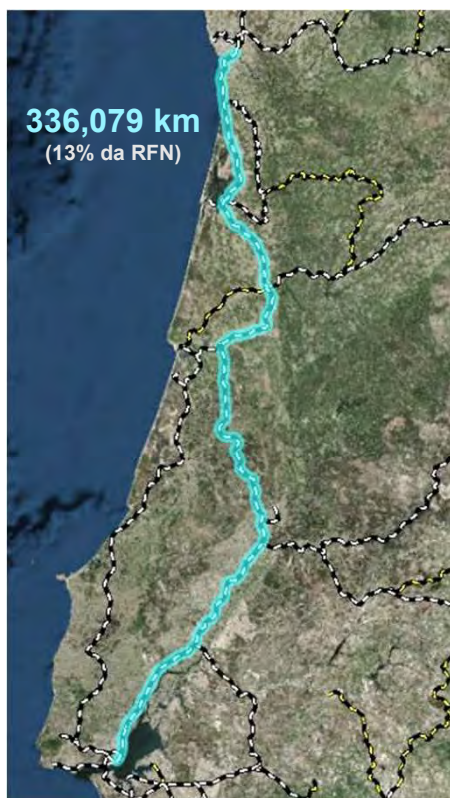


PROGRAMA NACIONAL
DE INVESTIMENTOS **2030**

PNI 2030

Eixo Ferroviário Porto-Lisboa

Linha do Norte: Espinha dorsal do Sistema Ferroviário Nacional



PNI 2030

Aposta no Eixo Estruturante Norte-Sul

- 1 Nova Linha Porto – Lisboa
- 2 Nova Linha Porto – Valença – Vigo (2ª Fase)
- 3 Melhoria da Ligação Lisboa – Faro
- 4 Estudos para um Novo Atravessamento do Tejo em Lisboa

PRINCIPAIS OBJETIVOS

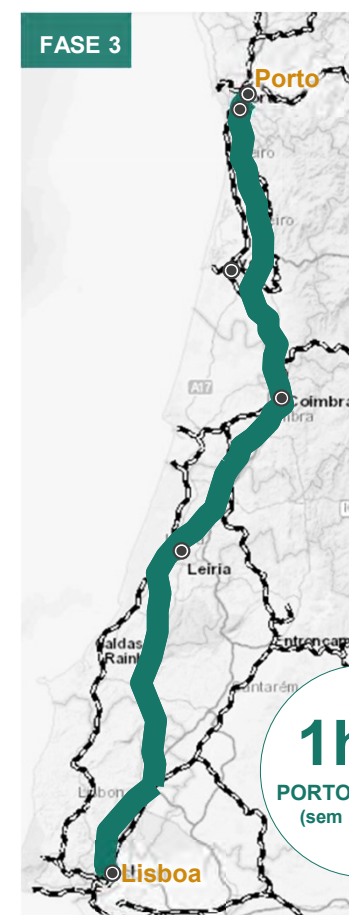
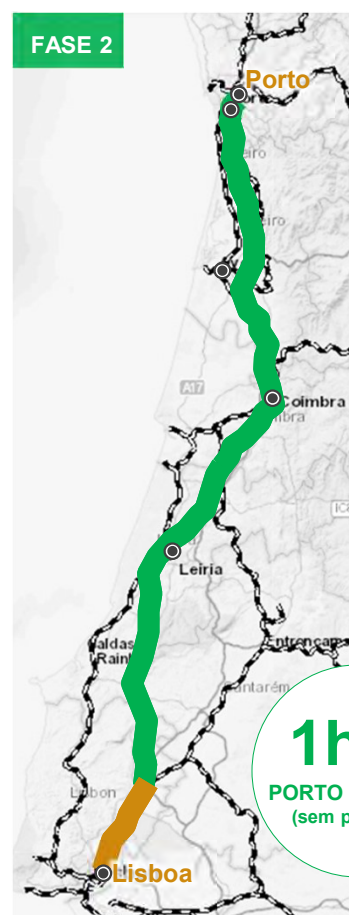
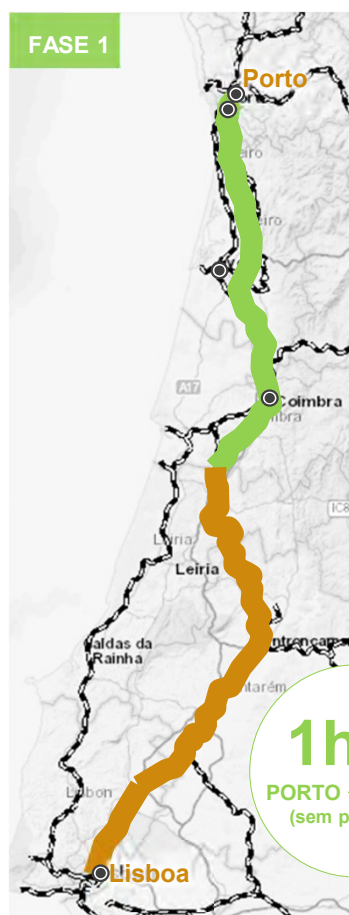
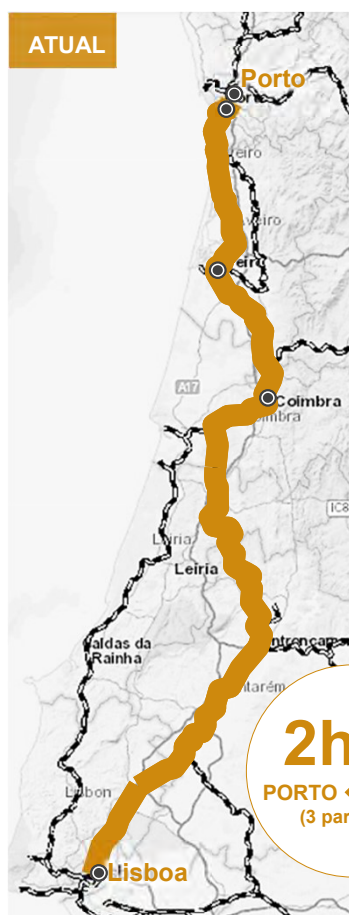
Porto – Lisboa:
Tempo de
percurso próximo
de 1h15

Porto – Vigo:
Viabilizar tempo
de percurso
próximo de 1h00



PNI 2030

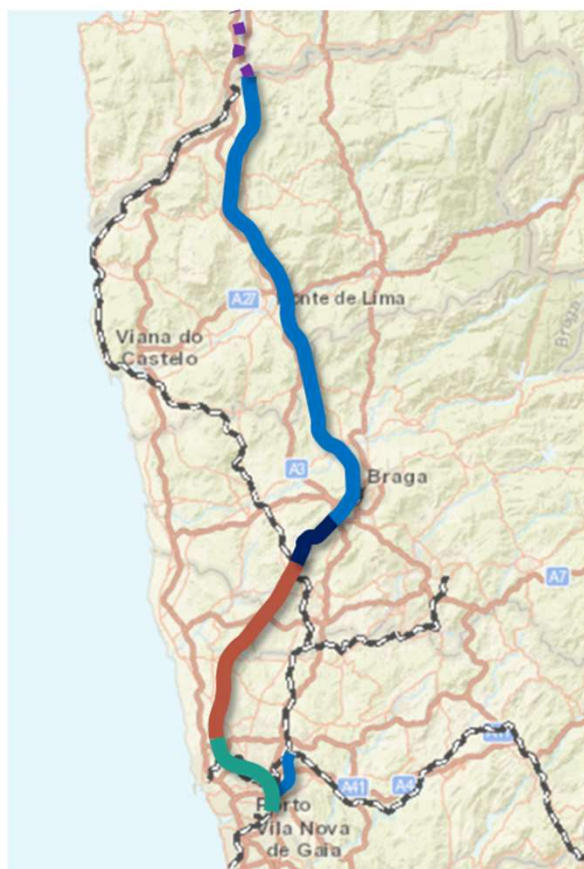
Faseamento Proposto (Nova Linha Porto-Lisboa)



PNI 2030

Nova Linha Porto – Valença - Vigo

Abordagem Estratégica



~1250
M€

(+60 M€)

BRAGA (TADIM) / VALENÇA (FONTEIRA)

Maiores ganhos de tempo

Dependente de investimento em Espanha

(+ quadruplicação LM Contumil / Ermesinde)

FASE 1

2029/2030

LINHA DO MINHO: NINE / TADIM

~350
M€

AEROPORTO SÁ CARNEIRO / NINE

Ligação do Aeroporto S. C. para Minho e Galiza

FASE 2

> 2030

~450
M€

PORTO-CAMPANHÃ / AEROPORTO SÁ CARNEIRO

Ligação do Aeroporto S. C. ao Porto e região Centro

INTEGRADO NA
NOVA LINHA
PORTO - LISBOA

PNI 2030

Nova Linha Porto – Valença - Vigo

Continuidade em Espanha



Nova Linha Fronteira / Vigo permite:

- Viabilizar serviços de continuidade Porto – Vigo - Corunha
- Reduzir tempos de percurso até 27 min

Ligação entre LAV e Linha do Minho:

- Permitiria contornar eventual desfasamento da Nova Linha Fronteira / Vigo
 - Permitiria ponderar eventual serviço a Valença através da estação atual
- Mas possui remota viabilidade ambiental

Investimentos em Portugal e Espanha são mutuamente dependentes



— Rede Convencional — LAV Porto - Fronteira - - - - LAV Fronteira - Vigo



LIGAMOS DESTINOS

OBRIGADO

ip@infraestruturasdeportugal.pt
www.infraestruturasdeportugal.pt