

EFEITOS ECONÓMICOS DA MELHORIA DA LIGAÇÃO FERROVIÁRIA PORTO-VIGO NA EUROREGIÃO NORTE DE PORTUGAL-GALIZA

NIPE-EEG (Universidade do Minho) e
FEP (Universidade do Porto)

Braga, 11-07-08

Enquadramento

O projecto ferroviário de Altas Prestações enquadra-se nos objectivos estratégicos do Plano Nacional de Ordenamento do Território, nomeadamente nos objectivos 2 (“Reforçar a competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços ibérico, europeu, atlântico e global”) e 3 (“Promover o desenvolvimento policêntrico dos territórios e reforçar as infra-estruturas de suporte à integração e à coesão territoriais”), bem como nas prioridades referidas na iniciativa Norte 2015.

Argumentos de oportunidade

Financeiros:

Forte apoio comunitário devido ao carácter transfronteiriço e transeuropeu da ligação: o projecto pertence ao Eixo Prioritário 19, dos 30 incluídos nos eixos e projectos prioritários do Programa TEN-T.

Técnicos:

Necessidade de garantir a concordância de bitola com as redes envolventes do mesmo nível: a melhoria da linha deve ser aproveitada para ligar a rede portuguesa, em bitola europeia, à rede espanhola de velocidade alta e de alta velocidade, actualmente em de fase de projecto ou de construção.

Argumentos socio-económicos

Conjuntura socio-económica da região Norte:

- Dinamismo demográfico relativo e estrutura etária relativamente jovem;
- Emergência/afirmação de espaços urbanos com dinâmicas autónomas;
- Escassez de oportunidades económicas, derivadas do actual processo de ajustamento estrutural do tecido produtivo;
- Importância da abertura económica da região (peso relativo do comércio internacional na respectiva dinâmica);
- Défice de produtividade e limitações ao nível do poder de compra.

Argumentos relacionados com as dinâmicas de integração económica

- Crescente integração com a Galiza a nível económico, empresarial, social, cultural, educativo, etc.;
- Aumento da intensidade dos tráfegos transfronteiriços na fronteira de Valença/Tui, nomeadamente dos de carácter rodoviário;
- Existência de um considerável potencial de cooperação entre os principais portos da euroregião;
- Forte crescimento do número de passageiros do Sul da Galiza que utilizam o aeroporto FSC (à volta de 400.000 em 2007);
- Indícios de complementaridade tácita entre os aeroportos da Galiza e o aeroporto FSC.

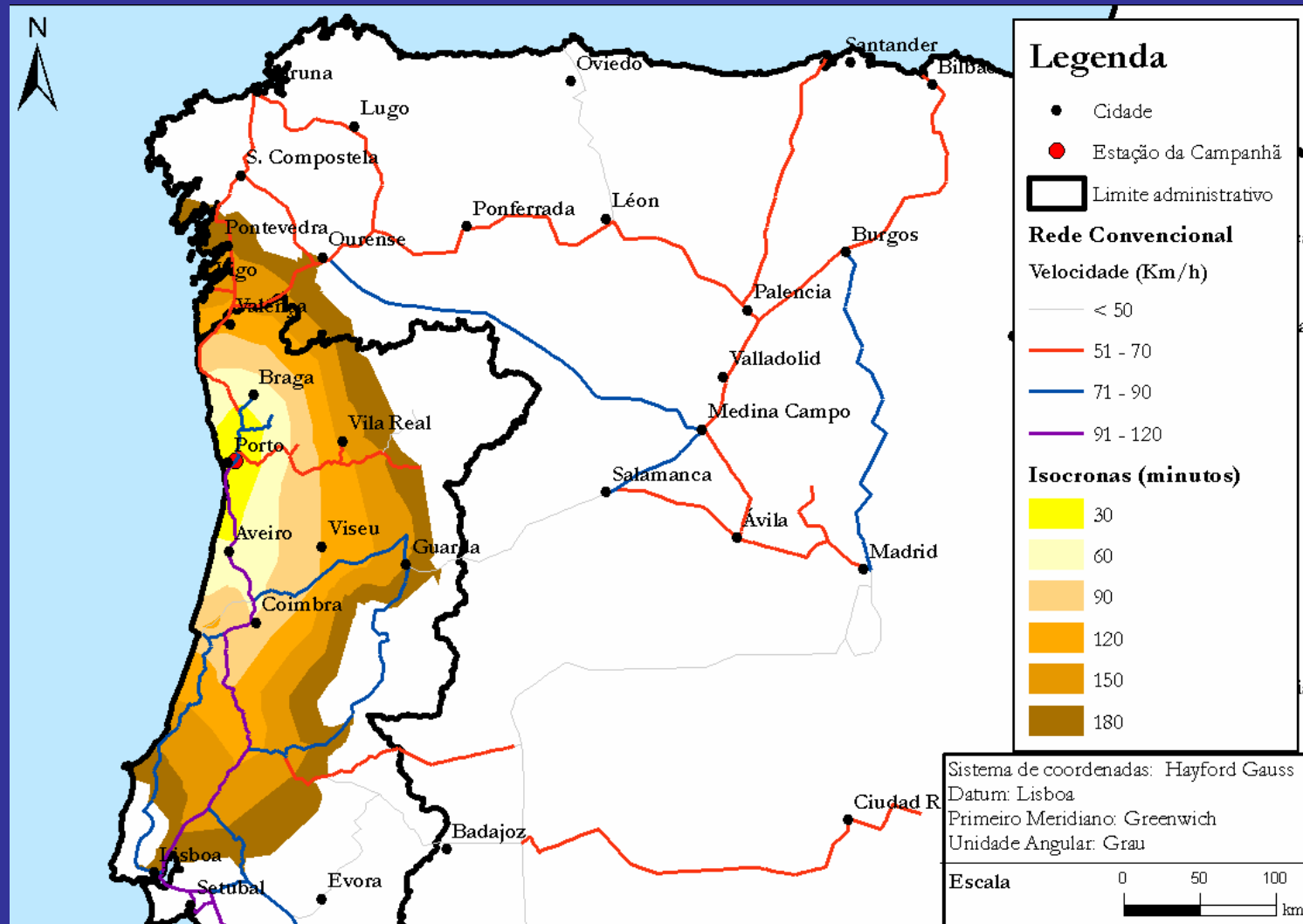
Argumentos relacionados com os impactes micro e macroeconómico

- Geração de benefícios sociais agregados (615 milhões de euros);
- Obtenção de um volume de receitas operacionais suficiente para garantir a cobertura dos custos da mesma índole;
- Impacte significativo sobre a economia Portuguesa durante a fase de construção (incremento aproximado do produto de 5.000 milhões de euros e criação de 20.000 empregos, directos e indirectos).

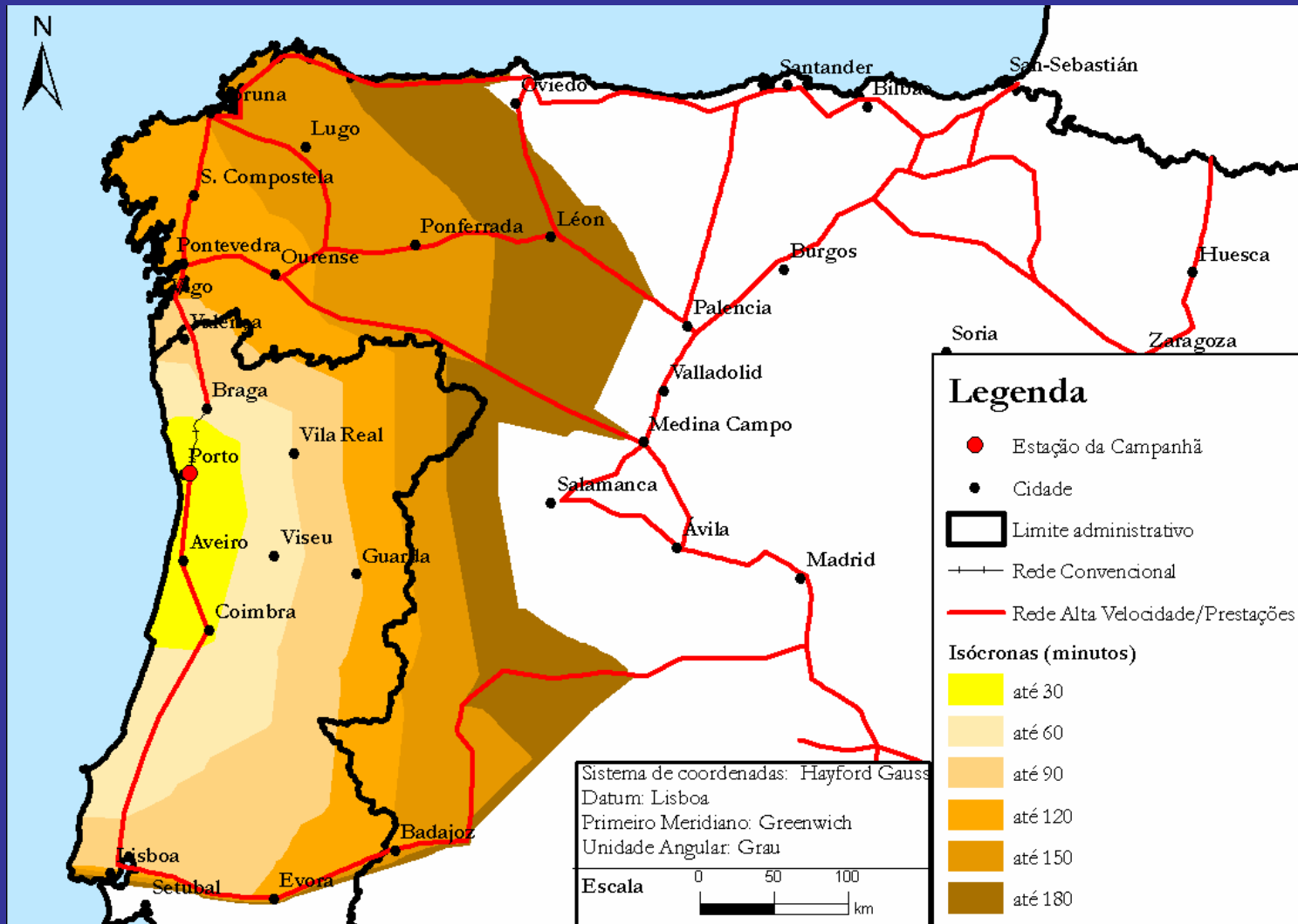
Argumentos relacionados com a integração numa rede mais alargada

- Grande incremento do potencial de mobilidade da população (principais cidades do quadrante Noroeste da Península Ibérica acessíveis em três horas de tempo de viagem);
- Contribuição para a consolidação de um corredor vocacionado para o transporte de mercadorias no Noroeste da Península Ibérica (Norte de Portugal-Galiza-León-Palencia-Burgos-San Sebastián-Irún/Hendaya);

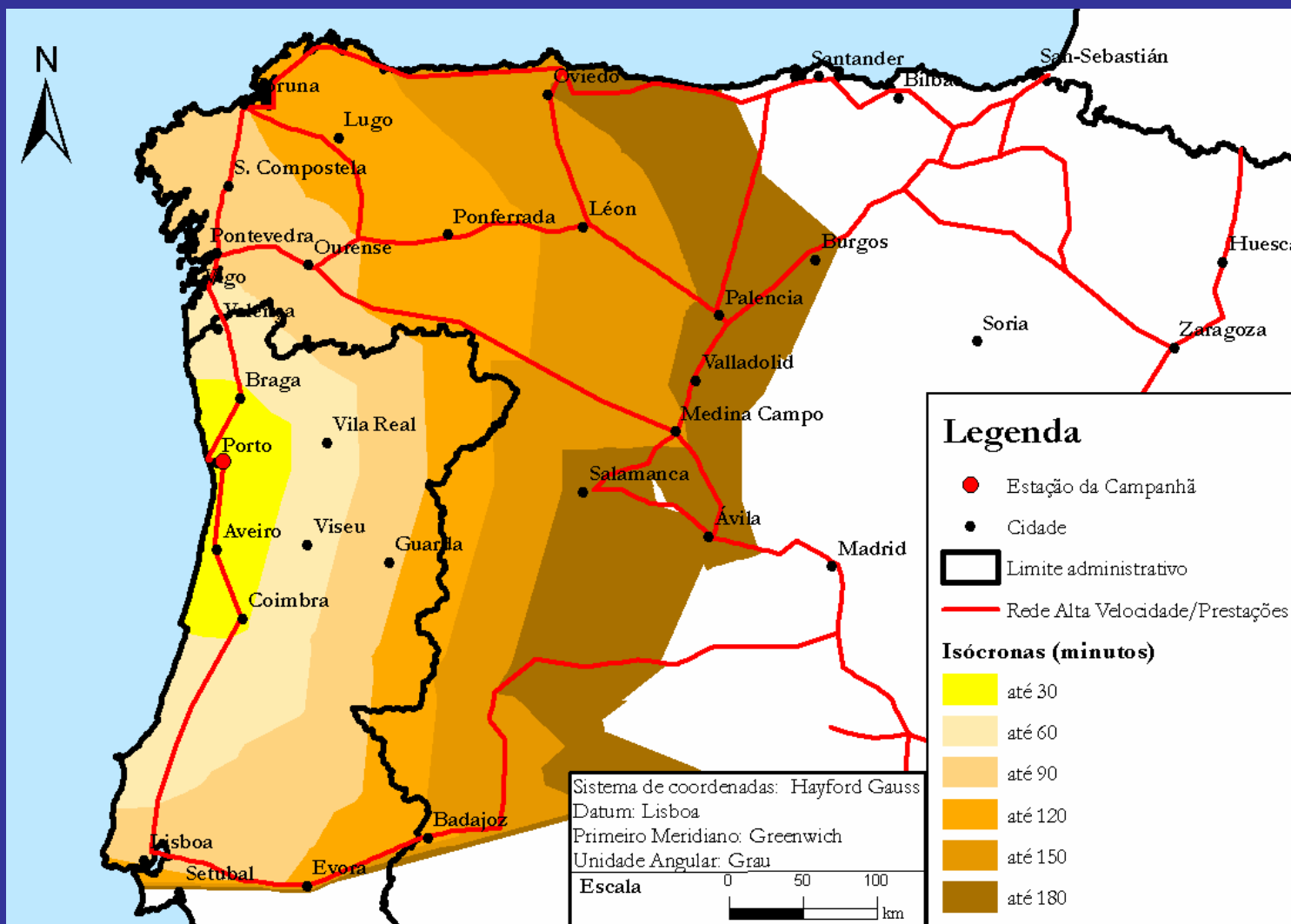
Situação *antes* do projecto e *sem* as propostas do PEIT



Solução faseada, *com* as propostas do PEIT



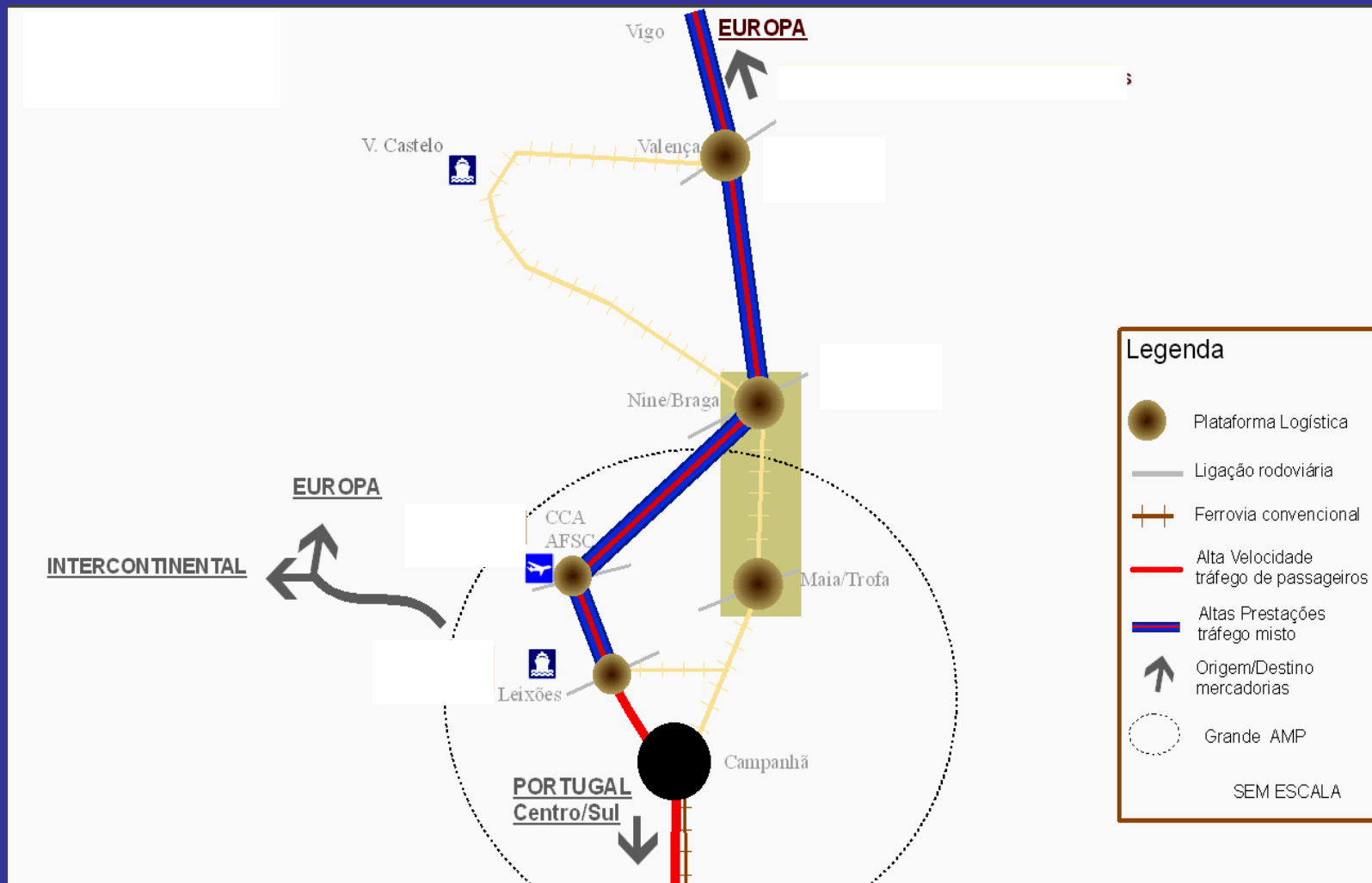
Solução integral, *com* as propostas do PEIT



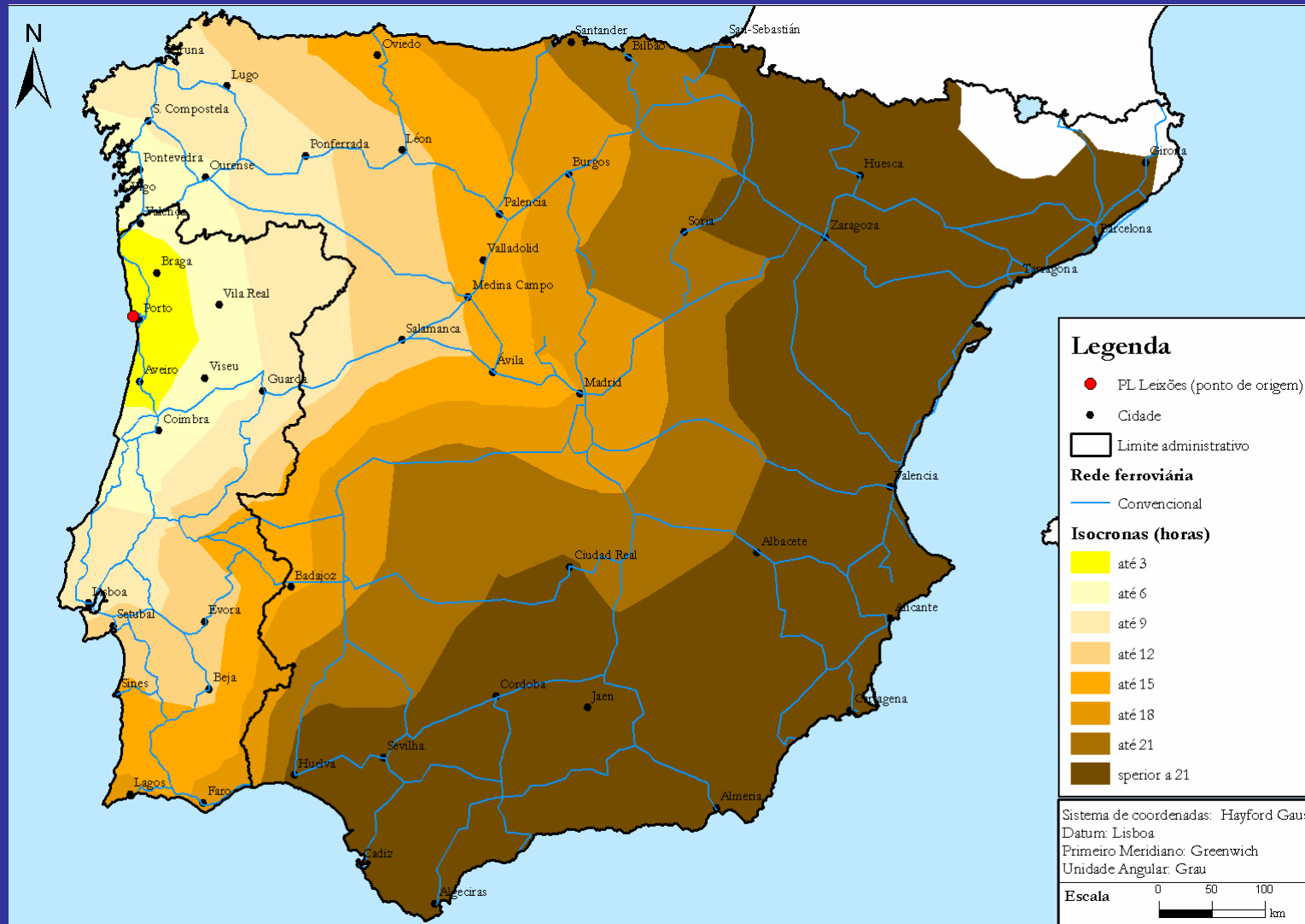
Argumentos relacionados com a alteração do modelo de transportes da região Norte (I)

- Adaptação às directrizes da política Comunitária de transportes (promoção do transporte ferroviário e desincentivo do uso do transporte rodoviário de mercadorias);
- Potenciação da inter-modalidade marítimo-ferroviária e da integração logística;
- Aproveitamento das oportunidades de crescimento da procura, nomeadamente nos movimentos de carga *contentorizada*.

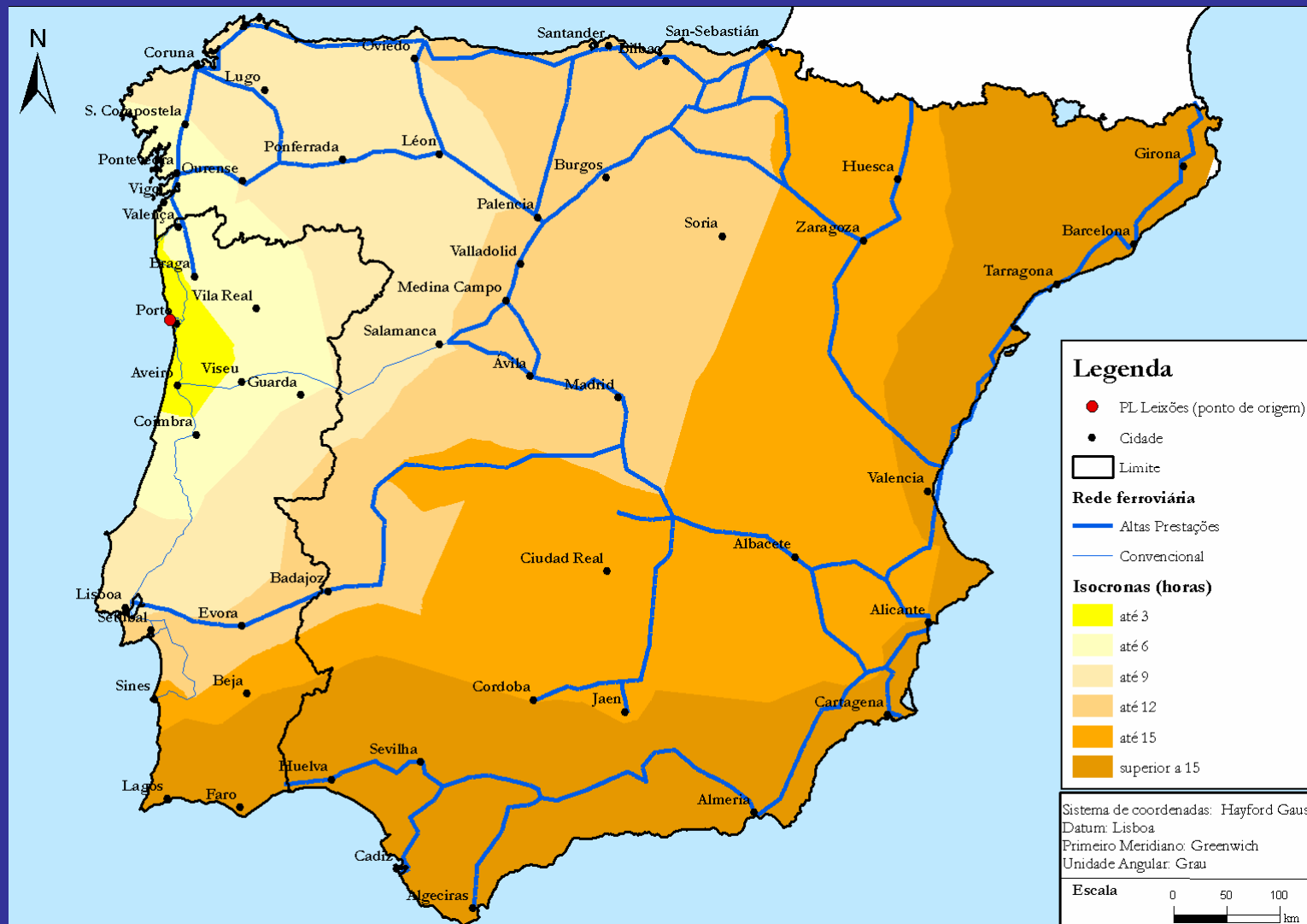
Esquema conceptual para o transporte de mercadorias



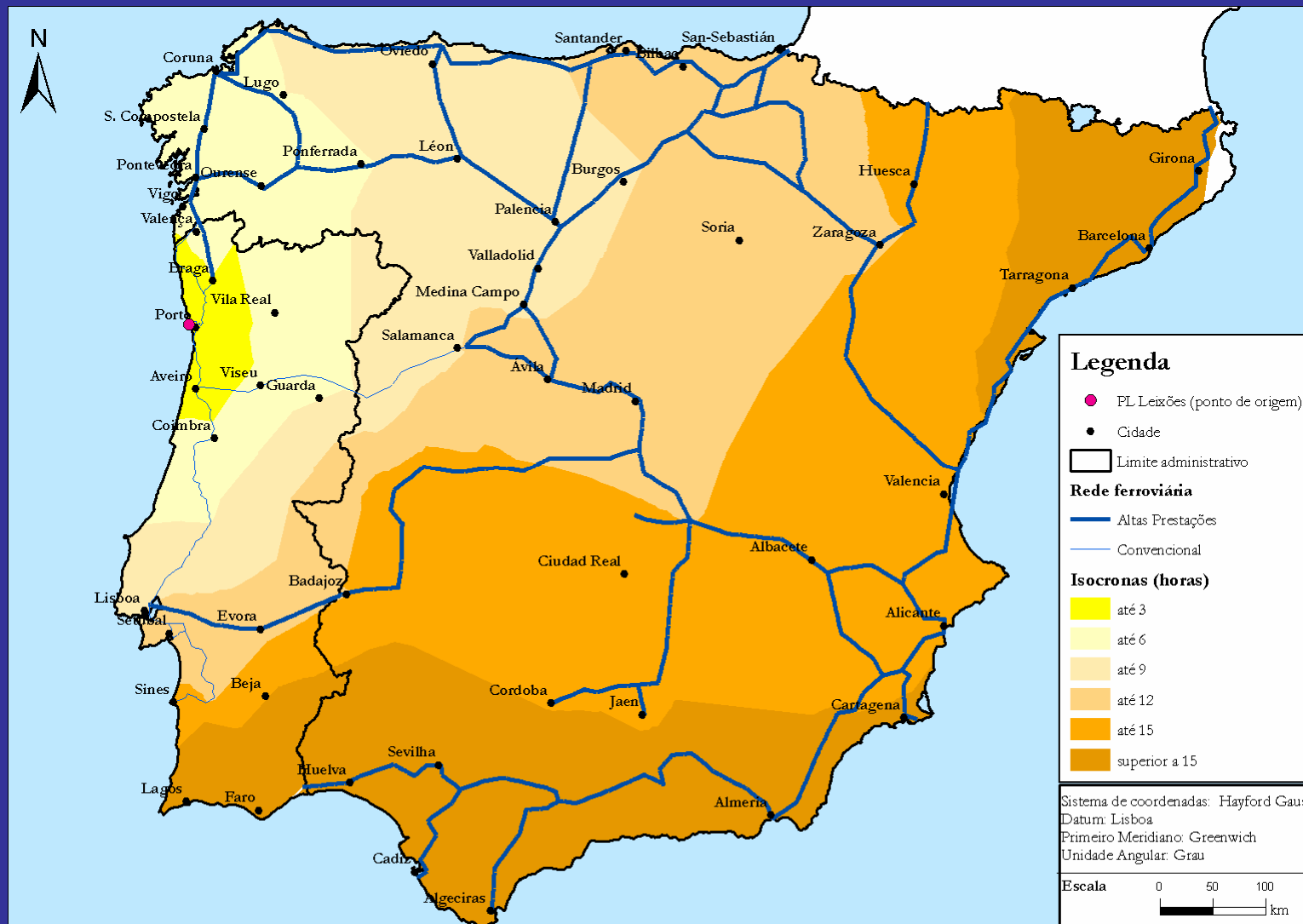
Situação *antes* do projecto e *sem* as propostas do PEIT



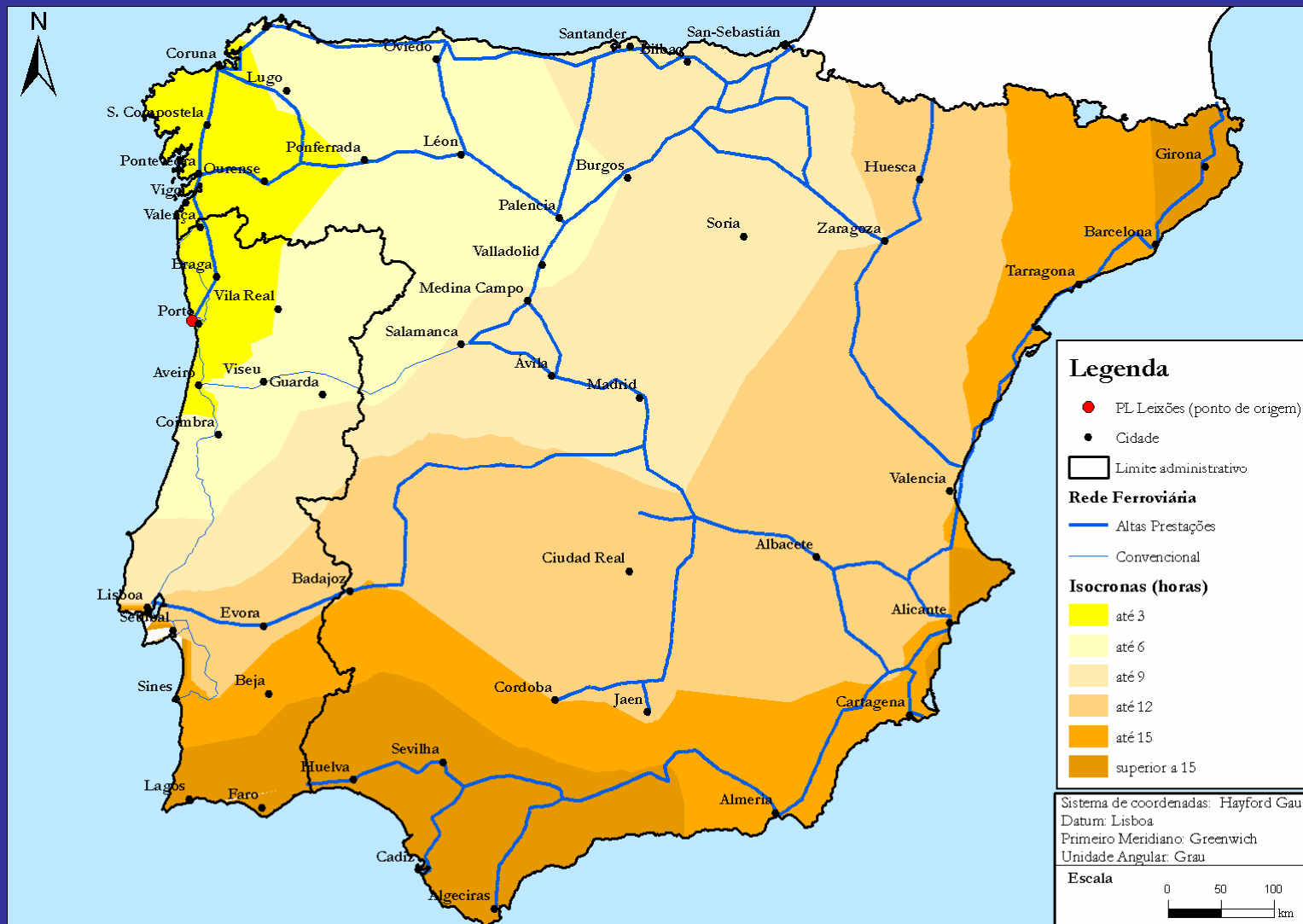
Solução faseada, *com* as propostas do PEIT, *sem* plataforma ferro-ferro no eixo Nine-Braga



Solução faseada, *com* as propostas do PEIT, *com* plataforma ferro-ferro no eixo Nine-Braga



Solução integral até a PL do porto de Leixões, *com as propostas do PEIT*



Argumentos relacionados com a alteração do modelo de transportes da região Norte (II)

- Promoção do transporte público. Interconexão com as redes de transporte público locais e regionais, através de estações multi-modais localizadas em lugares próximos dos grandes geradores de tráfego;
- Melhoria da complementaridade entre transporte público e transporte privado, garantindo a acessibilidade às e o estacionamento nas estações ferroviárias;
- Possibilidade de articular a nova linha, em bitola europeia, com a rede convencional, em bitola ibérica, no serviço de passageiros e de mercadorias (via construção de plataformas ferro-ferro).

Conclusão

De acordo com as opções consideradas, a alternativa de traçado e de conectividade que se entende mais adequada (majoração de impactes positivos no território e de rendibilização da linha) é a seguinte:

- Linha nova, construída, em bitola europeia, para tráfego misto, entre o aeroporto FSC e Valença
- Construção de uma estação no aeroporto, uma em Braga, com uma localização central, que promova a inter-modalidade e facilite a interconexão com a rede convencional, e uma outra em Valença, (ambas - Braga e Valença - devem permitir a alimentação de tráfego suburbano e regional via comboio convencional);
- Construção de uma plataforma de transferência ferro-ferro numa plataforma logística auxiliar da de Maia-Trofa, a localizar no eixo Nine-Braga.