

## ESTUDO DE CORREDOR FERROVIÁRIO DE ALTA VELOCIDADE

### PORTO – ZAMORA – (MADRID) VIA TRÁS-OS-MONTES

#### SUMÁRIO EXECUTIVO

A linha de Alta Velocidade (AV) Porto-Zamora-(Madrid), via Trás-os-Montes, é a resposta ao desafio lançado no Plano Ferroviário Nacional, e permite ligar o Aeroporto Francisco Sá Carneiro (AFSC), no Porto, à linha de Alta Velocidade Madrid/Galiza, passando por Paços de Ferreira, Amarante, Vila Real, Alijó/Murça, Mirandela, Terras de Miranda, Zamora e Terra de Miranda.

Esta proposta insere-se numa visão de médio/longo prazo para toda a região, a qual parte do pressuposto da prévia concretização da visão de curto prazo, ou seja os projetos previstos no Ferrovia 2020 e no PNI 2030, que contemplam a linha do Vale do Sousa e a modernização integral, incluindo eletrificação da linha do Douro até Barca D'Alva, essencial para a mobilidade regional e da atividade turística ao longo do vale do Douro, e da respetiva reabertura para Salamanca, o que permitirá abrir o Douro Vinhateiro a uma nova dimensão económica, e criar condições para o aparecimento dos *earliest consumers* ao nível do transporte de mercadorias, alavancando os fluxos associados ao minério de Moncorvo, e ao reforço do hinterland do Porto de Leixões.

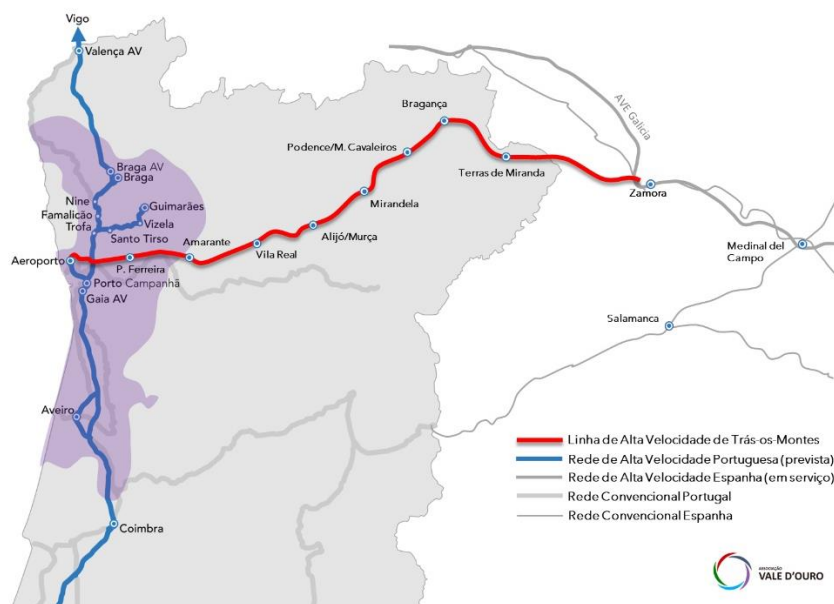


Figura 1 – Proposta de Traçado em mapa do Plano Nacional Ferroviário

A linha de AV Porto-Zamora-(Madrid) pretende ser uma via de comunicação estruturante que, não só potenciará a coesão territorial e socioeconómica da região, como também permitirá aproximar a Região Norte e o País, da Europa Ocidental, numa estratégia alinhada e enquadrada nas políticas de neutralidade carbónica definidas pela Comunidade Europeia, as quais atribuem ao comboio o papel de espinha dorsal de todo o sistema de transportes.

A necessidade de um Corredor Ferroviário Internacional a norte, desde o início pensado no eixo Aveiro-Viseu-Salamanca (A-V-S), merece uma melhor reflexão tendo em conta a análise comparativa com os indicadores do corredor Porto-Vila Real-Bragança-Zamora (P-VR-B-Z), nomeadamente:

- O eixo P-VR-B-Z parte do centro de gravidade da zona de atividade económica do litoral norte entre Valença e Aveiro, onde também se localizam o Porto de Leixões e o AFSC, e onde se encontram os principais operadores logísticos a operar em Portugal, o que não acontece em Aveiro, limite extremo sul da mesma;
- O PIB per capita é superior no corredor P-VR-B-Z e o valor dos bens exportados no corredor P-VR-B-Z é de cerca de 4 500 M€, enquanto no corredor A-V-S, é da ordem dos 2 600 M€;
- A criação de riqueza por região no corredor P-VR-B-Z é da ordem dos 41 000 M€, e no corredor A-V-S, é de cerca de 14 400 M€, sendo a criação de riqueza por região e por pessoa idêntica em ambos os corredores;
- A população (2021) diretamente servida pelo corredor P-VR-B-Z ascende a 1 100 000 de habitantes e com uma variação de -2,5% face aos Censos 2011, enquanto no corredor A-V-S é de apenas 410 000 habitantes e com uma variação de população de -3,1%, face aos Censos 2011;
- As relações interurbanas e rurais-urbanas e nº de entradas de trabalhadores e estudantes e população que trabalha ou estuda no concelho de residência, é significativamente superior a norte do rio Douro, e os fluxos regionais Porto-Vila Real-Bragança são manifestamente superiores às relações Porto-Viseu-Guarda;
- A norte do rio Douro as emissões de CO2 são superiores;
- A ligação da fronteira à rede ferroviária espanhola de AV em bitola europeia pelo corredor P-VR-B-Z terá uma extensão de cerca de 40 km, enquanto pelo corredor A-V-S é de 200 km (5x mais);
- A conclusão da eletrificação do troço Fuentes de Oñoro-Salamanca-Medina del Campo, inicialmente prevista para 2021, foi adiada para 2027 apesar de estar praticamente concluída;
- O troço Fuentes de Oñoro-Salamanca-Medina del Campo foi retirado da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), constando apenas como linha convencional da rede Railways Core:



**Figura 2 – Rede Transeuropeia de Transportes**

Fonte: Commission amends TEN-T proposal to reflect impacts on infrastructure of Russia's war of aggression against Ukraine (europa.eu) (consultado em 10/08/2022)

Por outro lado, a dimensão do tráfego regional no corredor P-VR-B-Z resulta numa vantagem importante a considerar na rentabilidade económica, nomeadamente tendo em consideração o valor de redução do tempo de viagem no transporte de passageiros que pode representar cerca de 50% a 80%, de todos os benefícios económicos associados a um projeto desta natureza, podendo mesmo atingir os 90% se considerados numa ótica de acessibilidade na região. Ao nível do transporte de mercadorias ascende a cerca de 50%.

Importa salientar que o valor tempo de viagens de outros motivos ronda os 10€-15€/h enquanto o mesmo valor para viagens de trabalho ascende a 15€-35€/h, e atendendo à dimensão do tempo de viagem na valorização de um projeto, o corredor P-VR-B-Z integra os fluxos regionais existentes com o tráfego Porto-Madrid, o que não acontece no corredor A-V-S, cujo primeiro troço Aveiro-Viseu-Mangualde foi chumbado duas vezes pela Comunidade Europeia por apresentar taxas internas de rentabilidade económica (TIRE) negativas.

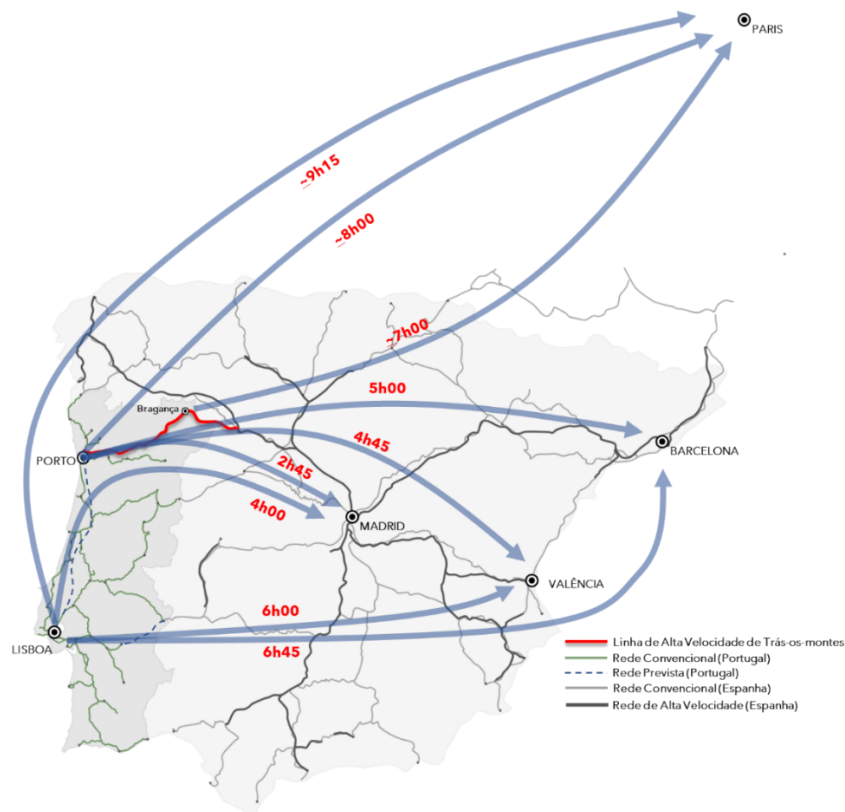
Não obstante a solução inicial apresentada por Otero de Bodas, esta nova versão do estudo resulta de uma reflexão mais aprofundada, na sequência da sugestão apresentada pela CIM de Trás-os-Montes de uma alteração de traçado que permitisse incluir a Terra de Miranda, a qual se verificou ser mais vantajosa sob todos os aspetos, e a inclusão de uma ligação entre a linha do Douro e a linha de AV P-VR-B-Z, na zona de Vila Meã:

Alternativa por Terra de Miranda: permitirá uma redução do tempo de viagem entre Porto e Madrid de 3h para 2h45, face à primeira solução estudada e integra a Terra de Miranda e Alcanizes na linha Porto-Zamora-(Madrid) encurtando as distâncias destes territórios deprimidos à fachada atlântica e ao interior da Península Ibérica;

Ligação à linha do Douro: contribuirá para um novo paradigma económico e de mobilidade sustentável em toda a região de Trás-os-Montes e Alto Douro, encurtando as distâncias, criando ainda uma ligação direta da região do Douro Vinhateiro ao aeroporto Francisco á Carneiro.

Neste contexto, um eixo ferroviário desta importância revolucionará a mobilidade e a acessibilidade da Região Norte, com um impacto positivo para toda a economia nacional, nomeadamente no papel de facilitador económico de apoio ao setor exportador, encolhendo e diminuindo distâncias, o que permitirá a transferência modal para a ferrovia, quer do modo rodoviário, quer do modo aéreo nos voos de curta distância, nomeadamente no triângulo Lisboa/Porto/Madrid, fruto dos tempos de viagem possíveis para o transporte de passageiros.

O estudo apresentado desmistifica de vez a impossibilidade de construção de uma diagonal ferroviária em Trás-os-Montes, evidenciando a viabilidade técnica de construção de uma linha de AV de tráfego misto, a qual permitirá devolver à região um caminho-de-ferro moderno, invertendo-se uma dependência exclusiva do transporte rodoviário para a mobilidade de pessoas e bens e dos seus danos ambientais, oferecendo tempos verdadeiramente competitivos, destacando-se Porto-Vila Real em 45 minutos, Porto-Bragança em 1h15, Porto-Madrid em 2h45 e Lisboa-Porto-Madrid em cerca de 4h. Destaca-se a possibilidade de uma futura ligação AV Porto-Paris em cerca de 8h.



Elaborado de acordo com as normas do Administrador de Infraestruturas Ferroviárias (ADIF), o traçado agora apresentado, apresenta inclinações máximas de 15‰ e velocidades até 250 km/h, e está preparado para tráfego misto, garantindo ligações às linhas de AV Lisboa-Porto-Vigo e Madrid-Galiza, e às linhas do Douro e Minho, orçando em cerca de 4 000 M€ sem contingências, valor idêntico àquele que é conhecido publicamente para o corredor A-V-S de 4 000 M€ para velocidades até 200 km/h, valor este que inclui cerca de 300 M€, relativos ao troço a construir em Espanha. E de acordo com os valores conhecidos publicamente do valor de investimento necessário para o corredor A-V-S, verifica-se que o custo per capita do investimento no corredor P-VR-B-Z é inferior.

Como aspetos mais relevantes verifica-se a necessidade de um troço da ordem dos 40 km para ligar a fronteira luso-espanhola de Alcanizes à linha de AV Madrid-Galiza, em Zamora, permitindo ainda uma ligação ferroviária de mercadorias com cargas líquidas superiores à dos outros corredores previstos e em operação, em vez dos 200 km necessários para ligar Vilar Formoso à linha de AV em Medina del Campo que foi entretanto retirada da RTE-T ficando-se pela eletrificação em curso, o que limita definitivamente o potencial da ligação A-V-S.



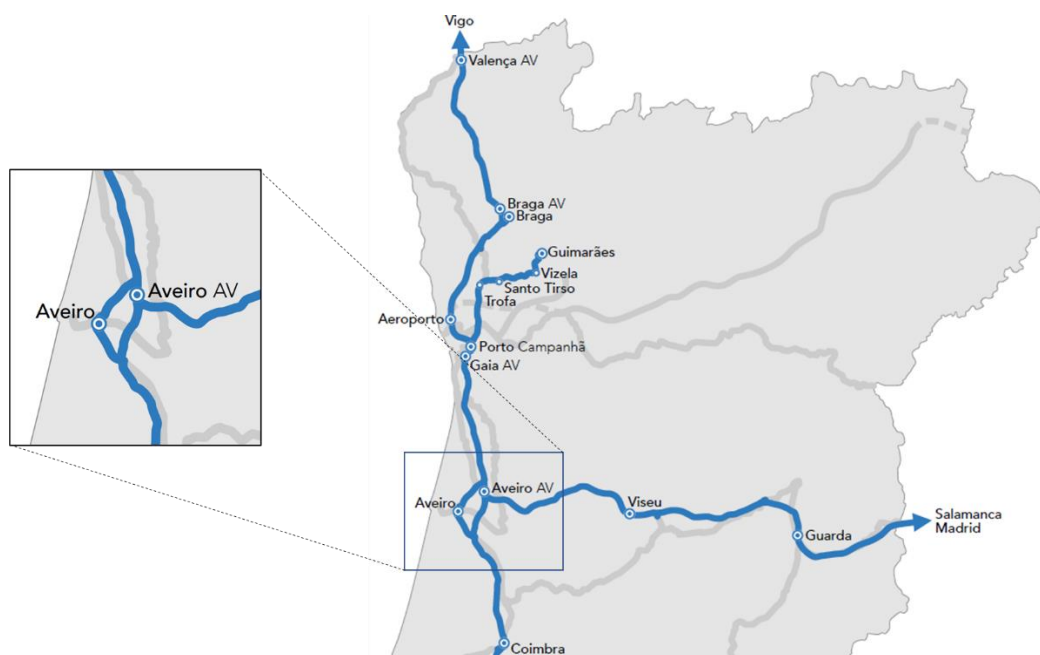
**Figura 4 – Topologia de via**

Para a elaboração da presente análise, a definição dos corredores teve como base os seguintes pressupostos:

- Os concelhos entre Porto e Aveiro são comuns a ambas as soluções, sendo servidos pelo corredor Norte-Sul;
- Se se considerasse Porto-A-V-S, também se teria de considerar Aveiro-P-VR-B-Z, já que ao assumir apenas Porto-A-V-S, beneficiar-se-ia essa solução com a sobreposição do troço de AV Prt-Lx, o que iria enviesar as conclusões;
- Se se fizesse o mesmo exercício assumindo Aveiro-P-VR-B-Z, então o desequilíbrio em termos económicos seria ainda mais favorável a norte, já que Aveiro nem faz parte da equação do Porto-A-V-S, pois a ligação será sempre Porto-Aveiro AV-V-S, ou seja, os comboios não param em Aveiro cidade, mas sim em Aveiro AV;
- Ao considerar-se Aveiro-P-VR-B-Z, a cidade de Aveiro integra o trajeto, o que não acontece com Aveiro AV, criando ainda mais um desequilíbrio nas conclusões favorável a P-VR-B-Z;

- Acresce que Aveiro AV, localizada junto a Albergaria-a-Velha, penaliza a atratividade do serviço pela distância daquela estação à cidade de Aveiro;
- Aliás, partindo do centro de Aveiro, a ligação Aveiro-Madrid poderá ser mais rápida por P-VR-B-Z do que por A-V-S, dado o tempo de viagem da cidade de Aveiro à estação Aveiro AV, que se perspetiva ser superior ao próprio tempo de viagem Aveiro Cidade-Porto em AV.

Neste contexto, considerou-se como origem dos corredores os pontos de amarração ao Corredor Norte-Sul que, no caso do P-VR-B-Z, começa no AFSC, e no caso do A-V-S, a estação de Aveiro.



**Figura 5 – Ligação Aveiro – Viseu – Salamanca (Proposta no Plano Nacional Ferroviário)**

Fonte: <https://pfn.gov.pt/wp-content/uploads/2022/11/mapas-pfn-20221117.pdf>

Salienta-se ainda a importância deste projeto na economia nacional, na medida em que se trata de uma obra com uma incorporação nacional que ascende aos 90%, e em que os sistemas de sinalização e telecomunicações, de catenária e o material circulante incorporam cerca de 60% das respetivas componentes.

Porque se trata de uma cidade que integra a Eurocidade Chaves/Verín, a ligação a Chaves também foi analisada, concluindo-se que a solução tecnicamente mais eficiente corresponde à modernização da antiga linha do Corgo entre Vila Real e Chaves, com mudança de bitola e velocidades até 140 km/h, o que garantirá um tempo de viagem entre aquelas duas cidades de cerca de 30 minutos, resultando num tempo de viagem Chaves-Porto de 1h15.

A diferença temporal entre Trás-os-Montes e Alto Douro, e o centro de decisão português, não distancia somente a região do País, mas também do projeto europeu, sendo a linha de Trás-os-Montes o principal instrumento para a contração temporal a nível nacional e ibérico, integração europeia e concretização das metas de neutralidade carbónica definidas pela União Europeia, não sendo a única preocupação de Trás-os-Montes e Alto Douro uma visão meramente regionalista, mas europeia, ao contrário da visão centralista que continua a litoralizar Portugal, afastando-o do centro da Europa, mantendo parte do interior deprimido dependente do transporte rodoviário individual e coletivo, afastando-o da mobilidade e de um futuro sustentável.

Estudo completo em [www.avtrasosmontes.associacaovaladouro.pt](http://www.avtrasosmontes.associacaovaladouro.pt)

**Pinhão, 11 de janeiro de 2023**

**Associação Sociocultural Vale d'Ouro**

Alberto Aroso

Cláudio Pereira

Kátia Rocha

Luís Almeida