

De: VNCONF - Dados pessoais
Enviado: 9 de março de 2026 12:25
Para: Consulta Pública
Assunto: O ABSURDO FINANCIAMENTO DA NOVA LINHA LISBOA-PORTO - O GOVERNO PREFERE QUE OS PORTUGUESES PAGUEM 80% EM VEZ DE 30%.
Anexos: financiamentocorredoratlantico.pdf
Importância: Alta

ATENÇÃO: O GOVERNO SÓ CONSEGUIU OBTER 20% DE FINANCIAMENTO A FUNDO PERDIDO NO TROÇO PORTO OIÃ. É UMA ACTUALIZAÇÃO RELATIVAMENTE AO TEXTO QUE ENVIO EM PDF.

Do mapa do Corredor do Atlântico, **o Porto-Vigo já faz parte desse corredor.** No documento PDF, o Mapa que exhibe o Corredor do Atlântico a Amarelo, não incluía o novo troço Porto-Vigo.

O ABSURDO FINANCIAMENTO DA NOVA LINHA LISBOA-PORTO

A NOVA LINHA LISBOA-PORTO - O GOVERNO DE COSTA E MONTENEGRO PREFERIRAM QUE OS PORTUGUESES PAGUEM 80% EM VEZ DE 30%.

A nova Linha ferroviária Lisboa-Porto faz parte do novo Corredor do Atlântico.

O ficheiro PDF, só com 4 páginas, **inclui um texto da Comissão Europeia, informando que existe financiamento de 25,8 mil milhões de euros** para os novos Corredores Ferroviários Europeus.

Portugal poderia ter direito a financiamento de **70% a fundo perdido**, para a nova Linha Lisboa-Porto.

VER FICHEIRO PDF, EM ANEXO.

Cumprimentos
Rui Rodrigues

O ABSURDO FINANCIAMENTO DA NOVA LINHA FERROVIÁRIA LISBOA-PORTO

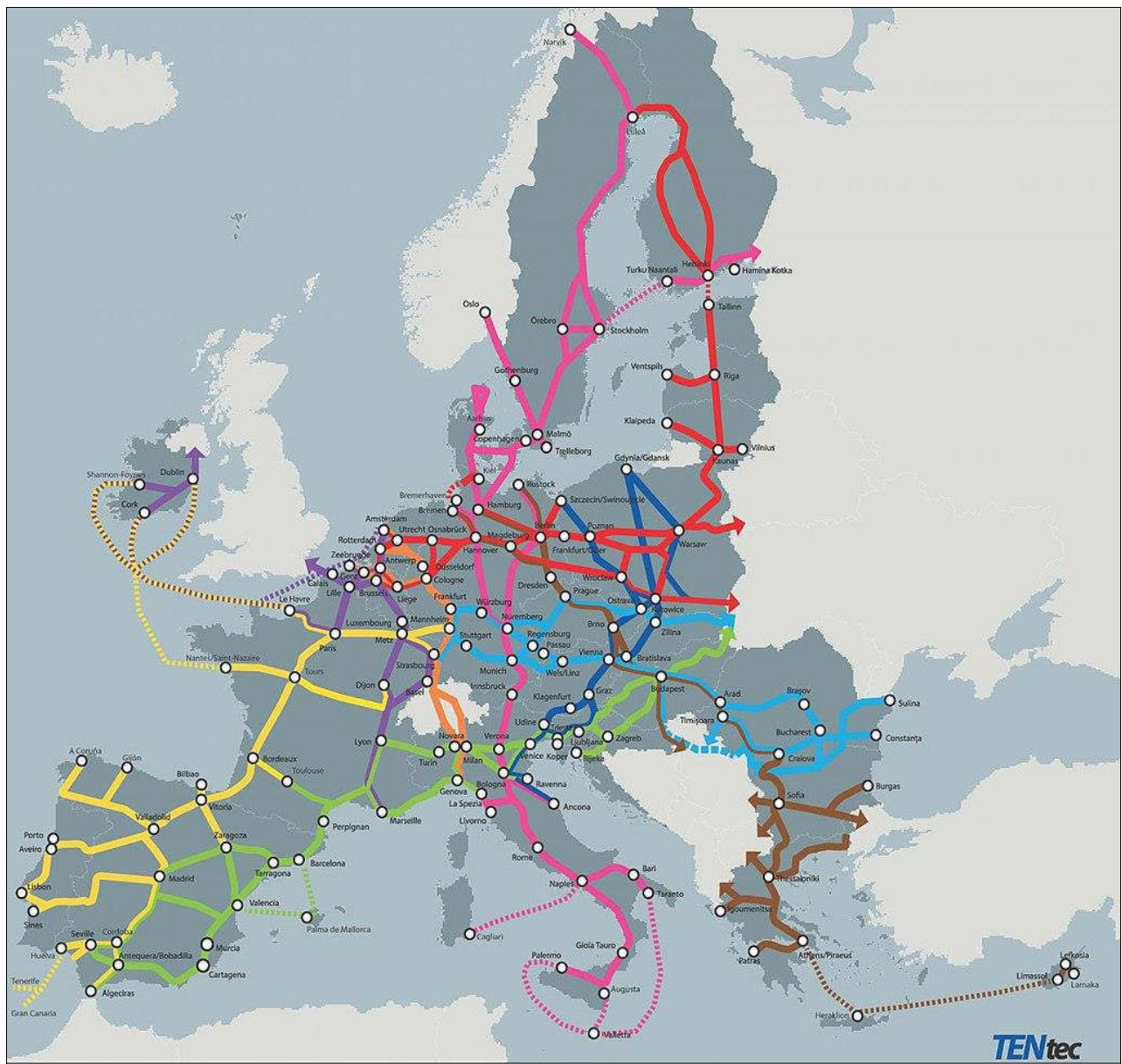
1. A Linha é exclusiva de passageiros.
2. A Linha é em bitola Ibérica.
3. O Governo prefere que os portugueses paguem 90% em vez de 30%.

Rui Rodrigues

Email: VNCONF - Dados pessoais

6 de Março de 2024

O CORREDOR DO ATLÂNTICO – LINHA A AMARELO



Um dos maiores projectos europeus em construção, é a **Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)** e que agora se designa por **CEF (Connecting Europe Facility)**.

O principal objectivo deste plano, é eliminar todo o tipo de constrangimentos à livre circulação de mercadorias e pessoas na UE.

A ideia principal é transferir a **Carga e Passageiros** para o **Transporte público de tracção eléctrica**, de modo a **diminuir o consumo de Petróleo e de energia**.

Além do sector dos transportes, vão existir as **Redes de Energia (RTE-E)** e de **Telecomunicações (e TEN)**.

No sector dos Transportes, um dos principais projectos, são os Novos Corredores Ferroviários Europeus, de modo resolver **interoperabilidade** ferroviária que **é a capacidade de conectar os sistemas ferroviários dos diferentes países**.

O objectivo é ter uma nova rede ferroviária com tudo **Standard**:

- Vias duplas para **mercadorias** (circulam de noite) e **passageiros** (viajam de dia).
- Bitola **Europeia** de 1435 mm.
- Sinalização Europeia **ERTMS**
- Electrificação Europeia de **25 mil volts e corrente alternada**.

NOTA

Estes projectos, vão ter elevada comparticipação da Comissão Europeia. Houve países de Leste que obtiveram financiamento de **85% a fundo perdido**. Os impostos gerados pela obra, **pagam os restantes 15%**.

	REDE CONVENCIONAL PORTUGUESA	REDE CONVENCIONAL DE ESPANHA	CORREDOR DO ATLÂNTICO
Bitola	1668 mm	1668 mm	1435 mm
Electrificação	25 mil volts CA	3 mil volts CC	25 mil volts CA
Sinalização	Convel	ASFA	ERTMS
Siglas	(CA) corrente alternada - (CC) corrente contínua	ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático)	ERTMS (European Rail Traffic Management System)

QUAL O CORREDOR QUE INTERESSA A PORTUGAL ?

É O CORREDOR FERROVIÁRIO DO ATLÂNTICO PORQUE É A ÚNICA FORMA DE RESOLVER OS GRAVES PROBLEMAS DE INTEROPERABILIDADE.

Ver linha a **Amarelo**, no Mapa.

No nosso território, este corredor será constituído pelas seguintes linhas:

- **Leixões-Porto-Aveiro-Lisboa-Sines.**
- **Aveiro-Salamanca.**
- **Lisboa-Badajoz.**

Estas linhas ferroviárias, têm que ter as características Standard do Corredor do Atlântico.

O ABSURDO FINANCIAMENTO DA NOVA LINHA FERROVIÁRIA LISBOA-PORTO

FACTOS:

- O Governo optou por uma **Parceria Público Privada**, apesar de ser um Governo de gestão.
- A Linha **é exclusiva de passageiros**, em BITOLA **IBÉRICA** e não permite a circulação de comboios de mercadorias. A Linha vai ter inclinações que só permite a circulação de comboios de passageiros.

A NOVA LINHA SÓ VAI SER COFINANCIADA POR **800 MILHÕES DE EUROS** através dos Fundos de Coesão que representam apenas **10% do seu custo total de 8 mil milhões de euros. OS RESTANTES 90% SERÃO PAGOS ATRAVÉS DE UMA PPP A 30 ANOS, À CUSTA DOS CONTRIBUINTES.**

A ligação Leixões-Porto-Aveiro-Coimbra-Lisboa-Sines faz parte do Corredor do Atlântico (Linha amarela do Mapa) que tem que ser em bitola europeia de acordo com os **regulamentos** da Comissão Europeia. Portugal tem direito a ser cofinanciado a **70%** pelo programa **CEF 2021-2027** da União Europeia (*Connecting Europe Facility*). **40%** pelo programa geral + **30%** por fundos de Coesão a que Portugal tem direito.

Não querem recorrer aos **70%** para não adoptar a **bitola europeia** que consta do regulamento 1315 (regulamento da Comissão Europeia).

CONCLUSÃO

- **O GOVERNO PREFERE QUE OS PORTUGUESES PAGUEM 90% EM VEZ DE 30%.**
- **ESTA DECISÃO É SURPREENDENTE.**

Não querem recorrer aos **70 %** porque **não querem adoptar a bitola europeia**, bitola que consta do Regulamento 1315 da Comissão Europeia, **cujo cumprimento deverá ser atingido até 2030.**

DOCUMENTO DA COMISSÃO EUROPEIA

Connecting Europe Facility 2021-2027 adopted

https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/connecting-europe-facility-2021-2027-adopted-2021-07-20_en

The [Regulation \(EU\) 2021/1153](#) establishing the Connecting Europe Facility (CEF) for the period 2021-2027 was formally adopted earlier this month. The Regulation lays down the objectives of the CEF, its budget for the 2021-2027 period, the forms of Union funding and the rules for providing such funding. It also repeals Regulation (EU) 1316/2013 and Regulation (EU) 283/2014. The new rules apply retroactively as of 1 January 2021.

CEF 2021-2027 is aimed at supporting investment in key projects in the areas of transport, digital and energy infrastructure with an overall budget of €33.71 billion.

The budgets for each sector are:

- **transport: €25.81 billion (including €11.29 billion for cohesion countries)**
- energy: €5.84 billion
- digital: €2.07 billion

Transport

In the transport sector, the programme will promote interconnected and multimodal networks in order to develop and modernise rail, road, inland waterway and maritime infrastructure, as well as ensuring safe and secure mobility. Priority will be given to further development of the trans-European transport networks (TEN-T), focusing on missing links and cross-border projects with an EU added value. €1.56 billion of the transport budget will finance major rail projects between cohesion countries and €1.69 billion will be devoted to ensuring that when infrastructure is adapted to improve military mobility within the EU, it is dual-use compatible, meeting both civilian and military needs.

Energy

In the energy sector, the programme aims to contribute to further integration of the European energy market, improving the interoperability of energy networks across borders and sectors, facilitating decarbonisation, and ensuring security of supply. Funding will also be available for cross-border projects in the field of renewable energy generation. When defining award criteria, consistency with EU and national energy and climate plans, including the principle of 'energy efficiency first', will be taken into account.

CEF 2021-2027 emphasises synergies between the transport, energy and digital sectors and promotes cross-sectoral work in areas such as connected and automated mobility and alternative fuels.

The programme also aims to mainstream climate action, taking into account the EU's long-term decarbonisation commitments such as the Paris Agreement.

The European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) will manage the transport and energy parts of the CEF programme.

De: VNCONF - Dados pessoais
Enviado: 16 de março de 2026 10:50
Para: Consulta Pública
Assunto: NOVA REDE DE BITOLA EUROPEIA EM ESPANHA PERMITIU A CONCORRÊNCIA ENTRE DIFERENTES OPERADORES
Anexos: Redemercadoriastranseuropeia.jpg; ROTAS-AVE-OPERADORESLOW COST-ESPANHA.jpg
Importância: Alta
Sinal. de seguimento: Dar seguimento
Estado do sinalizador: Sinalizado

NOVA REDE DE BITOLA EUROPEIA EM ESPANHA PERMITIU A CONCORRÊNCIA ENTRE DIFERENTES OPERADORES

INTEROPERABILIDADE DA NOVA REDE FERROVIÁRIA ESPANHOLA FOI CRUCIAL.

Interoperabilidade é a capacidade de conectar as redes ferroviárias dos diferentes países. A interoperabilidade só é possível através de soluções Standard:

Sinalização europeia ERTMS, Bitola Europeia e Electrificação Europeia de 25 mil volts e Corrente Alternada.

A interoperabilidade da nova rede ferroviária espanhola permitiu a circulação de novos operadores internacionais.

Infelizmente, a rede ferroviária portuguesa não tem condições de interoperabilidade e não permite a circulação de operadores internacionais.

A rede ferroviária portuguesa utiliza a sinalização Convel e bitola ibérica.

	REDE CONVENCIONAL PORTUGUESA	REDE CONVENCIONAL DE ESPANHA	CORREDOR DO ATL
Bitola	1668 mm	1668 mm	1435 mm
Electrificação	25 mil volts CA	3 mil volts CC	25 mil volts
Sinalização	Convel	ASFA	ERTMS
Siglas	(CA) corrente alternada - (CC) corrente contínua	ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático)	ERTMS (European Rail Management Sys

Nova rede ferroviária espanhola - Sinalização europeia ERTMS, Bitola Europeia e Electrificação Europeia de 25 mil volts e Corrente Alternada.

A concorrência entre os novos operadores ferroviários que terminou com o monopólio da Renfe, está a reduzir o preço dos bilhetes e a aumentar o tráfego na Ferrovia.

A recente possibilidade do funcionamento em rede entre as diferentes linhas de bitola europeia, vai permitir ligações directas e sem mudança de comboio entre as diferentes regiões de Espanha.

Estas duas novas realidades estão a levar os **passageiros a trocar o avião pelo comboio!**

Envio 2 Mapas:

- **O primeiro mapa** - trata-se da futura Rede ferroviária de Bitola Europeia, em Espanha, onde grande parte deverá estar terminada em 2030. **Tem a chancela do Ministério de Fomento espanhol.**
- **O segundo mapa** - são as linhas de Bitola Europeia **em funcionamento, com os 3 operadores existentes (AVE e Avlo da RENFE, Ouigo e Iryo).**

1º MAPA - Mapa da Rede de bitola europeia, quando estiver terminada.



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Red básica de ferrocarriles. Corredores mixtos



No canto superior direito tem a chancela do Ministério de Fomento espanhol.

NO MAPA ESTÃO REPRESENTADAS:

AZUL - LINHAS SÓ PARA PASSAGEIROS

VERMELHO - LINHA DE MERCADORIAS

COM DUAS CORES - SÃO LINHAS MISTAS. NA MESMA VIA CIRCULAM COMBOIOS DE MERCADORIAS E PASSAGEIROS, MAS EM HORÁRIOS DISTINTOS. É O CASO DA NOVA LINHA BARCELONA-FRANÇA.

- Vias Duplas
- Bitola europeia
- Electrificação europeia - 25 mil volts em corrente alternada.
- Sinalização Europeia (ERTMS)

2º MAPA - Linhas de bitola europeia em funcionamento.

El mapa de la larga distancia a alta velocidad en España

— Ruta AVE — Ruta AVLO Futura ruta AVLO — Ruta Ouigo Futura ruta Ouigo
 — Ruta Iryo Futura ruta Iryo



Fuente: Adif, Renfe, Ouigo, Iryo · Elaboración propia · Información a marzo de 2023

Estão indicados as Linhas onde estão e vão operar os novos operadores.

Em 2008, foram colocadas em funcionamento as ligações:

Madrid-Barcelona - Era a maior ponte aérea do mundo com 5 milhões de passageiros, por ano. Hoje, por cada 5 passageiros, 4 circulam escolhendo o comboio, entre as 2 cidades.

75% dos passageiros que utilizam ainda o avião, são estrangeiros que ignoram a existência da nova rede de bitola europeia.

Madrid-Valência - Neste caso, os voos quase desapareceram.

Madrid-Málaga - A esmagadora maioria utiliza o comboio entre as duas cidades

Em 1992, entrou em funcionamento a linha Madrid-Sevilha. Todas estas linhas mais as restantes indicadas no mapa, permitiram novas ligações ferroviárias no território espanhol.

Quanto mais novas linhas ficarem terminadas, mais passageiros vão trocar o avião, viatura particular pelo comboio.

INÍCIO DO FUNCIONAMENTO DAS LINHAS EM REDE E OS NOVOS OPERADORES ESTÃO A AUMENTAR O TRÁFEGO.

Recentemente, a estação de Atocha, em Madrid, **deixou de ser estação Terminal**. Foi concluído o Túnel de 7 quilómetros, entre Atocha e Chamartin.

ESTA OBRA PERMITIU que todas as novas linhas da Nova Rede de bitola europeia vão poder ligar-se entre si.

Foi uma revolução, que pode levar ao **AUMENTO DO TRÁFEGO, POIS VÃO PASSAR A EXISTIR LIGAÇÕES DIRECTAS E SEM TRANSBORDO DESDE O NORTE E SUL DE ESPANHA, BEM COMO ENTRE AS REGIÕES DE LESTE E OESTE.**

NESTE MOMENTO, JÁ EXISTEM COMBOIOS DE ALTA VELOCIDADE ENTRE:

- BARCELONA- SEVILHA (**SEM PARAGEM EM MADRID**)
- BARCELONA- MÁLAGA (**SEM PARAGEM EM MADRID**)

ESTES COMBOIOS USAM VARIANTES **E NÃO PARAM EM MADRID**

A DISTÂNCIA BARCELONA - MÁLAGA JÁ SE APROXIMA DE UMA HIPOTÉTICA linha LISBOA-BARCELONA

CONCLUSÃO:

A concorrência entre os novos operadores ferroviários que terminou com o monopólio da Renfe, está a **reduzir o preço dos bilhetes** e a **aumentar o tráfego na Ferrovia**.

A recente possibilidade do funcionamento em rede entre as diferentes linhas de bitola europeia, vai permitir ligações directas e sem mudança de comboio entre as diferentes regiões de Espanha e Europa.

Estas duas novas realidades estão a levar os passageiros a trocar o avião pelo comboio!

Cumprimentos
Rui Rodrigues



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Red básica de ferrocarriles. Corredores mixtos



- Viajeros
- Mercancías
- Mixta
- Red Global de ferrocarriles



El mapa de la larga distancia a alta velocidad en España

— Ruta AVE — Ruta AVLO Futura ruta AVLO — Ruta Ouigo Futura ruta Ouigo
— Ruta Iryo Futura ruta Iryo



De: VNCONF - Dados pessoais
Enviado: 17 de março de 2026 12:57
Para: Consulta Pública
Assunto: FERROVIA - MAIS 50 MIL MILHÕES DE EUROS PARA O CEF (CORREDORES FERROVIÁRIOS EUROPEUS) - Reunión del Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea
Anexos: CORREDORES-ATLANTICO-MEDITERRÂNEO - 4 DEZEMBRO -2025.pdf
Importância: Alta

Envio documento PDF que deve ser lido com atenção, sobre a Reunião do Conselho de Ministros dos Transportes da União Europeia.

O argumento militar passou a ser muito importante para as decisões futuras sobre os novos Corredores Ferroviários Europeus.

Ver PDF para ler todo o texto. Envio cópia de algumas ideias.

Cumprimentos
Rui Rodrigues



Nota de prensa

Reunión del Consejo de Ministros de Transportes de la Unión E

Santano ratifica el compromiso del Gobierno con los corredores transfronterizos Atlántico y Mediterráneo

- El secretario de Estado ha defendido la relevancia de los corredores para nuestro país y para la conexión con los vecinos y el resto de la Unión Europea.
- Ha insistido en la necesidad de priorizar los Fondos del Mecanismo Conectar Europa para los corredores transfronterizos.
- Además, ha puesto sobre la mesa que para adaptar planes las infraestructuras a la movilidad militar será necesario movilizar recursos adicionales tanto en el ámbito nacional como en el europeo.
- Santano ha valorado de manera positiva la iniciativa por parte de los países en marcha la "Coalición de Estados miembros por la Seguridad en el Transporte eSAF".

Madrid, 4 de diciembre de 2025

El secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, José Antonio Santano, ha mostrado el compromiso del Gobierno de España con las conexiones transfronterizas y el desarrollo de la Red Transeuropea que cuentan para el sector del transporte con un presupuesto de más de 50.000 millones de euros para los proyectos del Mecanismo Conectar Europa (CEF), el doble que en el período anterior. Así lo ha expuesto en el marco del Consejo de Ministros de la Unión Europea (UE) que se ha celebrado hoy en Bruselas.

El secretario de Estado ha defendido la relevancia del Corredor

Mediterráneo y del Corredor Atlántico para nuestro país y para la conexión con los países vecinos y el resto de la Unión Europea y ha recordado que serán necesarios más de 17.000 millones de euros para cumplir los objetivos de la movilidad militar.



Reunión del Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea

Santano ratifica el compromiso del Gobierno con los corredores transfronterizos Atlántico y Mediterráneo

- El secretario de Estado ha defendido la relevancia de los corredores para nuestro país y para la conexión con los países vecinos y el resto de la Unión Europea.
- Ha insistido en la necesidad de priorizar los Fondos del Mecanismo Conectar Europa para los proyectos transfronterizos.
- Además, ha puesto sobre la mesa que para adaptar plenamente las infraestructuras a la movilidad militar será necesario movilizar recursos adicionales tanto en el ámbito nacional como en el europeo.
- Santano ha valorado de manera positiva la iniciativa para poner en marcha la “Coalición de Estados miembros pioneros en eSAF”.

Madrid, 4 de diciembre de 2025

El secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, José Antonio Santano, ha mostrado el compromiso del Gobierno de España con las conexiones transfronterizas y el desarrollo de la Red Transeuropea que cuentan para el sector del transporte con un presupuesto de más de 50.000 millones de euros para los proyectos del Mecanismo Conectar Europa (CEF), el doble que en el período anterior. Así lo ha expuesto en el marco del Consejo de Ministros de la Unión Europea (UE) que se ha celebrado hoy en Bruselas.

El secretario de Estado ha defendido la relevancia del Corredor Mediterráneo y del Corredor Atlántico para nuestro país y para la conexión con los países vecinos y el resto de la Unión Europea y ha recordado que serán necesarios más de 17.000 millones de euros para cumplir los objetivos de la movilidad militar.

CORREO ELECTRÓNICO

prensa@transportes.gob.es

Página 1 de 5

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

www.transportes.gob.es

Síguenos en: [@transportesgob](https://twitter.com/transportesgob) [Galería de imágenes](#)

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 - MADRID
TEL: 91 597 81 71 / 80 60
FAX: 91 597 85 02



Además, ha destacado la importancia de completar los corredores europeos de transporte, la necesidad de apoyar los proyectos de dimensión transfronteriza para garantizar la conectividad en el ámbito europeo y en concreto de la Península Ibérica, y salvaguardar la competitividad de los puertos.

Deliberaciones legislativas

Durante las deliberaciones legislativas del Consejo de Ministros de Transportes de la UE se ha tratado la Directiva de masas y dimensiones, el secretario de Estado ha manifestado que España ha acogido con optimismo las disposiciones que facilitan la adopción de vehículos de cero emisiones, incluidos los ajustes relativos a las masas y dimensiones que son esenciales para permitir el despliegue de nuevas tecnologías. Además, ha defendido la igualdad de trato para el transporte nacional e internacional en la aplicación de los límites superiores de masa.

Respecto al nuevo paquete de medidas sobre la inspección técnica de vehículos de la UE se ha dado un paso más hacia la “Visión Cero” en muertes y accidentes graves. En este sentido, España ha apoyado los textos de compromiso de los nuevos expedientes legislativos.

En cuanto a la directiva sobre documentos y datos de matriculación de los vehículos, ha mostrado su conformidad con el texto de orientación general ya que mejora significativamente la propuesta de la Comisión.

Plan de acción sobre el ferrocarril de Alta Velocidad

En este apartado, el secretario de Estado ha expresado el respaldo de España al nuevo Plan de Alta Velocidad y ha destacado que nuestro país desde hace más de 30 años ha apostado por la Alta Velocidad lo que nos ha situado a la vanguardia de este medio de transporte, lo que supone para España un elemento clave para reforzar la cohesión social y territorial así como para impulsar la competitividad económica.

Santano ha hecho referencia a la importancia para la Península Ibérica de la conexión Madrid-Lisboa por Alta Velocidad para ilustrar el éxito que supondría la consecución de un cambio modal y por tanto la mejora en la descarbonización del transporte.



Nota de prensa

El secretario de Estado ha remarcado que para hacer realidad un mapa de Europa en el que nuestras capitales estén unidas por Alta Velocidad es fundamental completar las conexiones transfronterizas. Por lo que ha reivindicado que figure la conexión Madrid-Lisboa como compromiso de financiación de la ejecución del Plan de Alta Velocidad.

Infraestructuras duales

En su intervención sobre el paquete de movilidad militar, Santano ha destacado la naturaleza dual de la iniciativa que, aunque responde a necesidades militares, impulsa a su vez la modernización de infraestructuras civiles esenciales para la movilidad, la logística y la conectividad de toda Europa. Así, ha asegurado que se necesita un debate plenamente dual que englobe la visión del ámbito del transporte junto al de defensa.

El secretario de Estado ha puesto sobre la mesa que para garantizar las infraestructuras duales hay que movilizar además presupuesto tanto en el ámbito nacional como en el europeo ya que los fondos CEF propuestos en el paquete de movilidad militar son inferiores a las necesidades.

Plan de inversión en transporte sostenible

En cuanto al plan de inversión en infraestructura sostenible, el secretario de Estado ha afirmado que el Gobierno de España está totalmente comprometido con la descarbonización del sector de la aviación, así como con las metas climáticas.

En este sentido, ha asegurado que los combustibles sostenibles (SAF) representan la principal palanca estratégica para la reducción a corto y medio plazo de las emisiones del sector aéreo para cumplir los compromisos adquiridos y regulados por ReFuel EU.

Así, ha subrayado que existe una necesidad urgente de acelerar la producción de e-SAF1 en Europa y ha valorado de manera positiva la iniciativa para poner en marcha la "Coalición de Estados miembros pioneros en eSAF".



Nota de prensa



De izquierda a derecha, el secretario de Estado, José Antonio Santano y el Comisario Europeo de Transporte Sostenible y Turismo de la Comisión Europea, Apostolos Tzitzikostas.

CORREO ELECTRÓNICO

prensa@transportes.gob.es

Página 4 de 5

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

www.transportes.gob.es

Síguenos en:  [@transportesgob](https://twitter.com/transportesgob)  [Galería de imágenes](#)

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 - MADRID
TEL: 91 597 81 71 / 80 60
FAX: 91 597 85 02



Nota de prensa



Firma de la Coalición de Estados miembros pioneros en eSAF.

De: VNCONF - Dados pessoais
Enviado: 17 de março de 2026 17:16
Para: Consulta Pública
Assunto: VER A DIFERENÇA DE FINANCIAMENTO ENTRE PORTUGAL E PAÍSES BÁLTICOS NA FERROVIA

Importância: Alta

ERRO ABSURDO DO FINANCIAMENTO DA NOVA LINHA LISBOA-PORTO-VIGO.

- O Governo quer que os contribuintes a paguem 80%, da nova infraestrutura, numa PPP a 30 anos, quando era possível obter financiamento de 70% a fundo perdido, através da Comissão Europeia que apoia a construção dos novos Corredores Ferroviários Europeus. Ver mapa no final do Email.
- Nesta 2a opção, só era necessário pagar 30%. Ou seja, os contribuintes vão pagar 80% em vez de 30% da infraestrutura.

Estamos perante um dos maiores erros económicos em Portugal.

OS PAÍSES DO BÁLTICO ESTÃO A CONSTRUIR COM FINANCIAMENTO DE 85%, A FUNDO PERDIDO, UM NOVO CORREDOR FERROVIÁRIO PARA MERCADORIAS E PASSAGEIROS, EM BITOLA EUROPEIA. A SUA ANTIGA REDE É EM BITOLA RUSSA.

OS PAÍSES BÁLTICOS TÊM EXACTAMENTE O MESMO PROBLEMA DA PENÍNSULA IBÉRICA - UMA BITOLA DIFERENTE DA UNIÃO EUROPEIA.

A Espanha construiu a linha Madrid-Sevilha com uma comparticipação de 85%, a fundo perdido. Espanha já não pertence aos países de coesão. Agora só recebem 40%

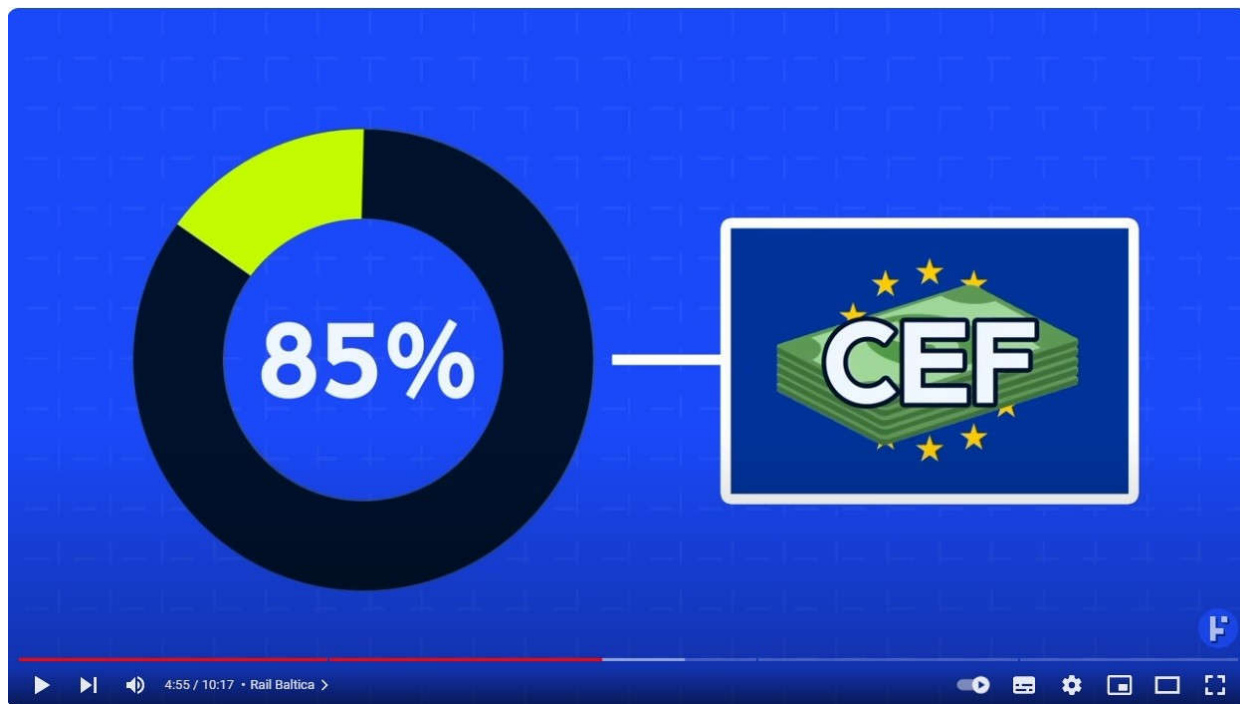
Portugal e os países de Leste pertencem aos países de coesão. Portugal poderia obter financiamento a 70%.

NOVO CORREDOR FERROVIÁRIO PAÍSES BÁLTICOS (RAIL BALTICA).

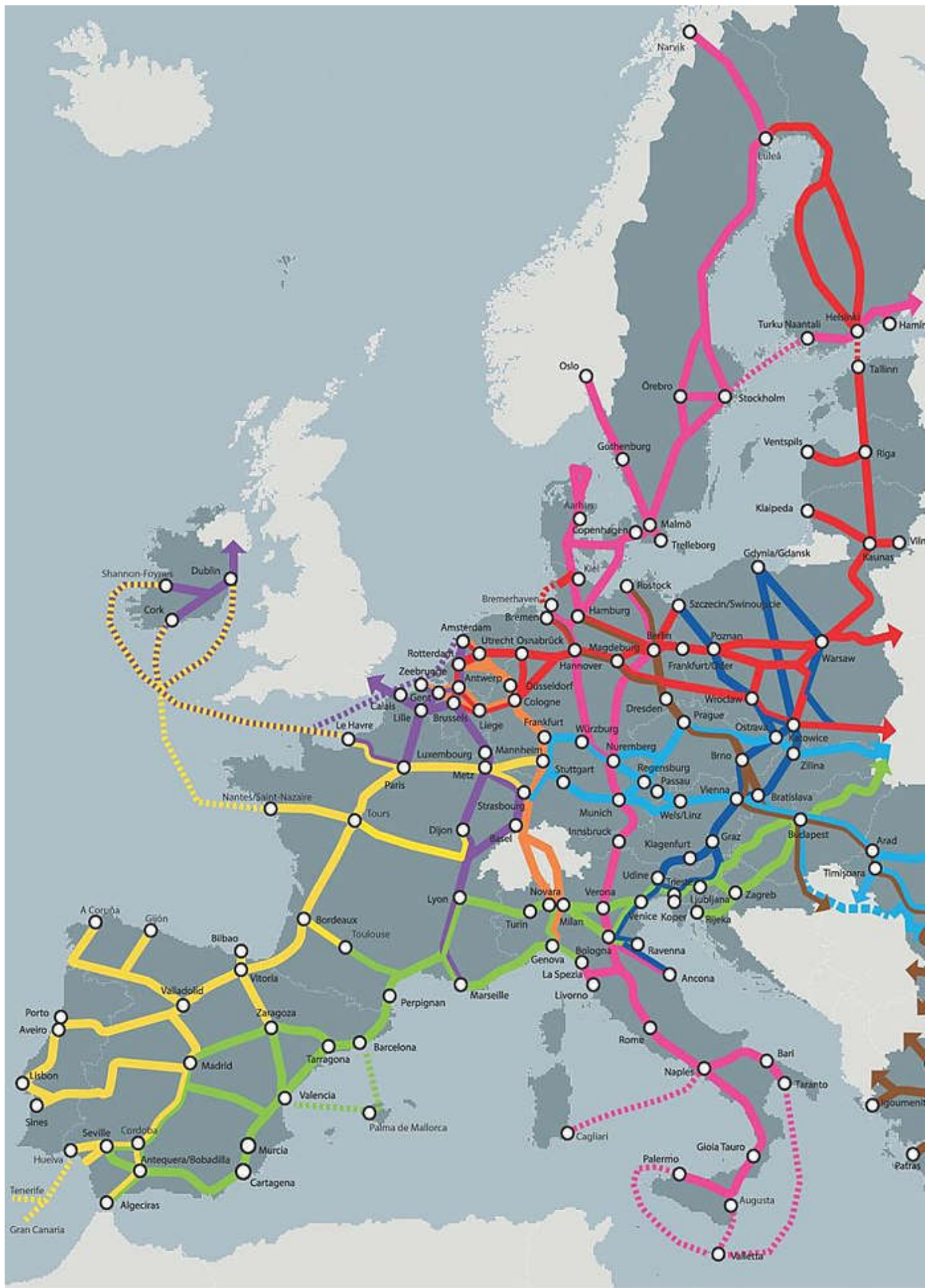
CUSTO - 6 MIL MILHÕES DE EUROS - COMPARTICIPAÇÃO DA U.E. A FUNDO PERDIDO DE 85%

VÍDEO CONFIRMA A COMPARTICIPAÇÃO DE 85%

<https://www.youtube.com/watch?v=l2B85SQc0j0>



CORREDOR QUE INTERESSA A PORTUGAL É O CORREDOR DO ATLÂNTICO (LINHA AMARELA)



Cumprimentos
Rui Rodrigues

De: VNCONF - Dados pessoais
Enviado: 18 de março de 2026 15:20
Para: Consulta Pública
Assunto: PORQUE OPTARAM POR MAIS PPPs NAS GRANDES OBRAS?

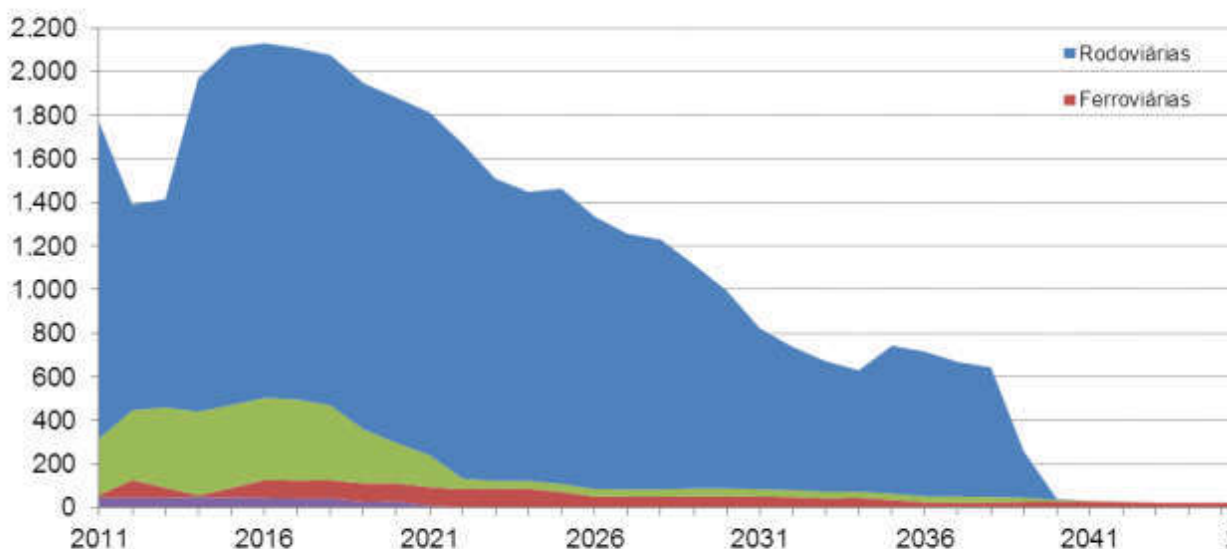
Importância: Alta

Sinal. de seguimento: Dar seguimento
Estado do sinalizador: Sinalizado

Envio o gráfico oficial dos encargos brutos com as actuais cerca **de 120 PPPs existentes.**

Este gráfico foi retirado do Relatório de 2011 da **Direcção Geral do Tesouro e Finanças** -

Gráfico II – Estimativa de Encargos Brutos com as actuais PI
(euros)



Fonte: DGTF

PORQUE RAZÃO OPTARAM POR MAIS PPPs NAS FUTURAS GRANDES OBRAS?

Tem a ver com facto de, em 2027, o valor a pagar às 120 PPPs já existentes, terem uma importante redução anual.

Nas SCUTS estava-se a pagar 1500 milhões por ano. Somando as restantes PPPs, **o valor atingia 2 mil milhões de euros.**

Quem nos governa achou que podemos continuar com esta situação por mais décadas.

O absurdo é que era possível investir no **Corredor Ferroviário Europeu do Atlântico com 70% a fundo perdido através de fundos europeus. COM OS IMPOSTOS GERADOS PELAS OBRAS, (IRC, IVA E IRS) O VALOR A PAGAR SERIA BEM INFERIOR A 30%**

- **Os países Bálticos estão a contruir um novo Corredor Ferroviário Europeu com FINANCIAMENTO A FUNDO PERDIDO DE 85%**
- **Com a nova PPP da Linha Lisboa-Porto-Vigo , os contribuintes portugueses vão pagar 80%.**

Isto é um absurdo!

PORQUE RAZÃO AS PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS FICAM MUITO MAIS CARAS?

A 1ª PPP assinada em Portugal foi a Ponte Vasco da Gama, em 1995. **Foi um negócio da China para o concessionário que ganhou o triplo daquilo que investiu.**

Até 1995, as obras Públicas eram construídas com 2 verbas:

Orçamento Geral do Estado + Fundos Europeus- Ou seja, era através **do rendimento disponível. O Estado não se endividava.** Foi o Ministério das Obras Públicas que construiu a A1 (autoestrada Norte), parte da A2, a A3 (Porto-Valença) e metade da A4 etc.

No caso das PPP, o concessionário faz o Projecto, Construção e Exploração. A Banca tem que fazer o financiamento.

Este financiamento fica muito mais caro, devido às elevadas taxas de rentabilidade. **Ou seja, é a construção baseado numa dívida, com elevadas taxas de rentabilidade.**

No caso das SCUTS, **existiam taxas de rentabilidade anuais de 14 a 16%.** **O valor das SCUTS, atingiu 1500 milhões de euros, por ano,** e a verba final, até ao final da concessão, pode chegar aos **30 mil milhões de euros (só das PPPs rodoviárias).**

O Estado vai ter que pagar uma renda anual **durante décadas.** **Esta verba vai aparecer no Orçamento Geral do Estado, durante o prazo de concessão.**

As 120 PPPs (onde estão incluídas as SCUTS) foram uma das causas da falência de Portugal em Junho de 2011. O valor final será cerca de 80 mil milhões de euros.

Cumprimentos
Rui Rodrigues

De: VNCONF - Dados pessoais
Enviado: 19 de março de 2026 11:17
Para: Consulta Pública
Assunto: O COMBUSTÍVEL DA AVIAÇÃO COMERCIAL (JET FUEL) NA U.E. NÃO PAGA IMPOSTOS. OS BILHETES DOS AVIÕES INTERNACIONAIS NÃO PAGAM IVA

Importância: Alta

O COMBUSTÍVEL DA AVIAÇÃO COMERCIAL (JET FUEL) NA U.E. NÃO PAGA IMPOSTOS.

Em vários países da U.E. já cobram 60% de impostos, por cada litro de gasolina.

O combustível da Aviação comercial (Jet fuel) na U.E. **não paga impostos**. Por outro lado, os bilhetes dos **aviões internacionais não pagam IVA**.

Esta situação está a tornar-se insustentável. **Ou pagam todos ou não paga ninguém. Seguidamente, iremos ver os custos na Rodovia nacional e do petróleo.**

PROBLEMA DO PREÇO DO PETRÓLEO

O preço do petróleo é uma das principais causas da atual crise económica, **porque os custos da sua extração são cada vez mais elevados.**

Em 1998, o petróleo custava **12 dólares por barril, hoje já atinge os 100 dólares** e, **se a economia portuguesa não estivesse ligada ao Euro, a nossa situação seria ainda pior.**

A fatura energética portuguesa, em 1998, teve um valor de **1 320 milhões de euros**.

Em **2008**, o valor já foi de **8 252 milhões de euros**, ou seja, **um fator da ordem de 6 a preços correntes (DGEG 2011).**

No ano de 2011, o valor líquido da fatura energética portuguesa foi de **7 100 milhões de euros**.

CUSTOS NA RODOVIA

Em muitas regiões de Portugal, a crise agravou-se por causa do preço dos combustíveis, mas também devido à introdução de portagens nas Ex-SCUTS. Nessas regiões, as viaturas particulares passaram **a pagar 8 a 9 centimos por quilómetro**, o que corresponde a **8 a 9 Euros por 100 quilómetros (km)** o que **equivale, em média, a pagar o dobro por cada 100 km antes das**

portagens. Esta situação atrofiou a economia local porque os utilizadores não tinham nenhuma alternativa.

As portagens nas ex-SCUTS terminaram recentemente, o que permitiu uma diminuição nos custos de transporte.

Estes exemplos, demonstram que a Rodovia tem impostos (nos combustíveis) muito mais altos do que os da Aviação.

Cumprimentos

Rui Rodrigues

De: VNCONF - Dados pessoais
Enviado: 19 de março de 2026 17:29
Para: Consulta Pública
Assunto: ERROS COMUNS DE QUASE TODOS OS JORNALISTAS, ECONOMISTAS E POLÍTICOS SOBRE OS NOVOS CORREDORES FERROVIÁRIOS EUROPEUS

Importância: Alta

Sinal. de seguimento: Dar seguimento
Estado do sinalizador: Sinalizado

ERROS COMUNS DE QUASE TODOS OS JORNALISTAS, ECONOMISTAS E POLÍTICOS SOBRE OS NOVOS CORREDORES FERROVIÁRIOS EUROPEUS

1º ERRO - A MAIORIA APLICA A PALAVRA "TGV" A UMA INFRA-ESTRUTURA

"TGV" é uma marca de comboio francês.

O que se deve discutir e debater é a **infraestrutura**.

A maioria dos jornalistas, dos economistas e dos políticos não distinguem a **infraestrutura** de um **comboio**.

Seria o mesmo, se o tema de discussão fosse um Ferrari, em vez de se discutir uma auto-estrada.

2º ERRO - A ESMAGADORA MAIORIA DOS JORNALISTAS, POLÍTICOS E ECONOMISTAS JULGAM QUE A NOVA REDE É SÓ PARA PASSAGEIROS

Este é um erro muito comum. Na Europa, estão a ser construídos novos Corredores Ferroviários Europeus, para **mercadorias e passageiros**.

O troço Poceirão-Caia, por exemplo, deveria ter sido uma linha dupla de bitola europeia, para Comboios de mercadorias (25 Toneladas por eixo) para V_{méd} de 100 Km/h e Comboios de passageiros de V_{máx} de 350 Km/h.

A nova rede de bitola europeia permite a circulação de **comboios rápidos (de dia)** e de **mercadorias (durante a noite porque a electricidade tem um preço muito baixo)**, em várias linhas.

EXEMPLOS DE LINHAS PARA MERCADORIAS E PASSAGEIROS:

A nova linha no País Basco - "**Y vasca**". Está em adiantado de construção. **Quando entrar em funcionamento, 2027, mais linhas para mercadorias e passageiros serão utilizadas, em Espanha. ESTA LINHA FAZ PARTE DO CORREDOR DO ATLÂNTICO.**

A nova linha **Barcelona-França é de Alta Velocidade para passageiros e permite a circulação de mercadorias**; já está em funcionamento. Quando estiver terminada irá desde França-Barcelona-Valência-Algeciras

ESTA LINHA FAZ PARTE DO CORREDOR DO MEDITERRÂNEO.

Os portos do mediterrâneo, terão 2 bitolas. A **antiga** para ligações **nacionais**. **A bitola europeia para as ligações internacionais.**

<https://www.youtube.com/watch?v=JxwEhemHnpU>



Primer tren de mercancías en ancho internacional

Primer tren de mercancías que ha circulado por la LAV Barcelona - Frontera francesa en ancho internacional. Remolcado por dos locomotoras 252 de renfe, procede de Barcelona - Morrot y se dirige a Lyon. Grabado a la altura de Sant Celoni. Su hora de paso ha sido aproximadamente las 17:20. Al ser el día oscuro y lluvioso, ha deslucido un poco ...

www.youtube.com

3º ERRO - **EM VEZ DE SE FALAR DE UMA REDE, SÓ SE FALA DE UMA LINHA**

Uma Rede é um conjunto de linhas, que vai permitir múltiplas ligações entre diferentes destinos. Por exemplo:

A Região de Lisboa não se vai ligar só a Madrid. A Região de Lisboa vai-se ligar à UE., a todas as capitais Regionais de Espanha e à Europa, sem que os comboios tenham que parar em Madrid, pois já existem variantes na Capital espanhola.

O mesmo para a Região do Porto.

(O que se tem verificado é que a esmagadora maioria dos nossos Políticos, Jornalistas e Economistas julgam que a Região de Lisboa só se vai ligar a Madrid. Falso)

Cumprimentos
Rui Rodrigues