



PELA MELHORIA DO CORREDOR CENTRO (IP3)

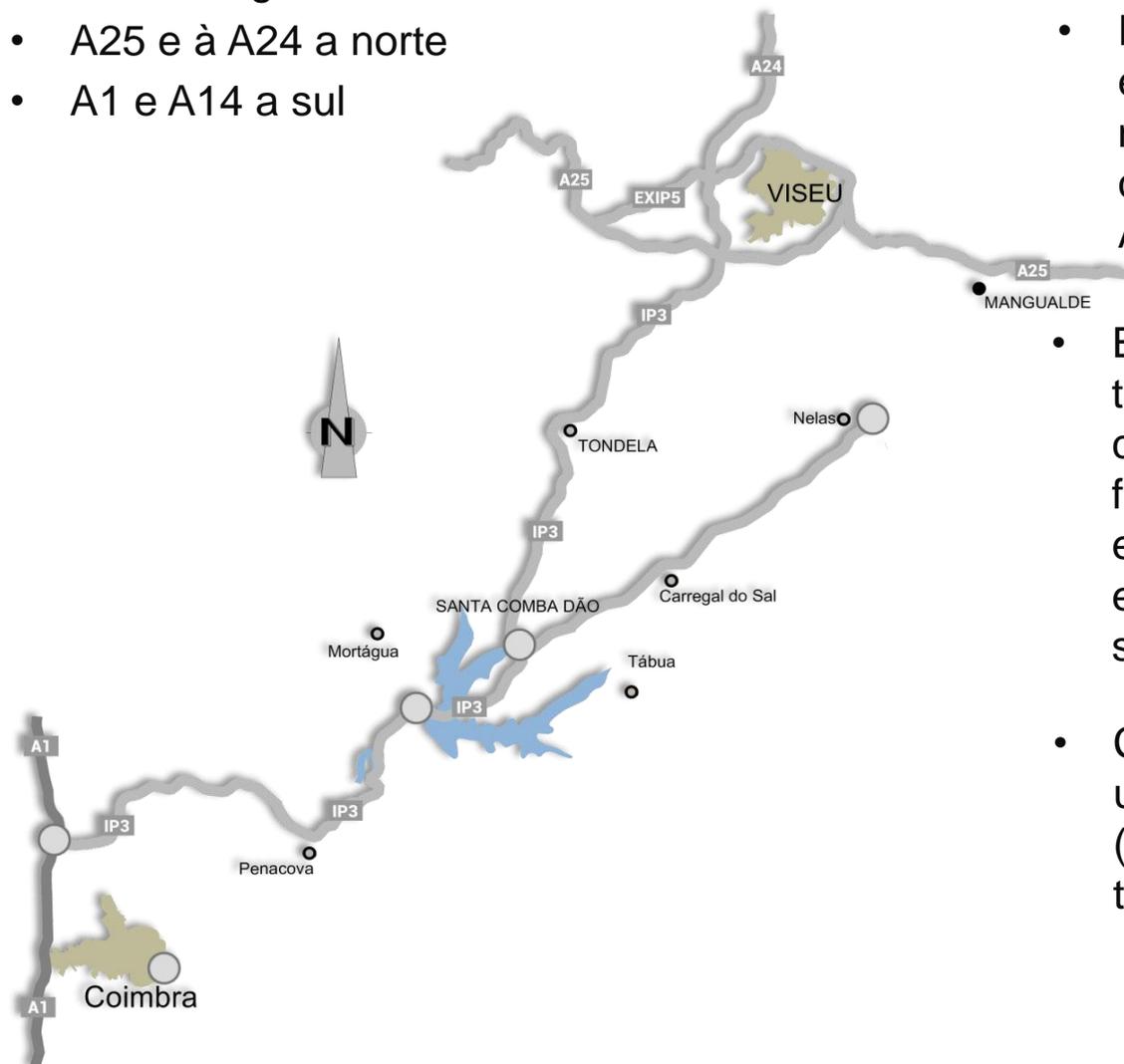
Projeto VIA DOS DUQUES

António Ramalho
Presidente do Conselho de Administração Executivo
Estaleiro da Obra da Ponte sobre a Foz do Rio Dão

7.agosto.2015

O IP3 – Coimbra/ Viseu tem 72 km de extensão e liga várias Auto Estradas

- A25 e à A24 a norte
- A1 e A14 a sul



- Este eixo constitui um dos trajetos essenciais para o transporte de mercadorias para exportação, tendo como alternativa a A25 a norte e a A23 a sul
- Entre estes dois acessos transfronteiriços (IP5 e IP6) existem cerca de 140 km de distância, o que faz do IP3 uma via alternativa para o escoamento da produção industrial entre as zonas norte de Coimbra e sul de Leiria
- Com cerca de 18.000 veículos/dia e uma elevada % de veículos pesados (a que não é estranho o facto de não ter portagens)

O PROBLEMA

Itinerário	Laço	TMDA
IP 3	A1 – Trouxemil (IC2)	12.888
	Trouxemil (IC2) - Souselas	21.047
	Souselas- Penacova	17.152
	Penacova – IC6	15.116
	IC6 - Mortágua (N228)	11.962
	Mortágua (N228) – IC 12 Santa Comba Dão	12.524
	IC 12 Santa Comba Dão – Vila Pouca EN2	9.308
	Vila Pouca EN2 - Tondela	10.984
	Variante Tondela	15.392
	Tondela – Variante Fail	13.000

- Acresce um nível de sinistralidade absoluto elevado: nos últimos 15 anos registaram-se 85 vítimas mortais no IP3, uma média de 6 vítimas mortais por ano

- O atual IP3 corresponde a um corredor de elevada procura com níveis de tráfego muito intenso, agravado pela orografia e pela % de pesados;
- A intensidade do tráfego prejudica o nível de serviço, sendo que alguns troços estão já com nível E (A1-Penacova e Tondela-Fail) e na maioria a nível D;

IP3	VM	IG
Coimbra	43	8809
Viseu	42	6015
Total	85	14824



A NECESSIDADE

A necessidade deste corredor foi detetada no grupo de trabalho IEVAS (Infraestruturas de Alto Valor acrescentado) que avaliou a prioridade de cada projeto atendendo às seguintes ponderações:

Promoção da competitividade e eficiência da economia e do sistema de transportes	40%
Fomento da intermodalidade entre os modos e redes de transporte	20%
Enquadramento na política de transportes	10%
Sustentabilidade financeira e disponibilidade de fontes de financiamento	20%
Nível de Maturidade	10%



A NECESSIDADE

- A aplicação destes critérios colocou o **IP3** num lugar prioritário, em 2º nas necessidades rodoviárias logo a após uma obra com elevada maturidade, o Túnel do Marão (já em fase de conclusão):



- Foi considerado investimento prioritário no PETI3+ com as seguintes notas:

- ❖ Investimento exclusivamente privado
- ❖ Duas alternativas de traçado
- ❖ Possibilidade de faseamento

Estratégia Otimizada

Investimento muito significativo: estimado em 600 ME. Como tal, foram ponderadas alternativas ao estudo prévio já realizado, que pressupunha um traçado novo na totalidade da extensão:

- Traçado novo entre Coimbra e a zona de Santa Comba Dão, prevendo-se, a partir daí, a duplicação do atual IP3 até Viseu;
- Traçado novo entre Coimbra e a zona de Santa Comba Dão, ligação ao IC12 existente e continuação do IC12 entre Nelas, Mangualde e a A25.

Ponderar o faseamento de construção à luz do proposto no PETI, nomeadamente que considere a disponibilização



A SOLUÇÃO

- Criar uma solução racional que potenciase os ativos disponíveis
 - **Diretamente, o IC12, Ponte da Aguieira**
 - **Indiretamente, a A13**
- Assegurar uma alternativa de alto débito para pesados de mercadorias, não descurando os acessos a Viseu e Coimbra
- Criar uma solução base robusta mas flexível, para assegurar alternativas que captem o interesse do financiamento privado
- Permitir um debate público prévio onde soluções flexíveis quer do ponto de vista dos conceitos, quer dos prazos, quer da geografia, possam ser garantidas:
 - **O interesse público**
 - **O investimento privado**
 - **A receita exclusivamente baseada no risco de tráfego**



UM DESAFIO INOVADOR

Aconselha o lançamento de um modelo de “**concessão de conteúdo participativo**”

- Que permita uma discussão pública serena sobre soluções viáveis
 - ❖ Partindo de uma solução base
 - ❖ Sugerindo abertura a eventuais alternativas
- Que permita financiamento privado assente exclusivamente em risco de tráfego
 - ❖ Permitindo uma gestão mais previsível da procura
 - ❖ Reduzindo os custos de investimento

Assim a solução base deverá ser apresentada por etapas conceituais.



ETAPA nº 1: aproveitamento do IC 12 já construído

Extensão 21 km

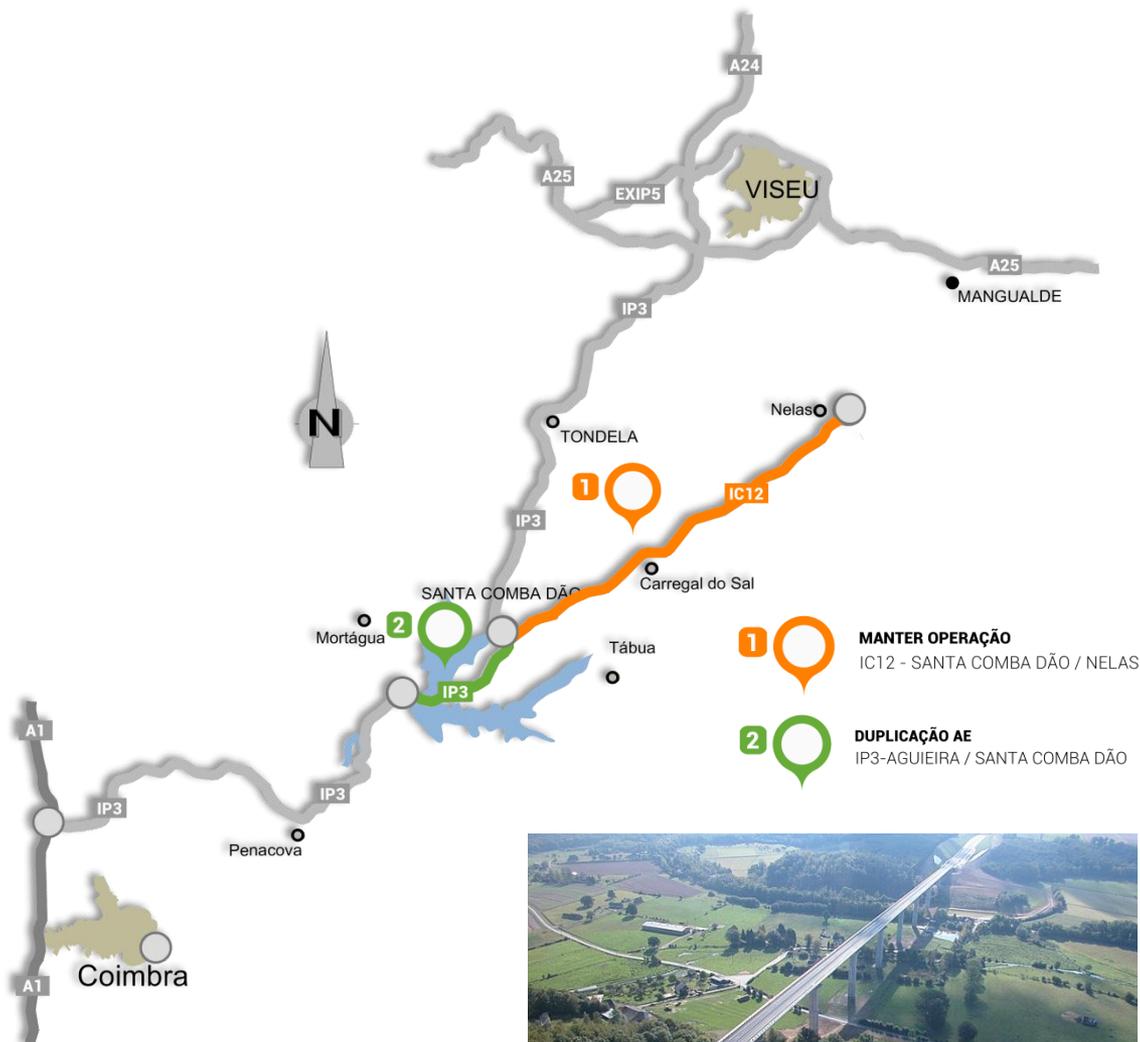
Perfil Auto-estrada

Potencial de Portagem 56M€

OPEX 18 M€

- Aproveitamento de um ativo importante, ou seja, um troço de autoestrada existente que significa mais 25% da distância entre os 2 destinos;
- Potencia a utilização de um itinerário com uma base de clientes sustentada e subaproveitada





ETAPA nº 2: Duplicação do troço Aguieira – Santa Comba Dão

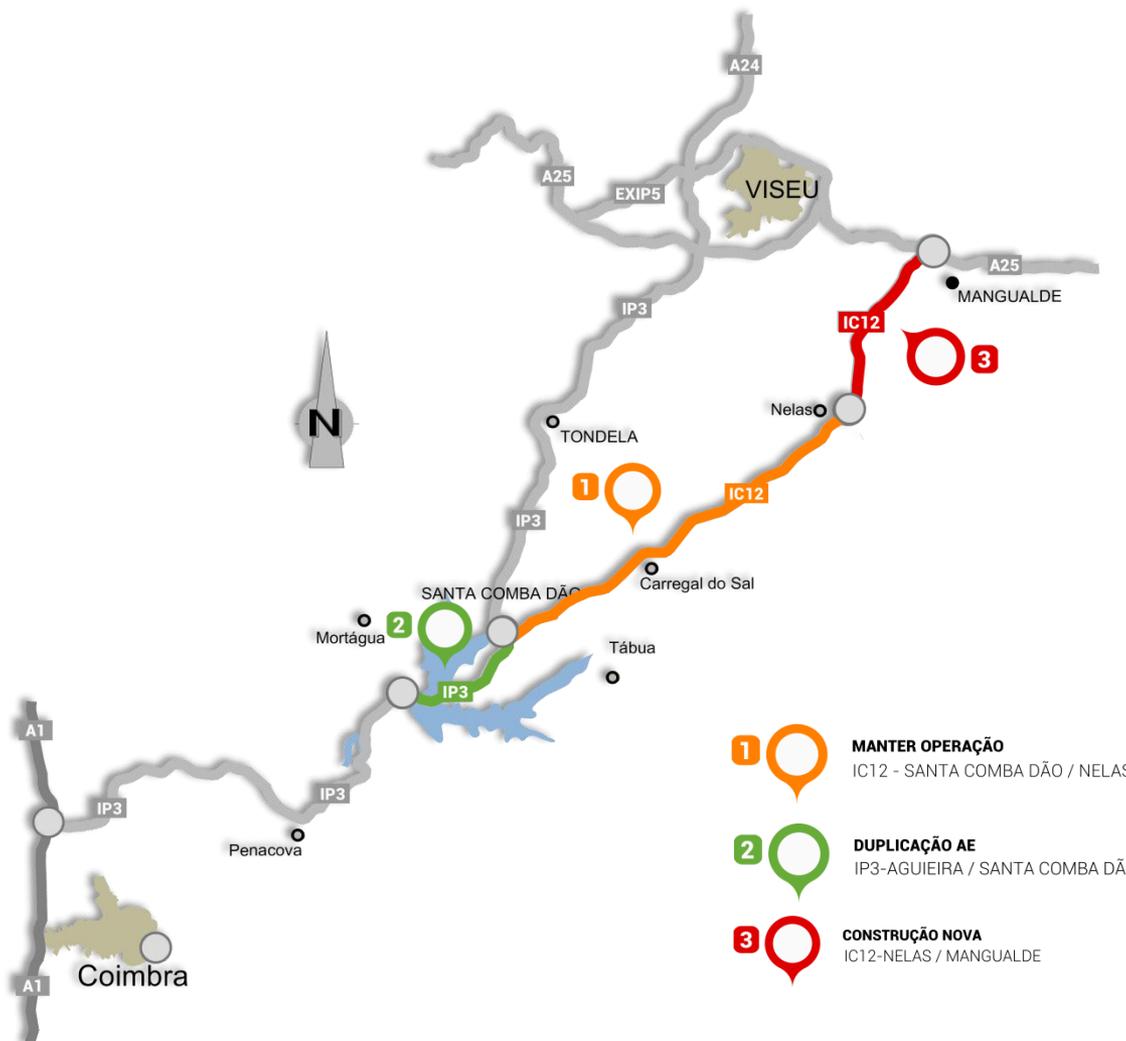
Extensão 9 km

Atualmente sem Perfil de Auto-estrada

Receitas de portagem: 45 M€

CAPEX 16 M€ + OPEX 15 M€

- Otimização do investimento utilizando a duplicação desse troço da via em serviço
- Rentabilização de um investimento recente da IP no atravessamento da Barragem da Aguieira;
- Utilização da Ponte em sistema de vias reversíveis 2+1 (modelo francês) com redução do valor de portagem em 50%;



ETAPA nº 3: Construção nova IC12– Canas Senhorim / Mangualde (A25)

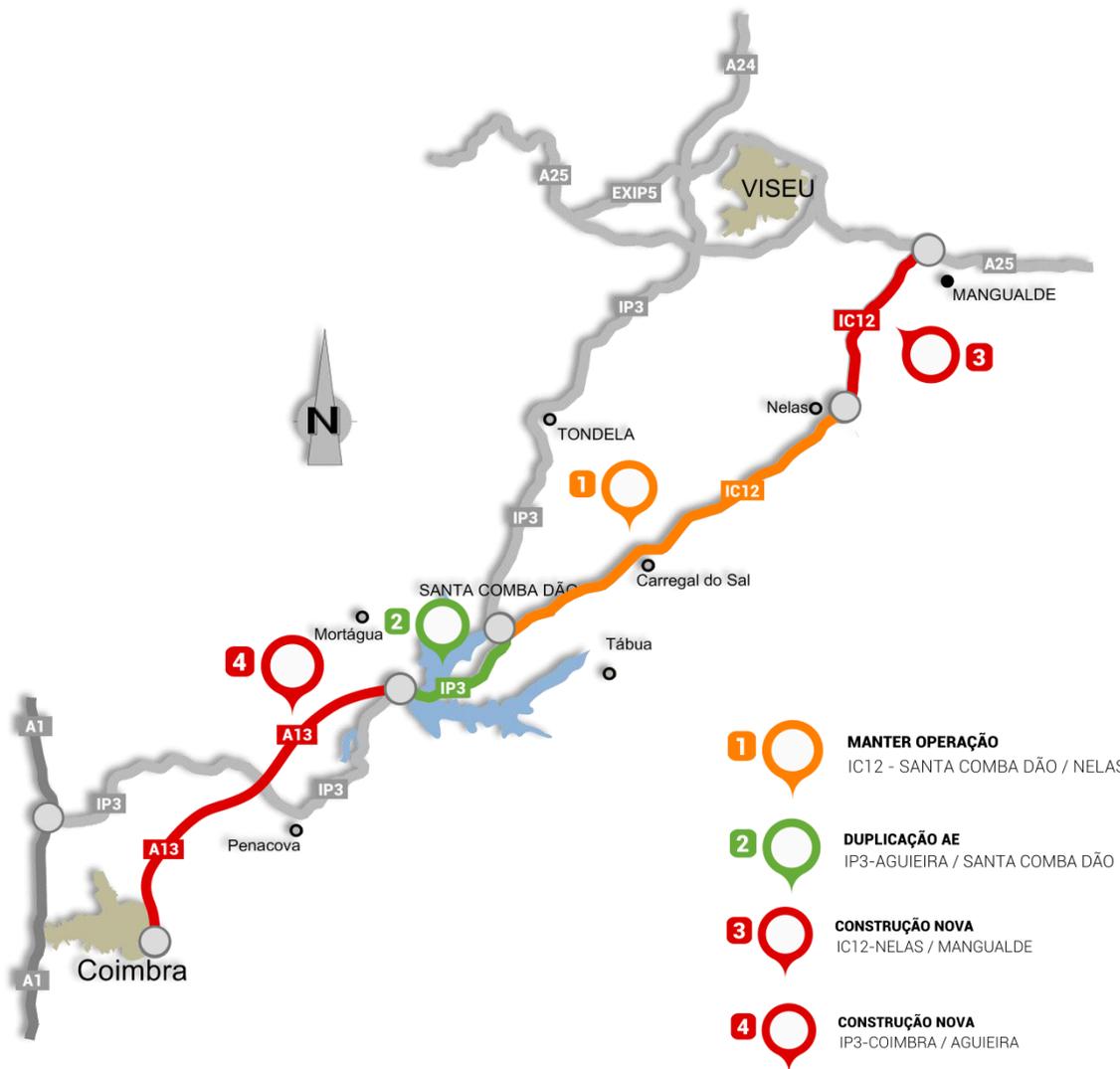
Extensão 22 km

Perfil Auto-estrada

Receitas de portagem: 56 M€

CAPEX 82 M€ + OPEX 18 M€

- Prolongamento do IC12 até à A25 em Mangualde, com Nós em Canas de Senhorim, Nelas, Mangualde e A25;
- Captação do tráfego da A25, encurtando a distância para Coimbra e Leiria.
- Prioridade ao tráfego de pesados



ETAPA nº 4: Construção nova A13 – Coimbra / Aguieira

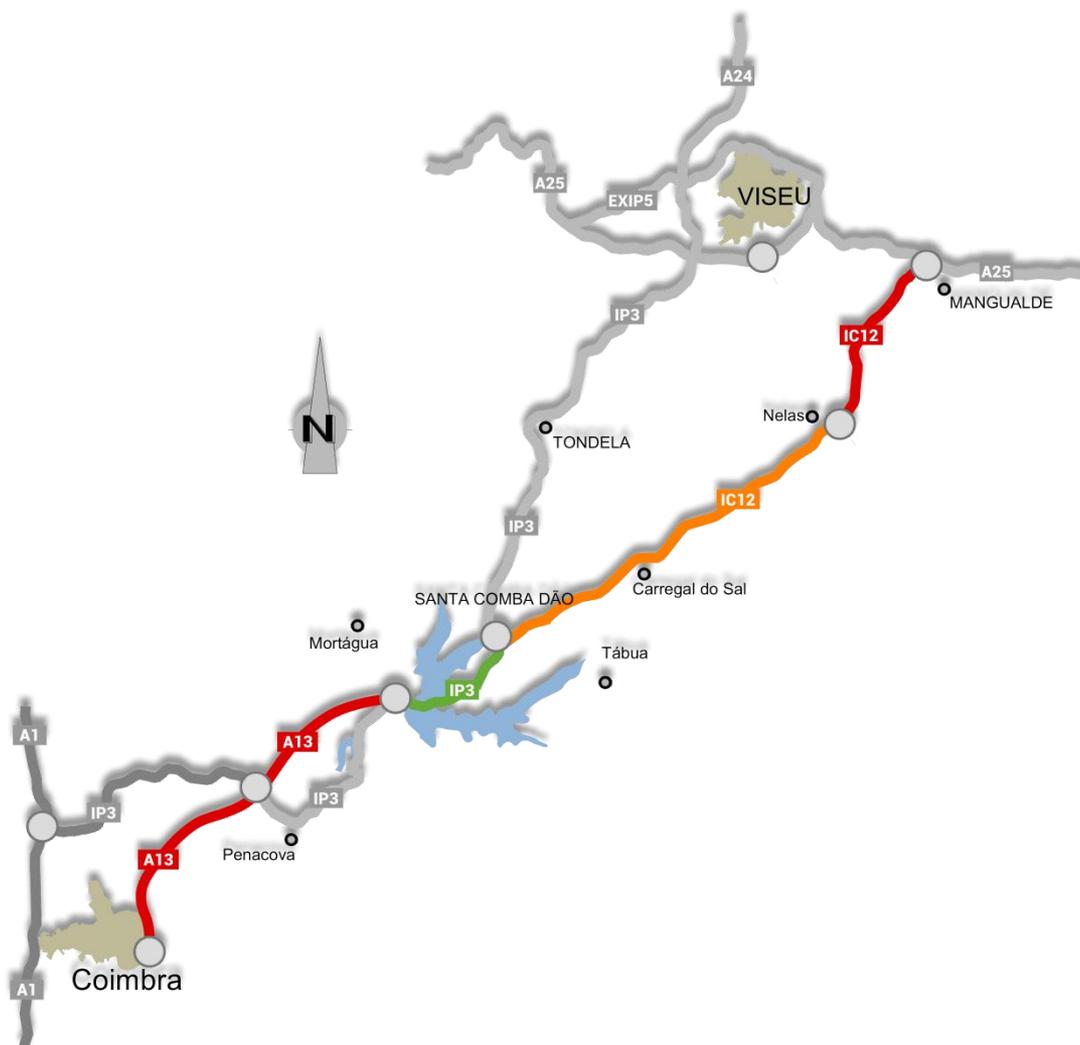
Extensão 31 km

Perfil Auto-estrada

Receitas de portagem: 299 M€

CAPEX 220 M€ + OPEX 30 M€

- Prolongamento da A13 (que hoje termina em Coimbra Sul), até à Barragem da Aguieira, com Nós em Coimbra Norte (Circular Externa de Coimbra), Penacova (IP3) e Aguieira;
- Potenciação do tráfego da A13, hoje muito subaproveitada.
- Encurtamento do corredor atualmente aprovado para cerca de 1/3 da extensão, com redução das OA;



Cenário Base

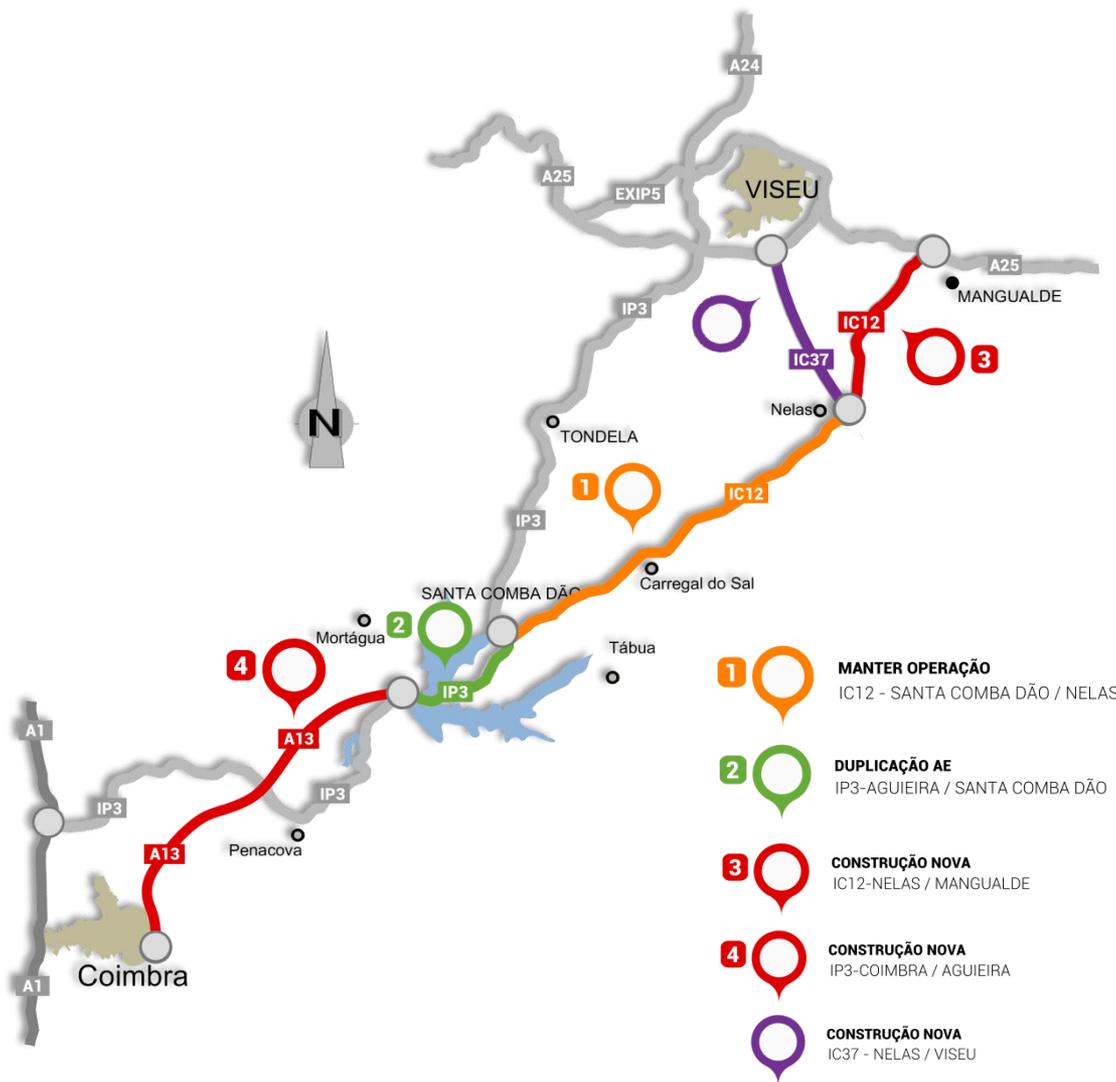
Extensão 83 km

Perfil Auto-estrada

Receitas de portagem: 456 M€

CAPEX 318 M€ + OPEX 81 M€

- Perfil de AE contínuo no Centro do País entre a atual A13, em Coimbra e a A25, em Mangualde, com ligação a Viseu e à A1 em Condeixa;
- Manutenção do atual do IP3 como alternativa não portajada, recuperando níveis de serviço.
- Realização da **Via dos Duques** sem recurso ao contribuinte



- 1** **MANTER OPERAÇÃO**
IC12 - SANTA COMBA DÃO / NELAS
- 2** **DUPLICAÇÃO AE**
IP3-AGUIEIRA / SANTA COMBA DÃO
- 3** **CONSTRUÇÃO NOVA**
IC12-NELAS / MANGUALDE
- 4** **CONSTRUÇÃO NOVA**
IP3-COIMBRA / AGUIEIRA
- CONSTRUÇÃO NOVA**
IC37 - NELAS / VISEU

Alternativa Norte:

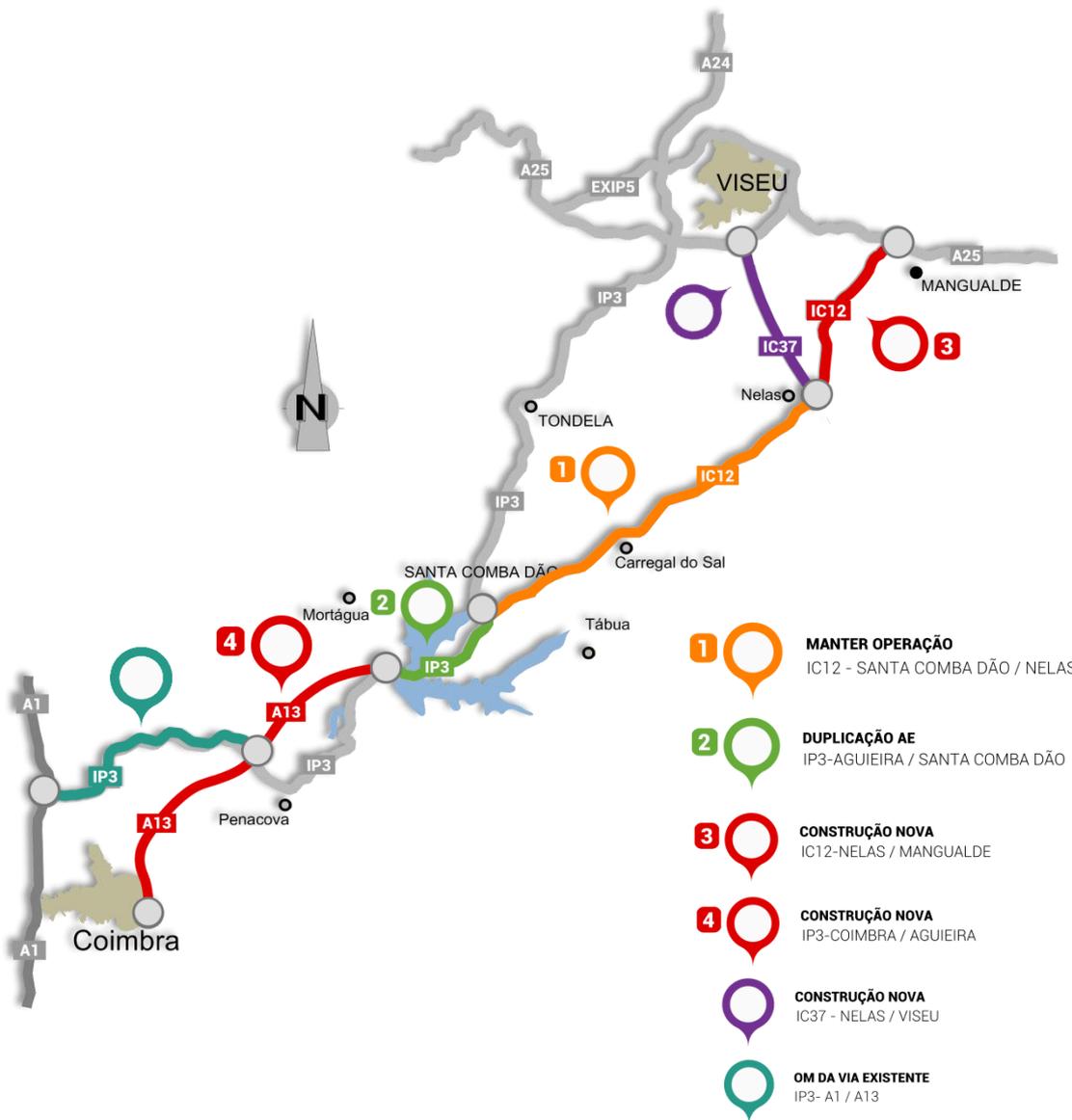
IC37 - Ligação a Viseu

Extensão 11 km

CAPEX 27,5 M€
OPEX 6 M€
GR 9,5 M€

Perfil IP / IC

- Construção do IC37 a norte, para ligação e captação do tráfego de Viseu (perfil de IC mas com 2x2 vias em 1/3 do traçado).
- Percurso pelo IC37 e A12, de Viseu a Coimbra, será encurtado, face ao atual, em 2 km e devolverá nível de serviço ao IP3 a norte de Santa Comba Dão.



- 1** **MANTER OPERAÇÃO**
IC12 - SANTA COMBA DÃO / NELAS
- 2** **DUPLICAÇÃO AE**
IP3-AGUIEIRA / SANTA COMBA DÃO
- 3** **CONSTRUÇÃO NOVA**
IC12-NELAS / MANGUALDE
- 4** **CONSTRUÇÃO NOVA**
IP3-COIMBRA / AGUIEIRA
- CONSTRUÇÃO NOVA**
IC37 - NELAS / VISEU
- OM DA VIA EXISTENTE**
IP3- A1 / A13

Alternativa Sul:

Ligação à A1/A14 em Trouxemil

Extensão 15 km

OPEX 8 M€
GR 13 M€

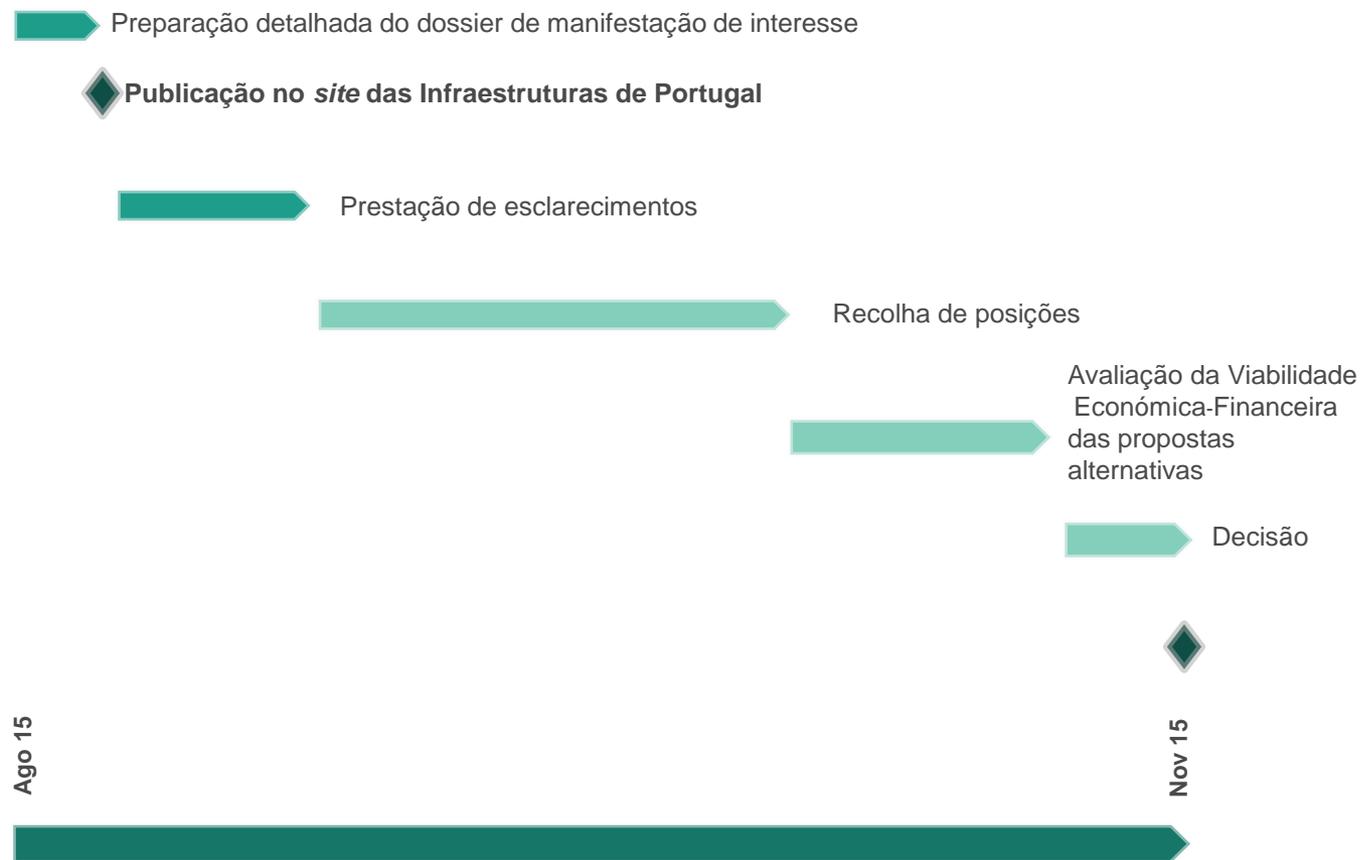
Perfil IP / IC

- Ligação à A1 através do IP3 e A14 em Trouxemil;
- Alargamento de 11km do atual IP3 com eventual instalação de portagem.
- Otimização da ligação a Coimbra, com prioridade ao tráfego a norte de Coimbra



Próximos passos

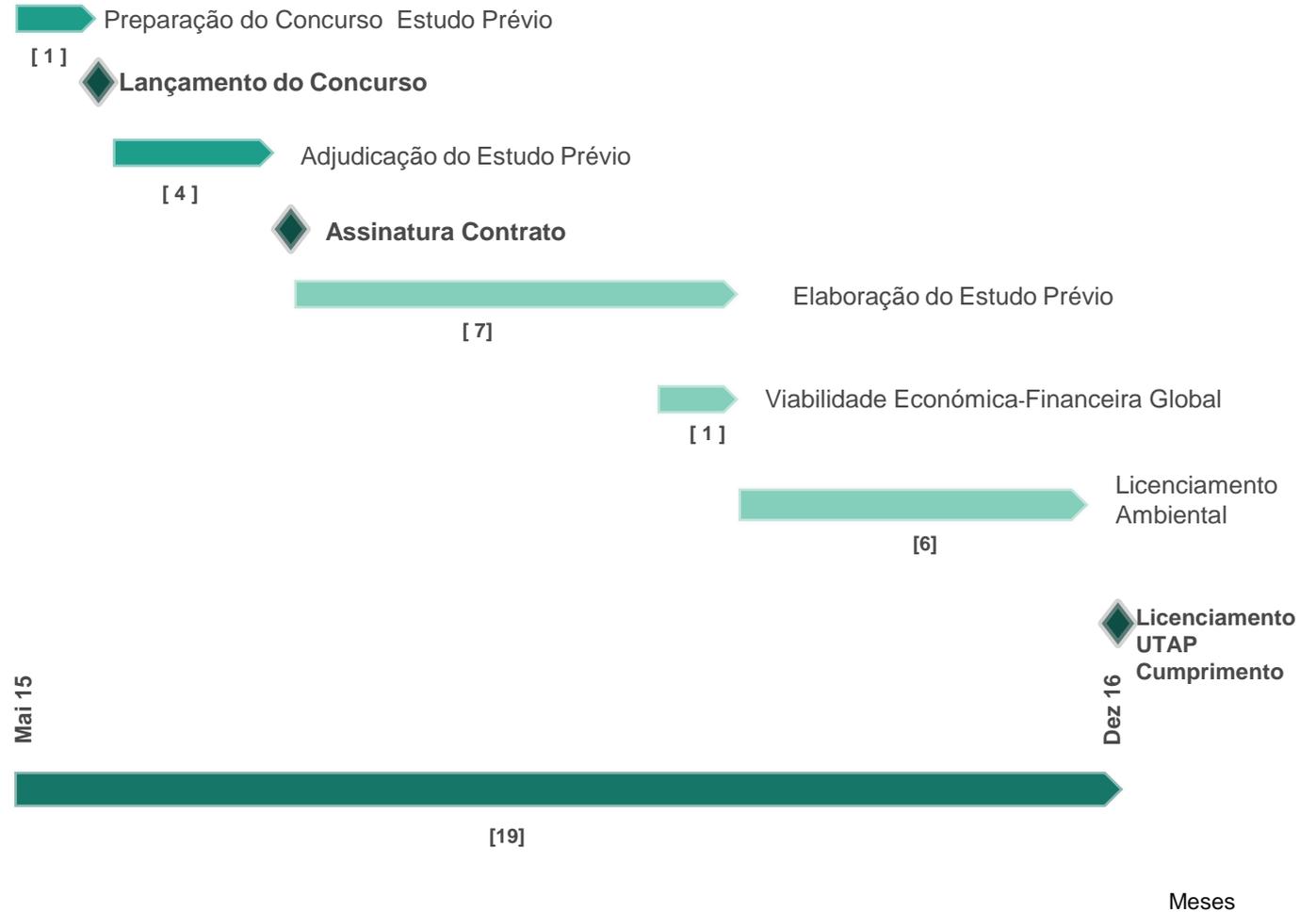
DISCUSSÃO PÚBLICA





Próximos passos

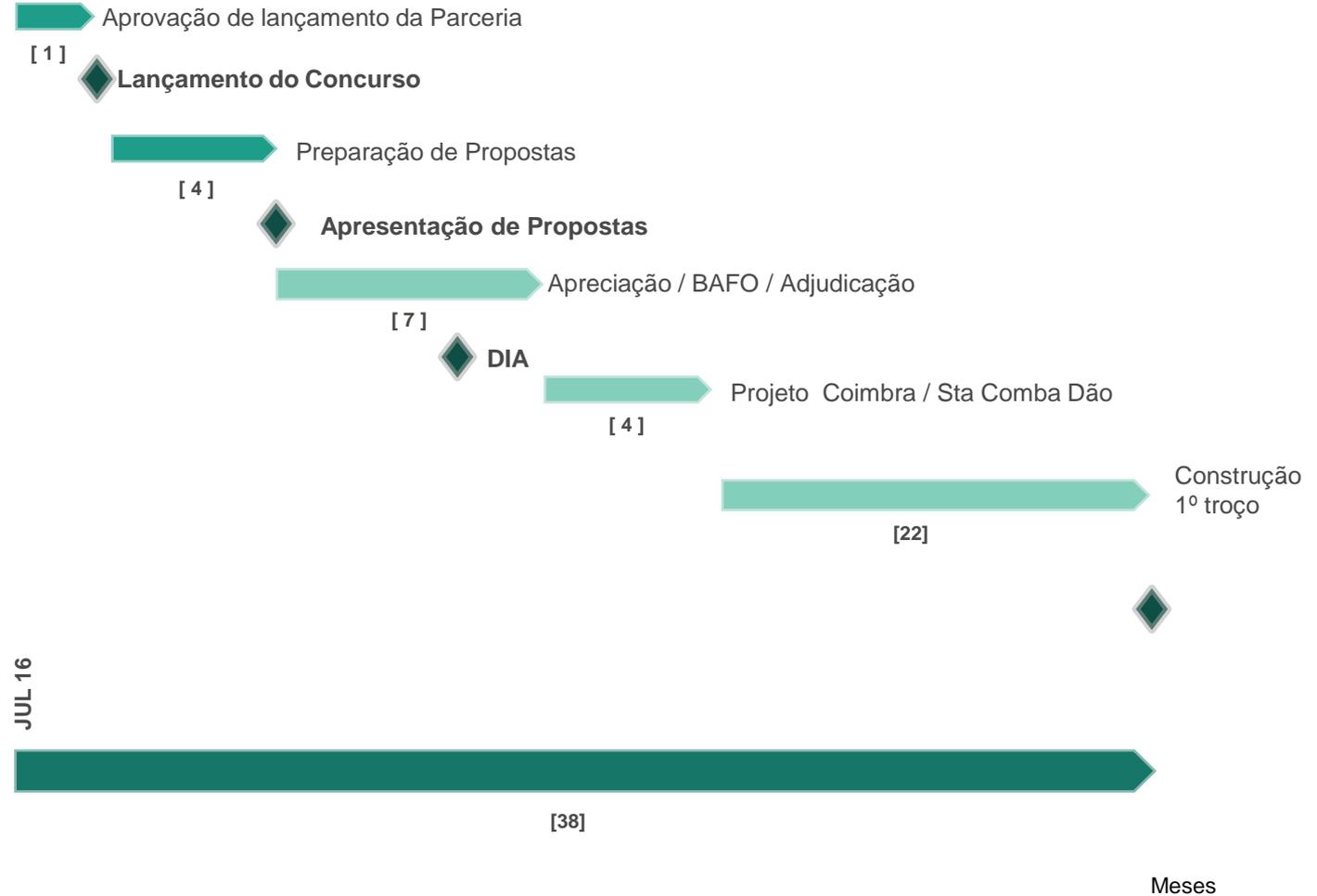
Concurso da Concessão





Próximos passos

Execução da Concessão





Infraestruturas
de Portugal
Ligamos destinos

Rodovia e Ferrovia
Juntos encurtamos distâncias.

Viva a mobilidade.



OBRIGADO

antonio.ramalho@infraestruturasdeportugal.pt
www.infraestruturasdeportugal.pt