

## FCT : Compromisso para o Crescimento Verde - Transportes

### Sessão de 7 de Novembro de 2014

#### Resumo do comentário / intervenção

com inclusão de imagens explicativas

por Luís Cabral da Silva, Engº espec. em Transportes e Vias de Comunicação

O **Crescimento Verde**, racional e sustentável, recolhe certamente o consenso geral, mas a forma de lá chegar, com objectivos faseados no tempo e tendo em atenção a oportunidade económica e o impacto de cada medida terão de ser sabiamente geridos, para evitar que se criem reacções adversas. Exemplificando : A promoção do automóvel eléctrico é, em si, um bom contributo ambiental e energético. Porém, a escala da sua produção e o estado tecnológico das baterias implicam um preço ainda muito elevado, só ao alcance dos mais abastados. Nestas condições, estar a subsidiar a compra destes carros é social e moralmente desadequado.

Publicado em 2011, o **Livro Branco dos Transportes na UE**, (ver MEMO/11/97 ) reconhece a forte dependência europeia da importação de combustíveis fósseis e destaca como objectivos principais a redução dessa dependência, dando prioridade aos modos de transportes de menor consumo energético (ferrovia e transporte marítimo e fluvial) e conseguindo assim benefícios económicos e ambientais relevantes. O modo rodoviário continuará a assegurar o “porta a porta” (naturalmente migrando gradualmente para tracção eléctrica), mas será fortemente penalizado no longo curso, o que afectará bastante a competitividade dos Países mais periféricos e dele dependentes. E Portugal é um País ultra-periférico.

Para responder às preocupações levantadas pelo Livro Branco, a UE “desenhou” o seu plano de Redes Transeuropeias de Transportes, descrito no CEF – Connecting Europe Facility, que caracteriza os 9 Corredores (ferroviários) Transeuropeus e de



que nos interessa particularmente o Corredor Atlântico (a amarelo).

As redes ferroviárias transeuropeias garantem a interoperabilidade, uma vez que possuem características técnicas comuns, a começar pela bitola (distância entre carris) de 1435 mm, que é diferente da ibérica (1668 mm). Isto significa que a associação de 3 empresas que se propõem explorar as linhas actualmente existentes e que também adoptou a designação de “Corredor Atlântico” nada (ou muito pouco) tem a ver com o futuro Corredor Atlântico, que será todo em bitola europeia e não com as linhas de bitola ibérica e sem os parâmetros de traçado de interoperabilidade das linhas ibéricas que integram o acordo Refer/Adif/RFF. Desde 2005, a Espanha tem vindo a implementar o seu plano ferroviário de **bitola europeia**, aproveitando bem todos os fundos europeus para este efeito disponibilizados e tem já uma vasta rede em serviço, incluindo a travessia sul dos Pirinéus em via dupla, o que facultou o aparecimento do serviço de passageiros directo entre Madrid, Barcelona e várias cidades europeias, sendo que o tráfego ferroviário de mercadorias entre o porto de Barcelona e o centro da Europa também tem vindo a crescer. A implementação da rede de bitola europeia não pode produzir o imediato desaparecimento da rede ibérica, que continuará a ter de assegurar parte do serviço actual durante algumas décadas. Por exemplo, nos acessos ferroviários aos portos ibéricos e a fábricas e polos industriais, o canal existente poderá assegurar o serviço em ambas as bitolas, por introdução do 3º carril, o que é limitativo mas aceitável em troços curtos e de tráfego pouco exigente. À medida que a rede ibérica existente deixe de ter tráfego significativo e a sua manutenção se torne um encargo público indesejável, haverá encerramento dessas linhas. O plano de encerramento de linhas espanholas já foi oportunamente divulgado e



torna claro que, com a conclusão das suas linhas de bitola europeia até próximo da nossa fronteira, a nossa bitola ibérica deixa de ter continuidade para Espanha. **Se**

**nada fizermos, Portugal passará a ser uma ilha ferroviária e passaremos a depender apenas da rodovia para as trocas comerciais terrestres não só com o centro da Europa, mas também com a própria Espanha.** Logo, degradando a nossa competitividade, a nossa dependência de combustíveis fósseis e o ambiente.

É, pois, no mínimo, incompreensível que, no sector dos Transportes nada ainda se tenha feito para aproveitar os fundos europeus disponibilizados no quadro de financiamento 2007-2013 e que se esteja agora também em sério risco falhar o prazo para a apresentação de candidaturas credíveis aos 11.930 M€ de co-financiamento europeu para os 9 Corredores Transeuropeus, prazo que se esgota já em 26 de Fevereiro de 2015. Atendendo à intervenção externa a que foi submetido, **Portugal pode ser co-financiado até 85 %** do custo das obras a fazer, desde que elas correspondam aos objectivos e especificações do Corredor Atlântico, pelo que eventuais tentativas de aproveitar traçados de bitola ibérica existentes redundariam numa perda de tempo (e de co-financiamento), uma vez que as características da actual rede de bitola ibérica não viabilizam a interoperabilidade, nomeadamente a tracção de comboios de 750 metros.

Há, pois, que voltar ao projecto Poceirão-Caia, retirar-lhe a inútil 3ª via (a azul) e as estações de Évora-AV e Évora-LC e adicionar-lhe um ramal até à actual estação de Évora, no centro da cidade (já existe a plataforma da via férrea que foi desactivada), a extensão ao porto Sines, ao porto de Setúbal (já existe linha electrificada, é só instalar o 3º carril) e à Autoeuropa (idem). A continuidade da bitola europeia através de Espanha, neste caso via Madrid, estará garantida logo que se conclua as obras já iniciadas há alguns anos do lado espanhol, que ocorrerão muito antes da conclusão das obras do lado português.



Isto não implica abandonar os estudos conducentes aos outros 2 eixos ferroviários do Corredor Atlântico em Portugal. Bem ao contrário, haverá que os retomar em ordem a poder vir ainda a beneficiar dos co-financiamentos que ainda poderão estar disponíveis nos próximos pedidos de projectos pela UE, nos próximos anos. No entanto, a verba global de 26.200 M€ do CEF para o septénio 2014-2020 poderá esgotar-se rapidamente.

