

## **O PNI 2030 como motor auxiliar da recuperação da recessão provocada pela crise pandémica.**

O Relatório Técnico de Avaliação do PNI 2030 – Ferrovia chama a atenção, logo no início, para a necessidade de instrumentos de resposta à crise económica pós pandémica, desde logo através do reforço do investimento em infraestruturas públicas, políticas já adotadas no Reino Unido, na Alemanha e na França.

Sem prejuízo de elencar e priorizar um “amplo conjunto programas de investimentos consignados no PNI 2030 – Ferrovia”, com “um especial ecossistema regulatório e contratual de execução”, que permita imprimir maior velocidade e eficácia a estes investimentos, algumas considerações deveriam ser tidas em conta, no sentido de se não comprometer o futuro.

### **Os corredores internacionais ferroviários:**

Para que a via ferroviária permita uma operação eficaz relativamente ao transporte de mercadorias, de modo a responder ao exposto acima, são necessários dois corredores internacionais, Aveiro-Salamanca e Sines-Caia, que garantam:

- total interoperabilidade (bitola europeia ou bi-bitola)
- via dupla
- via mista (mercadorias e passageiros)
- eletrificação a 25KV
- sistema ERTMS
- comboios de 750 metros
- comboios de 1400 toneladas com tração simples

Para além disso, a competitividade e atratividade destas duas linhas requer que os respetivos traçados sejam o mais curtos possível e que integrem plataformas logísticas de grande capacidade.

Neste pressuposto, os investimentos agora previstos para os corredores internacionais não correspondem de todo aos requisitos necessários.

No corredor internacional norte, a opção pela requalificação da Linha da Beira Alta (LBA) não permite atingir os objetivos pretendidos devido a:

- existir uma pendente muito elevada a oeste de Mangualde (1,8%), e outra entre Vilar Formoso e Salamanca (2,3%), limitando a utilização de tração simples
- linha ser em via única
- traçado não permitir comboios de 750 metros
- plataforma logística ter de ser na Pampilhosa
- traçado completo ser muito longo devido à necessidade do tráfego de norte ter de ir à Pampilhosa (usando a já muito sobre carregada Linha do Norte), e de após Vila Franca das Naves ter de dar a volta pela Guarda até Vilar Formoso

Por outro lado, os investimentos previstos na LBA preveem apenas a mudança para travessas polivalentes de dupla furação, permitindo as duas bitolas mas não simultaneamente, ou seja, quando se mudarem os carris para a bitola europeia não será possível depois a circulação em bitola ibérica.

**Mais grave, se tivermos em conta que a linha é de via única e que o tempo standard de mudança dos carris é de cerca de 1km/dia, para a LBA seria necessário cerca de um ano para a mudança total da bitola, não sendo possível a circulação de comboios neste período!**

Deve ser contudo realçado que as limitações da linha LBA estão no transporte (internacional) de mercadorias, estando contudo apta a prestar o serviço de transporte de passageiros para estas populações, o que aconselha a sua reparação e conservação para este fim, no âmbito do PNI.

Por outro lado, o aumento dos tráfegos está claramente subestimado pela retirada das estradas de 30 a 50% do transporte rodoviário de mercadorias, de Portugal para o centro da Europa, que agora deverá vir a ser acentuado pela necessária alteração estratégica de uma globalização excessiva, no sentido de serem criadas cadeias de valor mais curtas, integrando mais produtos integralmente produzidos dentro da Europa, e nos quais Portugal terá certamente uma oportunidade e competências para fazer crescer as suas exportações, substituindo importações.

Deste modo, **a opção mais adequada deveria passar pela construção de uma linha nova Aveiro-Salamanca, nos pressupostos acima mencionados**, e que, no limite, poderia aproveitar um troço da atual LBA, entre Mangualde e Vila Franca das Naves. Assim, a nova linha pode ficar estruturada do seguinte modo:

- Aveiro-Cacia: reabilitação do troço existente (18km)
- Construção da Plataforma Logística de Cacia como ponto central deste corredor internacional
- Cacia-Albergaria-S. Pedro do Sul-Viseu-Mangualde: construção de um novo troço (cerca de 94km)
- Mangualde-Vila Franca das Naves: reabilitação do troço existente (60km)
- Vila Franca das Naves-fronteira portuguesa: construção de um novo troço (cerca de 36km) que cruze a fronteira a norte de Vilar Formoso, passando perto de Pinhel e de Almeida
- Negociar com Espanha uma nova ligação desta linha a Salamanca, eletrificada a 25 Kw, eliminando assim as pendentes muito elevadas da atual ligação, do lado de Espanha

**Esta nova linha entre Cacia e a fronteira teria um comprimento total de cerca de 190km, contra os 250km do trajeto Cacia-Vilar Formoso através da linha do norte e da LBA, ou seja, terá apenas ¾ desta distância.**

**Com esta nova ligação seria ainda possível dispor de um Intercidades que assegurasse a ligação de modo competitivo entre Braga – Porto – Aveiro – Viseu – Guarda – Covilhã – Castelo Branco, servindo efetivamente estas populações que hoje se encontram dependentes do transporte rodoviário de passageiros.**

**Não sendo, no imediato, exequível esta opção, que nunca deverá ser descartada em futura análise desta temática, a reabilitação da LBA deverá ser uma prioridade imediata, com os necessários by-pass, a que deverão juntar-se os desvios ativos referidos naquele Relatório, sem nunca perder de vista a possibilidade da sua migração futura para a bitola standard (pela utilização de travessas de quatro furações).**

**Quanto ao corredor internacional sul também será necessário que cumpra todos os requisitos acima apresentados, o que não se verificará com os investimentos entretanto anunciados, e que não respeitam integralmente os compromissos assumidos por Portugal em anteriores cimeiras bilaterais.**

Relativamente a este corredor internacional há um dado adicional a registar que é do transporte de passageiros entre Lisboa e Madrid. Há toda a conveniência em que este trajeto possa ser efetuado em cerca de 2h30/2h45m, de modo a ser competitivo perante o transporte aéreo – atualmente o jet-fuel é subsidiado para as curtas distâncias (até de 800 km), prevendo-se que deixe de ser subsidiado a partir do momento em que existam alternativas por via ferroviária. Assim, Portugal e Espanha terão muito interesse em que as linhas a construir permitam que as ligações de passageiros venham a cumprir estes tempos entre Lisboa e Madrid.

**Em termos globais, Espanha, particularmente Castela e a Estremadura, tem mais interesse no corredor sul, pois pretende ter uma via rápida e eficiente de acesso de mercadorias de e para Sines, o ponto mais próximo do corredor marítimo do Atlântico Norte para a maior parte do território espanhol.**

**Por outro lado, Portugal tem interesse em que Espanha invista no corredor norte numa nova ligação do novo traçado do corredor norte (apresentado acima), entre a fronteira e Salamanca, a norte da atual linha de modo a evitar as pendentes muito elevadas que condicionam o tráfego atual, do lado de Espanha, no traçado atual existem pendentes ainda mais elevadas.**

Estamos, assim, num ponto em que Portugal e Espanha deveriam renegociar os acordos bilaterais das ligações ferroviárias internacionais, articulando as posições de modo a que os novos traçados possam ser candidatados aos fundos do CEF, com financiamento previsto de 85%. Atendendo que a construção de um novo corredor internacional norte – inclusive sem aproveitar o troço existente entre Mangualde e Vila Franca das Naves – possa representar um investimento de cerca de 4200 milhões de euros para Portugal, a nossa participação seria apenas de 630 milhões de euros, um valor da ordem de grandeza dos investimentos previstos apenas para a requalificação da LBA no plano Ferrovia 2020.

Quanto ao corredor internacional sul, o custo de uma nova linha seria de pouco mais de 1000 milhões de euros, podendo ser também objeto de financiamento no próximo CEF, desde que garantida sempre a sua interoperabilidade (bitola standard).

Como consta do relatório dos consultores, Espanha está a desenvolver toda a sua rede nova em bitola standard. Como o investimento mais recente na chamada Y basca, e na plataforma interoperável de Vitória, onde se juntam as linhas em bitola europeia (standard) oriundas de Valladolid-Madrid e de Bilbao, em direção a San Sebastian, Irun, e à fronteira francesa.

Um outro fator a ter em conta tem a ver com o facto anunciado em junho de 2018 (<https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=24846>) sobre a aceitação pela União Europeia de uma proposta da Espanha de ampliação dos corredores Atlântico e Mediterrânico, no âmbito da negociação do próximo quadro de financiamento plurianual. Nesta proposta, Espanha pediu a inclusão do troço Coruña-Vigo-Orense-León no Corredor Internacional Norte, que será misto (passageiros e mercadorias) e não de alta velocidade. Se este projeto avançar antes de Portugal se decidir pela proposta de uma nova linha Aveiro-Salamanca, será muito mais difícil que a UE apoie este projeto, podendo considerar que “existe” uma alternativa muito perto.

A nada ser feito, a competitividade das nossas exportações para a Europa poderá ficar definitivamente comprometida, passando a fronteira entre as bitolas ibérica e standard a coincidir com a fronteira Portugal / Espanha, transferindo para esta todo o controlo e valor da logística das nossas exportações para a Europa (como implicitamente referido no Relatório Técnico de Avaliação, págs. 32 e 33).