

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).