

COMUNICADO

Corredor Ferroviário Atlântico para mercadorias

Foi recentemente noticiado que o Governo português apoia o PP16, um projecto europeu com vista à construção de um corredor ferroviário de mercadorias pela zona central dos Pirinéus com ligações de França para sul a Saragoça, Madrid e aos portos de Sines e Algeciras. Este projecto é de grande importância política para Espanha, pois permite ligações directas ao resto da Europa sem passagem pelas regiões autonómicas da Catalunha e do País Basco. No entanto, tem muito menos importância para Portugal, em particular no curto prazo, pois:

- (i) como liga à nossa rede ferroviária a sul não serve o centro e o norte do país, onde se situa a maioria das nossas empresas exportadoras, e;
- (ii) adiaria as ligações directas (sem transbordos) de mercadorias entre o nosso país e a Europa, que só são possíveis em bitola europeia, por uma década ou mais, por duas razões:
 - (1) as linhas deste itinerário estão todas em bitola ibérica, e;
 - (2) inclui um túnel de cerca de 42km nos Pirinéus, cujo planeamento, projecto e construção poderão durar cerca de 15 anos, e que dificilmente será financiado no curto prazo pela UE porque esta está a financiar a construção dos túneis em ambas as extremidades dos Pirinéus que aumentarão fortemente a capacidade de tráfego de mercadorias entre a França e a Espanha.

O túnel do lado do Atlântico e as Linhas mistas (passageiros e mercadorias) de bitola europeia do País Basco, actualmente em construção, estarão terminados provavelmente em 2016. Por estas razões, Portugal não tem interesse nenhum em

dependem do projecto PP16 para iniciar as ligações ferroviárias directas de mercadorias para a Europa.

Dada a importância dessas ligações para a competitividade da economia, a prioridade para Portugal deveria ter sido sempre a construção da linha mista e bitola europeia de Aveiro a Vilar Formoso e daí à fronteira francesa, do lado do Atlântico, pelo trajecto mais curto, por Salamanca, Valladolid e País Basco (corredor Atlântico). No que diz respeito às mercadorias, esta Linha serve bem todo o território português, pois liga à nossa rede ferroviária mais a norte que a Linha Lisboa-Madrid.

Neste contexto, Portugal deve utilizar a construção da ligação de Alta Velocidade Lisboa-Madrid (e o facto de ser a primeira a construir em Portugal) e o apoio à construção a médio prazo do PP16, como moeda de troca com Espanha, para garantir a conclusão da parte espanhola, do corredor Atlântico simultaneamente com a ligação Aveiro – Vilar Formoso, e a sua utilização futura pelos nossos comboios, em particular de mercadorias. Por isso, no que diz respeito à nova rede ferroviária de bitola europeia, o Governo português não deve oferecer a Espanha todas as garantias e apoios que lhe interessam a troco de nada, mas sim em troca de garantias sobre o corredor Atlântico. Não é aceitável que no século XXI se repitam os erros estratégicos do século XIX.

No âmbito da atribuição dos Fundos europeus para as redes trans-europeias de transporte para o período 2014-2020, que se discutirão neste mês de Setembro de 2011, Portugal deve tentar maximizar a comparticipação destes fundos para a construção do troço Aveiro-Vilar Formoso da linha mista de bitola europeia do eixo Atlântico.

Lisboa, 09 de Setembro de 2011

A Direcção