

COMUNICADO

Linha Poceirão-Caia: questões estratégicas

Face à suspensão do projecto e renegociação da construção do troço Poceirão-Caia da Linha Lisboa-Madrid actualmente em análise pelo Governo, a ADFERSIT considera que a 1ª prioridade a satisfazer no projecto deve ser a expressa no Programa do Governo, a “bitola europeia nos corredores de tráfego internacional” e a sua “ligação aos portos e centros de produção orientados para o comércio externo”.

No entanto, dado que:

- 1.** Não é previsível que haja nas próximas décadas, no corredor Lisboa-Madrid, tráfego de mercadorias e passageiros que justifiquem a construção e manutenção de linhas separadas para ambos os tipos de tráfego;
- 2.** Os custos da Alta Velocidade (relativamente a velocidades de vias convencionais) são significativos em terrenos montanhosos, mas são baixos em terrenos planos, como é o caso do troço Poceirão-Caia;
- 3.** Não sendo urgente, a médio ou longo prazo também será importante, para Portugal, melhorar a qualidade do transporte ferroviário de passageiros sob pena de, no futuro, Portugal apresentar, claramente, piores condições de mobilidade sustentável comparativamente com Espanha, reduzindo a capacidade de atracção do nosso país, tanto de investidores e técnicos, como de turistas, relativamente ao país vizinho;

4. Para que não haja desperdícios de recursos, é importante um planeamento de longo prazo subjacente às opções de projecto. Assim, além dos objectivos explícitos no Programa do Governo, devem também ser tidos em conta os custos globais do projecto completo, incluindo a futura ligação a Lisboa pela Terceira Travessia do Tejo (TTT) e o interesse das ligações aos outros meios de transporte;

Neste contexto, relativamente ao troço Poceirão-Caia recomenda-se ao Governo, que:

1. Este troço seja construído para tráfego misto (passageiros e mercadorias) para velocidades máximas semelhantes às da nova rede ferroviária espanhola, em bitola europeia, ou seja, próximos dos 300km/h.

2. Este troço seja ligado à plataforma logística do Poceirão e sejam feitas extensões do Poceirão aos portos de Sines e Setúbal e indústrias relevantes da península de Setúbal, em bitola europeia;

3. Não se construa a Linha em bitola ibérica entre Évora e o Caia, pois o respectivo serviço deverá ser feito pela nova linha, em bitola europeia;

4. A ligação Lisboa-Madrid, para passageiros, seja efectuada por comboios de eixos variáveis que façam a ligação a Lisboa pelas vias existentes, em bitola ibérica, incluindo a ponte 25 de Abril;

5. Em próximas negociações com Espanha, e tendo em conta o compromisso de Portugal de construir o novo troço e estabelecer as ligações directas entre Lisboa e Madrid, para passageiros, se assegure da parte da Espanha:

(i) que a nova Linha poderá ser usada para tráfego de mercadorias, em todo o percurso,

(ii) a ligação desta Linha a uma plataforma logística, na região de Madrid;

(iii) que quando Madrid dispuser de ligações directas a França, para mercadorias, em bitola europeia, estas ligações serão conectadas à Linha Lisboa- Madrid para que Portugal também disponha dessas ligações;

(iv) que quando Portugal completar a ligação Aveiro - Vilar Formoso, a Espanha completará a ligação Vilar Formoso - Salamanca para tráfego misto.

6. Que se estude a possibilidade de não construir novas estações em Évora, adaptando a estação actual para receber comboios de ambas as bitolas (europeia e ibérica);

7. Que a oeste de Montemor-o-Novo o traçado seja revisto de forma a que a Linha passe no local onde, no futuro, se construirá o Novo Aeroporto de Lisboa e aceda a Lisboa pelo corredor Beato-Montijo (opção mais barata que a ponte Chelas-Barreiro). Desta forma, pode também servir a futura Linha Lisboa-Porto, com saída de Lisboa pela margem esquerda do Tejo, que relativamente a opção actual, com passagem na Ota, é muito mais barata e permite o tráfego de mercadorias, ou seja, não compromete o futuro transporte de mercadorias em bitola europeia.

Nota final:

- Se for possível deve renegociar-se o contrato restringindo-o à construção da infraestrutura ferroviária, deixando a sua manutenção futura a cargo da Refer.

Lisboa, 27 de Julho de 2011

A Direcção