

O PREOCUPANTE ATRASO NA MODERNIZAÇÃO DO SECTOR FERROVIÁRIO

A **ADFERSIT – Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário e Sistemas Integrados de Transportes**, criada na década dos anos 80, procura discutir as melhores soluções técnicas para os problemas existentes ao nível do Sector Ferroviário, não fomentando a polarização do descontentamento que, ultimamente, tem agitado a opinião pública.

O Sector Ferroviário, em Portugal, é confrontado com grandes e irrecusáveis desafios que, na nossa opinião, **além de ainda não terem encontrado a devida resposta, não são objeto dos níveis de preocupação e de acompanhamento que se impunham:**

- **NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**
- **NO TRANSPORTE DE MERCADORIAS**
- **NA MODERNIZAÇÃO DA REDE**
- **NA MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA**

Como não acompanhamos esta permanente “**campanha de descredibilização da CP**”, no passado dia 24 de Agosto entendemos dever tornar público um **Comunicado da ADFERSIT** procurando, de forma técnica e isenta, apontar **algumas situações que se torna imperioso e prioritário solucionar.**

A agravar a situação da principal transportadora, a CP, **durante os últimos anos, o Sector Ferroviário viu desaparecer qualquer novo investimento verdadeiramente estruturante** e reduzir-se substancialmente a verba alocada à manutenção das suas infraestruturas.

O Plano Ferrovia 2020 permite, de alguma forma, repor o nível de manutenção mínimo exigível mas, infelizmente, **ficou aquém no que diz respeito ao investimento**, pois não vai alterar substancialmente as características da rede por estar a ser, essencialmente, **um programa de investimentos de substituição**. Note-se que o diagnóstico do estado de conservação da via mostra que **na esmagadora maioria das vias em operação o estado de condição tem classificação inferior a 4 (0-8) e não resulta de forma inequívoca que o atual plano de intervenções vá melhorar substancialmente este significativo indicador.**

Relativamente ao investimento na modernização da rede, **o Plano Ferrovia 2020 apenas se ocupa de intervenções de manutenção plurianuais (RIVs) e da eletrificação e sinalização de alguns troços.** A intervenção mais significativa será a alteração das zonas de cruzamento para comboios de mercadorias até 750m e a construção do novo troço ferroviário Évora/Caia que, só muito parcialmente, contribui para a futura integração das referidas linhas na Rede Ferroviária Europeia. Na nossa opinião, tal é manifestamente insuficiente e não garante o futuro da nossa rede, enquanto Rede Nacional integrada numa Rede Europeia 100% interoperável.

Assim, a **ADFERSIT vê com grande preocupação a elaboração do Programa 2030** que, **desejavelmente, deverá seguir um rumo bem diferente do Programa 2020** ou seja, **deverá realizar**

projetos que permitirão a Portugal **INTEGRAR AS REDES GLOBAIS** ao nível **EUROPEU**, como recentemente apontou o Primeiro-ministro por ocasião do lançamento do debate sobre esta temática.

Por isso, **será indispensável que esse Programa nos permita evoluir para uma rede ferroviária do século XXI, que promova a competitividade externa e a coesão interna do País, não só projetando a faixa atlântica e a integração com as futuras redes ferroviárias ibéricas e europeias mas, simultaneamente, permitindo a rápida migração definitiva para o modo elétrico melhorando o desempenho ambiental do sector dos transportes.**

Assim, todos os projetos a incluir no Programa 2030 têm de ter presente o conceito **INTEROPERABILIDADE TOTAL**, exigindo para isso:

- ✓ Serem criadas condições para a instalação de **bitola UIC** ou a posterior rápida migração para essa bitola;
- ✓ As linhas estarem eletrificadas com tensão a **25 kV**;
- ✓ Proceder-se à instalação do sistema de **sinalização ERTMS e rádios GSM-R** em toda a rede principal.

Enquanto Espanha, durante os últimos 20 anos, progressivamente foi modernizando a sua infraestrutura ferroviária, **tornando-a interoperável com a Rede Europeia e colocando no seu território a FRONTEIRA LOGÍSTICA** com a construção de uma inteligente rede de plataformas logísticas (Vigo/Salamanca/Badajoz), **Portugal vai pacientemente discutindo obras “desajustadas do tempo e do seu valor” e aguardando que a futura interoperabilidade chegue à nossa fronteira.**

É tempo, e torna-se imperioso, **traçar um plano a 20 anos que comprometa todos os partidos políticos e obrigue à sua execução, pois é esse o rumo que Portugal precisa e os Portugueses merecem.** Em vez de se perder tempo em discutir as referidas obras, mascaradas muitas vezes em “meras lutas de carácter partidário”, deveríamos assumir **o compromisso de, anualmente, cabimentar verbas que, em conjunto com os apoios Europeus, permitissem ir modernizando a Rede Ferroviária Nacional, à semelhança do que foi feito em Espanha.**

Num Plano a 20 anos o esforço orçamental terá de atingir um volume de investimentos a rondar os 0,37% do PIB - atingindo na década dos anos 90 onde ficou demonstrada a total capacidade nacional de execução destes montantes - **visto não estarmos a defender a alteração da bitola em toda a Rede Ferroviária Nacional, mas apenas assegurar as ligações às Redes Globais de forma coerente e credível, conforme abaixo desenvolvemos.**

Do ponto de vista da **ADFRSIT as ligações que importa priorizar para o 2030** e que julgamos consensual são as seguintes:

- **Corredor Internacional Norte - AVEIRO/SALAMANCA** – este corredor é vital para o transporte de mercadorias e deverão ser dados alguns passos cruciais, **nomeadamente ao**

nível do planeamento para a futura construção do eixo Aveiro/Salamanca em interoperabilidade total. No entanto, importará acautelar a eventual migração para a bitola UIC, sem a interrupção do tráfego ferroviário no troço da Guarda à fronteira, uma vez que não se prevê ser construída uma plataforma para via dupla.

- **Corredor Internacional Sul - LISBOA /CAIA** – o Plano Ferrovia 2020 deixa grandes dúvidas quanto ao futuro desta ligação uma vez que apenas existirá plataforma de via dupla até Évora, pelo que qualquer intenção futura de migração de bitola, entre Évora e o Poceirão, seria impossível sem a interrupção do tráfego desta linha.

É necessário mostrar permanente iniciativa no desenvolvimento da nossa rede ferroviária e para isso **deveria estar previsto, no Plano 2030, a construção de todos os troços até ao Poceirão com plataforma dupla e travessa polivalente, assente no objetivo estratégico de trazer a fronteira da interoperabilidade total com as redes europeias para dentro do território Nacional**, permitindo assim que seja Portugal a gerir os “timings” de desenvolvimento da sua rede e não Espanha.

Sendo objetivo da EU proceder à **ligação de todas as Capitais Europeias em bitola UIC**, deveria ser desígnio nacional trazer, a longo prazo, **uma ligação 100% interoperável a Lisboa**, agora que é do conhecimento público (Ministério de Fomento espanhol) já estar definida a ligação Placência/Badajoz em bitola UIC.

- **Eixo Norte/ Sul – VALENÇA/ FARO** – o desenvolvimento do eixo N/S é fundamental para o futuro da **Ferrovia Nacional**, uma vez que qualquer crescimento futuro estará sempre condicionado pela **saturação da infraestrutura existente** que já é, unanimemente, reconhecida nos troços ferroviários correspondentes aos Serviços Suburbanos de Lisboa e Porto.

Não fará qualquer sentido investir em **nova plataforma ferroviária que não seja 100% interoperável**. Assim, no Plano 2030, o futuro **Eixo Atlântico entre La Corunha e Faro** deverá ficar **integralmente projetado e com as quadruplicações de via, nos troços hoje saturados**, previstas para concretização. Este referido **eixo N/S fará a concordância com os dois corredores** – Internacional Norte e Internacional Sul – possibilitando desbloquear o desenvolvimento da Rede Ferroviária Nacional.

Estas são questões decisivas, de inegável atualidade que, no entender da ADFERSIT, não estão a ser devidamente consideradas e que, manifestamente, exigem uma maior ambição, atenção e acompanhamento do poder político em Portugal, em particular da Infraestruturas de Portugal.

Lisboa, 30 de Setembro de 2018

A Direção da ADFERSIT