



Oferecer assinatura

C

EXCLUSIVO

Oferecer artigo 6

COMBOIOS

# Linha Évora-Elvas tem 500 comboios garantidos com investimento da Repsol em Sines

Infraestruturas de Portugal vai investir 10 milhões de euros para reactivar um ramal ferroviário no complexo de Sines para assegurar escoamento de materiais poliméricos a partir do porto.

**Carlos Cipriano**

27 de Janeiro de 2023, 15:31



Porto de Sines tem um conjunto de investimentos previstos para os próximos anos CAROLINA PESCADA

A IP e a Repsol fecharam um acordo em que a primeira reactiva um antigo ramal industrial de Sines, com a garantia de que a empresa espanhola o vai usar para exportar a produção das fábricas de polietileno linear e polipropileno que está a construir em Sines (<https://www.publico.pt/2021/10/13/politica/noticia/costa-destaca-sines-recorde-investimento-directo-estrangeiro-portugal-1980927>). Trata-se de um projecto de 657 milhões de euros que, segundo Carlos Fernandes, vice-presidente da IP, será o maior investimento estrangeiro em Portugal depois da Autoeuropa.

A gestora pública de infra-estruturas ferroviárias vai investir 10 milhões para colocar o ramal ao serviço da Repsol, mas espera recuperar o investimento em 12 anos através da taxa de uso (portagem ferroviária) que a empresa espanhola pagará pela sua utilização.

A operação deverá arrancar entre 2025 e 2026 e usará já a linha Évora-Elvas, que está em construção, esperando-se 250 comboios por ano, em cada sentido, entre Espanha e Sines. Realizar-se-ão ainda cerca de 900 comboios por ano entre a fábrica e o terminal portuário - uma curta distância para o caminho-de-ferro, mas que se justifica por razões operacionais e de imagem da empresa, que faz questão de estar associada a um modo de transporte ambientalmente sustentável.

A par disto, a IP espera também usar o mesmo ramal para permitir o escoamento da produção da fábrica de baterias da Calb, um projecto chinês que pretende instalar a primeira *gigafactory* em Portugal (<https://www.publico.pt/2022/11/09/economia/noticia/chineses-calb-planeiam-fabrica-baterias-carros-electricos-sines-2027130>).

Carlos Fernandes explicava que este é o modelo de negócio da IP para os terminais de mercadorias - só investir quando houver a certeza de que aquelas infra-estruturas serão utilizadas. “Temos terminais de mercadorias fechados por todo o país porque não há interessados e, mesmo quando abrimos concursos

para os concessionar, ficam desertos”, disse o gestor durante a conferência sobre Mobilidade e Transporte Ferroviário realizada em Évora nos dias 26 e 27 de Janeiro.

Num painel dedicado à importância da ferrovia na coesão territorial e no desenvolvimento económico, o eurodeputado Carlos Zorrinho mostrou-se, esta quinta-feira, crítico dos investimentos em linhas férreas “que atravessam o interior mas não agarram o interior”, comparando-as a auto-estradas que se limitam a atravessar territórios sem deixar rasto de desenvolvimento. Seria o caso da linha Évora-Elvas, desenhada para tráfego de mercadorias e que não terá qualquer estação (nem para passageiros nem para mercadorias) entre aquelas duas cidades.

“Um terminal viabiliza-se com dois ou três comboios por semana”, respondeu Carlos Fernandes. Mas esse não é o caso da zona dos mármore (<https://www.publico.pt/2021/06/13/economia/noticia/linha-evora-elvas-passado-poupanca-2600-toneladas-co2-ano-1966008>) que esta linha atravessa, onde, segundo a IP, não houve interesse por parte dos empresários da indústria dos mármore pelo transporte por caminho-de-ferro. Ainda assim, o vice-presidente da IP diz que estão a falar com outros *players* da região que poderão gerar tráfego de mercadorias e justificar a construção de um terminal logístico perto do Alandroal.

Já durante a manhã, na sessão de abertura, o secretário de Estado das Infra-estruturas, Frederico Francisco, se tinha referido à linha Évora-Elvas como “a maior obra ferroviária do último século” (<https://www.publico.pt/2019/11/04/economia/noticia/menor-obra-ferroviaria-ultimos-100-anos-hoje-terceira-cerimonia-lancamento-1892290>)” e um exemplo do esforço que o Governo está a fazer para retomar o investimento na ferrovia após décadas de desinvestimento.

“Esta linha servirá mercadorias e passageiros - e isto é uma coisa que até há uns tempos era (<https://www.publico.pt/2018/04/27/economia/noticia/tgv-o-tabu-que-ressuscita-sempre-e-volta-a-morrer-por-falta-de-dinheiro-1815462>)tabu

(<https://www.publico.pt/2018/04/27/economia/noticia/tgv-o-tabu-que-ressuscita-sempre-e-volta-a-morrer-por-falta-de-dinheiro-1815462>)! - e é, do ponto de vista técnico, o primeiro troço de linha de alta velocidade em Portugal, pois tem uma velocidade de projecto sempre igual ou superior a 250 km/h. Permitirá, pela primeira vez em muitos anos, criar um serviço ferroviário diário, diurno e decente entre Lisboa e Madrid”

(<https://www.publico.pt/2021/01/27/economia/noticia/tgv-madrid-linha-mercadorias-passou-alta-velocidade-1948099>), disse o secretário de Estado.

Numa conferência que tinha por mote a energia e o clima, Frederico Francisco disse que o desastre climático não vai culminar num grande cataclismo como nos filmes de ficção, mas que está a decorrer em câmara lenta à vista de todos. A resposta a este fenómeno exige mudanças de hábitos, o que, no sector dos transportes, significa transferência modal e, em particular, transferência modal para a ferrovia.

“Mesmo um comboio a *diesel* é sempre mais eficiente do que um autocarro a *diesel* e porventura um comboio a *diesel* pode ser mais eficiente do que um autocarro eléctrico, no transporte da mesma quantidade de passageiros ou mercadorias. E por isso não há nenhuma política verde de transportes séria que não tenha uma grande componente de transferência modal para a ferrovia”, sublinhou.

Uma transferência que não está a acontecer e que terá de esperar, entre outras coisas, pelos investimentos ferroviários que estão a ser feitos em todo o país. A presidente da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), Ana Paula Vitorino, disse que, “apesar dos discursos da transição energética, na última década o recurso ao automóvel aumentou em Portugal e aumentou também a transferência modal do transporte público para o automóvel”. Este fenómeno pode ser explicado pelo “investimento assimétrico que o país fez em infra-estruturas rodoviárias” e que colocou Portugal como o único país da União Europeia que possui uma maior densidade de auto-estradas do que de ferrovia. Mais: dentro do sistema rodoviário, Portugal tem 26% de auto-estradas enquanto a média europeia é só de 7%.

Ana Paula Vitorino defendeu que o financiamento do sistema de transportes deve ser acompanhado de incentivos ao uso do transporte público - com especial ênfase para o modo ferroviário -, a par de uma tarifação do carbono de acordo com o princípio do utilizador-poluidor-pagador.

## Faltam linhas e comboios para CP reforçar oferta no Alentejo

Cinco Intercidades diários entre Lisboa e Évora. Um serviço regional para Beja com velhas automotoras a diesel que avariavam frequentemente. Duas ligações diárias para Portalegre e Elvas numa automotora com 50 anos (<https://www.publico.pt/2020/06/21/sociedade/noticia/historia-automotora-furou-fecho-fronteiras-portugal-espanha-1921400>). Estações e apeadeiros no Baixo Alentejo onde os comboios passam mas não param (<https://www.publico.pt/2022/10/16/local/reportagem/onde-comboios-passam-nao-param-2023403>).

A isto se resume o serviço da CP no Alentejo, o que, naturalmente, provocou queixas durante a conferência desta quinta-feira, em particular por parte da presidente da Assembleia Municipal de Beja, Conceição Casanova, que lamentou o mau serviço ferroviário para a sua cidade que, ao contrário de Évora, não tem ligações directas a Lisboa. O próprio secretário de Estado, Frederico Francisco, partilhou com a assistência que pensou deslocar-se de comboio para Évora, mas que desistiu dada a escassa frequência do serviço.

A tudo isto o presidente da CP, Pedro Moreira, respondeu com as habituais dificuldades de material circulante. A empresa não tem comboios para reforçar o serviço. E também tem falta de revisores e maquinistas porque está pendente de autorizações das duas tutelas (ministérios das Infraestruturas e das Finanças) para contratar pessoal.

"Nós concordamos com as propostas que nos têm sido colocadas, mas não temos capacidade, de todo, para dar resposta atempada no curto prazo", disse, quando confrontado com necessidade de reintroduzir o serviço regional na linha do Sul ou o regresso dos comboios de passageiros à linha para Sines (<https://www.publico.pt/2021/04/07/local/noticia/pcp-quer-comboios-alentejo-cp-admite-sim-1957336>), ou ainda ao aumento do número de Intercidades para Évora.









Acresce ainda outro problema: a CP tem um Contrato de Serviço Público assinado com o Estado (<https://www.publico.pt/2019/11/29/economia/noticia/muda-cp-assinatura-contrato-servico-publico-1895477>) que, tendo a vantagem de lhe garantir um financiamento estável pelo serviço prestado, tem o óbice de a obrigar a pedir autorização ao governo sempre que quiser introduzir um novo serviço na sua operação.

Por isso, só depois de 2025, com a linha Évora – Elvas (<https://www.publico.pt/2019/11/04/economia/noticia/major-obra-ferroviaria-ultimos-100-anos-hoje-terceira-cerimonia-lancamento-1892290>) em funcionamento, com mais locomotivas e carruagens recuperadas e com as primeiras das 22 automotoras adjudicadas à Stadler a serem entregues pelo fabricante, é que haverá esperança para a ferrovia do Alentejo.



*Abrir portas  
onde se  
erguem  
muros*

## Siga-nos

-  Newsletters
-  Alertas
-  Facebook
-  Twitter
-  Instagram
-  LinkedIn
-  Youtube
-  RSS

## Sobre

- Provedor do Leitor
- Ficha técnica
- Autores
- Contactos
- Estatuto editorial
- Livro de estilo
- Publicidade
- Ajuda

## Serviços

- Aplicações
- Loja
- Meteorologia
- Imobiliário

## Assinaturas

- Edição impressa
- Jogos
- Newsletters exclusivas
- Estante P
- Opinião
- Assinar

## Informação legal

- Principais fluxos financeiros
- Estrutura accionista
- Regulamento de Comunicações de Infracções
- Política para a prevenção da corrupção e infracções conexas