

ECONOMIA

Governo lança Plano Ferroviário Nacional e acelera Lisboa-Porto

Discussão sobre futuro da ferrovia arranca a partir do Plano Nacional de Investimentos (PNI) 2030. Conselho Superior de Obras Públicas valida opção que ligue as duas cidades em duas horas

Ferrovia
Carlos Cipriano

O ministro das Infra-Estruturas e da Habitação, Pedro Nuno Santos, quer que o país se mobilize para discutir um Plano Ferroviário Nacional, num debate que não deverá afastar a alta velocidade, ainda que o governante prefira falar em “tempos de viagem reduzidos” em vez de utilizar as siglas TGV. Uma linha de altas prestações entre Lisboa e o Porto, que poderá ser concebida através da construção de variantes à actual Linha do Norte e a inevitável Terceira Travessia do Tejo integrará esse plano, apurou o PÚBLICO.

O Governo pretende que os investimentos relacionados com a ferrovia que integram o PNI – Plano Nacional de Investimento 2030 (e que são a maioria dos projectos) tenham a integrar o Plano Ferroviário Nacional.

Fonte oficial do gabinete do ministro adiantou ao PÚBLICO que não está ainda definido o método desse debate, mas que o mesmo será conhecido nas próximas semanas.

Um primeiro passo para essa discussão foi dado pelo Conselho Superior de Obras Públicas que se debruçou sobre o PNI 2030 e elencou, entre as 37 fichas de investimento previstas, as que considera prioritárias e consensuais.

Os consultores definiram 13 programas de investimentos com um valor estimado de quatro mil milhões de euros e “classificados em três níveis de pertinência, consistência e maturidade”.

A cabeça, como um dos projectos “de maior efeito estrutural e reformador do sector ferroviário nacional”, está o reforço da capacidade e aumento de velocidade no eixo Lisboa – Porto. Trata-se de um conjunto de investimentos de quadruplicação parcial da Linha do Norte, que permite separar os tráfegos de mercadorias, suburbanos, regionais

e alta velocidade (no documento designado por “tráfegos de altas prestações”) possibilitando tempos de percurso de cerca de duas horas entre o Tejo e o Douro.

O documento, a que o PÚBLICO teve acesso, acrescenta que os parâmetros técnicos deste programa devem “assegurar futuros patamares superiores de velocidade, com vista a ganhos adicionais nos tempos de percurso”. Ou seja, a alta velocidade é ligar Lisboa e o Porto, numa estratégia em sintonia com o pensamento do ministro que quer estabelecer uma grande área metropolitana entre as duas cidades.

Electrificação da rede

O programa de electrificação e o reforço da rede ferroviária nacional merecem também o apoio “sem condicionalidades ou reservas” do Conselho Superior de Obras Públicas, o qual, ainda mais longe que o PNI 2030 propõe que praticamente todas as linhas sejam electrificadas.

Os consultores propõem que seja avaliada a viabilidade económica das electrificações da Linha do Leste (Abrantes – Elvas) e do troço Beja – Ourique, o que implicaria reabrir os 52 quilómetros da linha Beja – Funcheira que foi encerrada durante o tempo da troika.

No Douro, defende-se a reabertura, com linha electrificada, do troço Pocinho – Barca de Alva, “conjugada com a sua reactivação enquanto ligação transfronteiriça”. Uma preensão que vai ao encontro das populações e municípios do Norte, que entregaram recentemente na Assembleia da República uma petição nesse sentido.

Para as áreas metropolitanas, os investimentos do PNI 2030 também não merecem quaisquer condicionalidades ou reservas. Os consultores Acúrcio dos Santos e Ernesto Martins de Brito, que assinam o relatório do Conselho Superior de Obras Públicas, recomendam que deve ser



4 mil milhões de euros do valor estimado para os 13 programas de investimento definidos pelos consultores Acúrcio dos Santos e Ernesto Martins de Brito, que assinam o relatório do Conselho Superior de Obras Públicas

efectuado a quadruplicação dos troços Contumil – Ermesinde (do Porto) e Roma-Areeiro – Braço de Prata (em Lisboa) e consideram “estruturante” a modernização da – Linha de Leixões, actualmente dedicada apenas ao tráfego de mercadorias, mas que deve ser utilizada por comboios de passageiros e articulada com o metro do Porto.

Além, na passada quarta-feira, durante a cerimónia de reabertura das oficinas de Guifões, a presiden-

te da Câmara de Matosinhos, Luísa Salgueiro, apelou à abertura ao serviço de passageiros daquela linha “com a respectiva realocação das estações”, por forma a rebater na rede do metro do Porto e dos STCP.

Já quanto à ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura, o relatório apresenta condicionalidades e reservas, tendo em conta que este investimento “deixou de ser suportado pelas actuais previsões dos



tráfegos ferroviários de contentores de origem e destino no Terminal de Contentores de Alcântara e, na óptica de passageiros, está limitada pela sua condição de via única que apenas permite uma frequência de quatro comboios/hora/sentido procedentes de Cascais”.

Linha Sines – Grandola

Há, contudo, um outro projecto do PNI 2030 que os consultores do Conselho Superior de Obras Públi-

Reabertura das oficinas de Guifões, em Matosinhos, faz parte da nova estratégia ferroviária

cas consideram demasiado importante para ser relegado para 2030 e sugerem que seja antecipado para 2021-2025. Trata-se da linha ferroviária Sines – Grandola, vocacionada para o tráfego de mercadorias, que permite encurtar a distância entre o porto atlântico e o Centro e Norte de Portugal, bem como a ligação a Espanha. Tem ainda a vantagem de evitar a orografia da serra em Santiago de Cacém (por onde passa a actual Linha Sines – Ermidas) reduzindo os custos de tracção e permitindo um aumento das cargas.

Este projecto não agrada aos municípios de Santiago de Cacém e Grandola pelo “efeito barreira” que a nova linha provocará no território, sem que dela advenham grandes benefícios para as populações. A menos que o Governo admita aproveitar a infra-estrutura também para o transporte de passageiros.

Dentro do mesmo espírito herdado do PETI + (centrado num caminho-de-ferro ao serviço das mercadorias e da actividade empresarial, mais do que no transporte de passageiros e da coesão territorial), o documento prioriza também o programa de melhoria dos terminais multimodais, recomendando que se acelerem as intervenções nos terminais de Leixões, Cacia (Aveiro), Bobadela, Setúbal e Sines.

E avisa ainda: “Sendo alguns destes investimentos de natureza público-privada, deverão ser actualizados, em tempo útil, os respectivos protocolos de financiamento partilhado.”

Já em relação à construção de uma nova Linha Aveiro – Mangualde, os consultores mostram pouco entusiasmo, em sintonia, aliás, com a própria Comissão Europeia que por duas vezes chumbou este projecto do Governo português devido à sua falta de rentabilidade.

O relatório recomenda a “reapreciação do projecto na óptica do seu real valor no horizonte 2030/2040 e da virtuosa aplicação dos recursos face a alternativas com maior retorno económico e impacto no mercado de transporte de mercadorias.

A solução correcta, em seu entender, para o denominado Corredor Internacional Norte, é aproveitar o que já existe – a linha da Beira Alta – e modernizá-la reforçando a sua capacidade.

Programa de electrificação e reforço da rede ferroviária nacional merecem apoio “sem condicionalidades ou reservas”