

COMBOIOS

“Devia-se fazer uma linha nova na Beira Alta”



Tomaz Leiria Pinto lidera a ADFERSIT desde 2016

FOTO TIAGO MIRANDA

O país está no bom caminho na ferrovia mas é preciso projetar os portos através de uma rede em bitola europeia, diz Tomaz Leiria Pinto

PEDRO LIMA

Portugal encarrilou finalmente na tentativa de recuperar de muitos anos de atraso na ferrovia e há uma estratégia bem pensada e investimentos relevantes em curso nesta área. Mas há decisões que ainda prejudicam o objetivo de tornar Portugal um país incontornável no transporte de mercadorias para a Europa, defende Tomaz Leiria Pinto, presidente da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Sistemas Integrados de Transportes (ADFERSIT), em conversa com o Expresso.

É o que acontece no caso da Linha da Beira Alta, integrada no Corredor Internacional Norte, onde, no entender do líder da ADFERSIT, em vez de reabilitação se devia avançar com a construção de uma linha nova.

Destacando a importância de alguns projetos já em curso ou a ser pensados — como o Corredor Internacional Sul, que está a ser construído e vai ligar Lisboa e Sines à fronteira do Caia para depois levar comboios até Madrid, ou a nova linha entre Lisboa e Porto, que está a ser projetada e que é “fundamental” —, Tomaz Leiria Pinto diz que “onde as coisas não estão a caminhar bem é na Linha da Beira Alta, porque essa é que tem de fazer a ligação à Europa”.

Esta linha, que liga Pampilhosa a Vilar Formoso, vai encerrar a 19 de abril por nove meses no âmbito do plano de modernização. Mas, em vez da reabilitação, “devia-se fazer uma linha nova que fosse compatível com a bitola europeia, tal como será a que sai de Sines, pois aquele é que é o corredor de ligação à Europa”, diz Tomaz Leiria Pinto, que defende que “temos de projetar os nossos portos na Europa através de uma rede totalmente em bitola europeia”.

“Espanha posicionou plataformas logísticas ao longo da fronteira e disse para Portugal levar as mercadorias em bitola ibérica até lá para depois eles as levarem”

A discussão das bitolas (distância entre carris) já tem alguns anos: Portugal e

Espanha têm a chamada bitola ibérica, que é diferente da europeia, existente noutros países europeus. Espanha começou há uns anos a investir na bitola europeia e em Portugal tem havido pressão nesse sentido. Para o presidente da ADFERSIT a questão é clara: as ligações à Europa devem ser compatíveis com a bitola europeia, para evitar ter de fazer o transbordo em Espanha, e o resto — as linhas ‘nacionais’ — “não é prioritário”.

No âmbito da reabilitação da Linha da Beira Alta haverá estações que serão ampliadas de forma a permitir o cruzamento de comboios de 750 metros, “vai ser uma obra bem feita”, reconhece Leiria Pinto. “Mas o que interessava nessa obra era a interoperabilidade, a ligação à Europa. Essa linha era o corredor Atlântico que os espanhóis habilmente desviaram com a plataforma de Saragoça e através de Madrid ligaram o Atlântico ao Mediterrâneo e isolaram-nos. Espanha posicionou plataformas logísticas ao longo da fronteira e disse para Portugal levar as mercadorias em bitola ibérica até à fronteira, pois eles levavam as mercadorias dali para a frente.”

O ex-administrador do Metro de Lisboa e da CP defende que a abordagem da posição estratégica de Portugal tem de mudar. “Temos sempre a mania de fazer a abordagem do lado de cá para a Europa e de não pensarmos que pode ser a própria Europa a querer vir até cá. E é aí que surge o tal problema das redes. Nesse caso podemos ter a Europa a pagar para termos as redes interoperáveis.” Um sinal importante de que a Península Ibérica está a captar interesse é o facto de a SNCF ter comprado a Takargo à Mota-Engil: “É os franceses a mostrarem-se interessados no tráfego em Portugal”, afirma.

Tomaz Leiria lembra que Sines é claramente uma porta estratégica para a Europa: o porto alentejano pode assumir grande relevância nestes tempos de guerra na Ucrânia, que trouxeram para cima da mesa a discussão sobre a dependência energética da Europa.

Critica também o facto de não haver uma ligação ferroviária entre Lisboa e Madrid, lembrando que a ideia era ter todas as capitais europeias ligadas por alta velocidade. Algo que chegará finalmente com o Corredor Internacional Sul no final do próximo ano.

Quanto à discussão sobre o novo aeroporto de Lisboa, Tomaz Leiria Pinto refere que o tempo que se está a demorar para tomar uma decisão “é uma vergonha” e revela “uma manifesta incapacidade” do país. “O aeroporto deve ficar em Alcochete e tem de ser servido pelo modo ferroviário, com uma nova travessia sobre o Tejo”, acrescenta.

