

ADFERSIT - Sessão CAF - enquadramento

Como todos sabemos está planeada a construção em Portugal de uma nova rede ferroviária de Alta Velocidade e bitola europeia, conforme consta dos acordos da Figueira da Foz de 2003. De acordo com os planos do Governo a construção da rede deveria iniciar-se pela Linha Lisboa-Madrid, que inclui a construção de uma terceira travessia do Tejo (TTT) na região de Lisboa. No entanto a TTT não pode ser construída nos anos mais próximos devido à situação financeira do país. Nestas condições, com o troço Caia-Poceirão já adjudicado, e apesar dos erros do projecto actual que ainda podem ser corrigidos, interessa conhecer as soluções possíveis para a utilização desta linha. Desta questão pode depender a dimensão do eventual adiamento do início da construção da nova rede de bitola europeia em Portugal. Se os erros do actual projecto forem corrigidos esta nova rede será fundamental para evitar que a rede ferroviária portuguesa se venha a tornar no futuro uma “ilha ferroviária”, dada a intenção da Espanha de mudar a bitola da sua rede ferroviária para a bitola europeia. Recorde-se que o Governo espanhol tomou esta decisão em 1988 e a reiterou no Plano Estratégico de Infraestruturas de Transportes (PEIT 2005-2020). O isolamento ferroviário teria consequências gravíssimas para a competitividade da nossa economia, pois privaria o nosso país de transporte ferroviário internacional directo de mercadorias, isto é, sem transbordos que destroem a competitividade. Como a Espanha já tem 20 anos de avanço sobre Portugal no processo de mudança da bitola, que se inicia com a construção na nova rede, é de todo o interesse para a nossa economia minimizar o adiamento do início da construção da nova rede ferroviária de bitola europeia.

A linha Poceirão-Caia é uma linha mista, isto é, está projectada tanto para comboios de mercadorias como de passageiros, sendo indispensável arranjar soluções para a sua utilização por ambos os tipos de comboios. No que diz respeito ao tráfego de mercadorias a principal utilidade desta linha depende das ligações directas à plataforma logística do Poceirão e aos portos de Sines e Setúbal em bitola europeia, pelo que a sua utilidade depende essencialmente de obras complementares que não a TTT. Para passageiros, e dada a impossibilidade de trazer a bitola europeia a Lisboa antes de construir a TTT, é importante evitar soluções baseadas em transbordos. Os passageiros detestam os incómodos que causam, em particular se tiverem bagagem, e por isso os transbordos reduziriam a atractividade e quota de mercado da ferrovia na ligação Lisboa-Madrid. Por esta razão os comboios devem efectuar o percurso completo, ou seja, terminar a marcha na cidade de Lisboa. Para este efeito será necessária a utilização de comboios de passageiros de eixos variáveis, que podem circular tanto em linhas de bitola ibérica como de bitola europeia. Estes comboios poderiam assim circular de Madrid até Lisboa fazendo a parte final do percurso pela ponte 25 de Abril e pelas linhas existentes. Neste contexto, com o objectivo de conhecer as alternativas possíveis de forma a apoiar a tomada de decisões tecnicamente fundamentadas, a ADFERSIT convidou a empresa basca CAF, a vir a Lisboa apresentar as características técnicas, económicas e de desempenho dos seus comboios de eixos variáveis.