

Ex^{mos} Srs. Membros

da Comissão de Transportes do Parlamento Europeu

To: MOVE-TEN-T-POLICY-REVISION@ec.europa.eu

Nos termos e para os efeitos da Consulta sobre a futura rede Transeuropeia de Transportes,

Luís Cabral da Silva, cidadão português com o cartão nº 00234091, residente na Rua Tenente Espanca, 31 – 5º C 1050-220 Lisboa,

vem apresentar alguns comentários e sugestões sobre a rede ferroviária de bitola europeia prevista para Portugal e sua correlação com a rede ibérica, finalizando com uma proposta de correções/ajustes visando uma melhor adequação à dimensão e à situação geográfica de Portugal, bem como à realidade económica, actual e futura (médio prazo), tanto do País como internacional.

Com uma longa experiência como engenheiro (IST, 1969), como quadro superior ferroviário (1969-2003), como Especialista em Transportes e Vias de Comunicação (O.E.; 1995) e como membro do IRSE- The Institution of Railways Signal Engineers (1998), há muito que vem seguindo com toda a atenção a evolução dos transportes em toda a Europa e dos Projectos Prioritários (PP) para as redes transeuropeias (TEN-T) e respectiva fundamentação técnica.

Os assuntos a abordar agrupam-se em 4 temas :

1 – A bitola (the gauge) e a interoperabilidade

E a rede ferroviária ibérica tem uma bitola diferente da que é comum aos restantes Países da Europa Ocidental. É a bitola ibérica, em que a distância entre carris é de 1668 mm, ou seja mais 233 mm do que a bitola europeia.

A primeira linha férrea que entrou em serviço em Portugal, em 1856, até tinha a bitola europeia, mas esta bitola teve de ser alterada para a ibérica, quando se soube que Espanha iria adoptar uma bitola diferente, evitando assim que Portugal viesse a ficar ferroviariamente isolado.

Portanto, foi toda a Península Ibérica que ficou ferroviariamente isolada da restante Europa. Na fronteira franco-espanhola, tanto as mercadorias como os passageiros tinham que fazer transbordo ou tinham que aguardar pela troca de bogies, quando tal era possível, situações que geram custos de toda a ordem. E como os transportadores rodoviários não tinham dificuldade em cruzar esta fronteira, foram progressivamente tomando conta do tráfego de mercadorias de a para a Península Ibérica e também dentro dela, situação que ainda se mantém, com evidentes inconvenientes para a intensidade de tráfego e a perigosidade nas suas estradas, para a qualidade ambiental, para o consumo energético e para a competitividade.

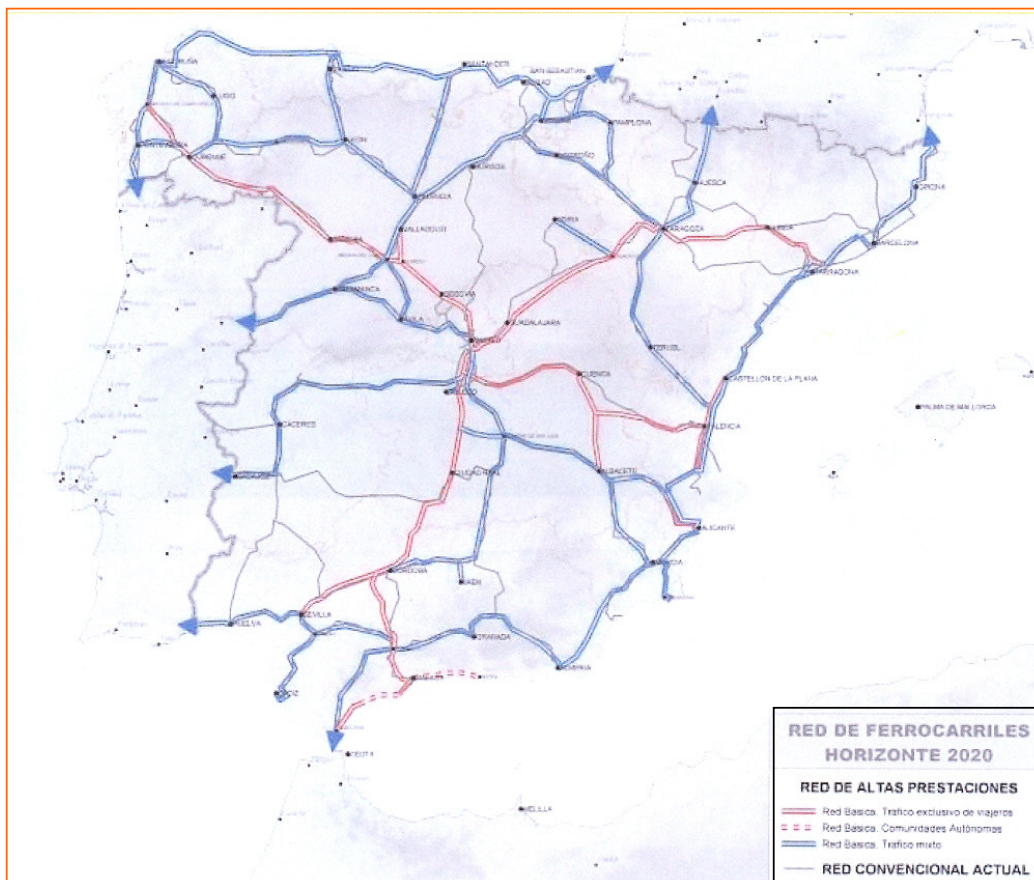
A existência de bitolas diferentes na fronteira franco-espanhola representa mais um problema de interoperabilidade, para além dos que já se verificam entre os restantes Países da Europa Ocidental, onde existem diferentes sistemas de sinalização, catenária e regulamentação, mas as vias permitem que os comboios atravessem as fronteiras entre Estados.

Talvez por isso, a interoperabilidade europeia não é um simples PP, mas um PP que, em 8 de Setembro de 2005, juntamente com os PP's 1, 3, 6, 17 e 27), foram eleitos pela Comissão Europeia como tendo uma especial importância, atribuindo-lhes 83% de 356 M€, para acelerar a realização de estudos e a sua execução, nomeando ainda os respectivos coordenadores.

2 – O PEIT 2005-2020 espanhol e o Contributo para um Plano português

Também em 2005, a Espanha iniciou a execução do seu Plano Estratégico para as Infra-estruturas de Transportes 2005-2020 (PEIT), em que o sector ferroviário representava quase metade da totalidade dos investimentos.

Já com uma primeira linha de bitola europeia em funcionamento desde 1992 (Madrid-Sevilha) e com outra em construção (Madrid-Barcelona), impunha-se planear a evolução da nova rede ferroviária espanhola e acabar de vez com a falta de continuidade na ligação a França. A vertente ferroviária do PEIT classifica as novas linhas de bitola europeia em linhas de Alta Velocidade exclusiva para o serviço de passageiros (AV) e linhas de elevadas prestações, para tráfego misto de passageiros (cat. 1, 2 e 3) e mercadorias.



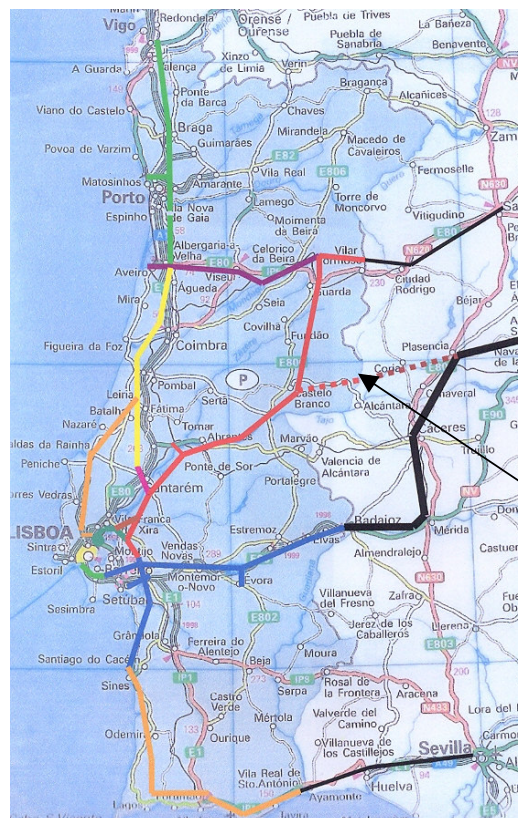
Respeitando o acordado nas Cimeiras Ibéricas, o PEIT considera 4 ligações ferroviárias e de bitola europeia com Portugal, todas elas de elevadas prestações (tráfego misto – passageiros e mercadorias).

A Portugal restaria pensar na sua rede de bitola europeia mais adequada para aproveitar o PEIT espanhol e executá-la com um “timing” para melhor rentabilizar os seus investimentos, mas, possivelmente por já ter anteriormente prescindido dos órgãos técnicos que assessoravam o Ministério dos Transportes, não passou de umas “Directivas”, publicadas em 2006, que eram um somatório de mega-obras públicas desconexas, que nada têm de Plano nem de Integrado, e desligadas da realidade económica e social do País, tendo ficado quase todas adiadas, não tanto pela contestação pública mas, principalmente, pela falta de recursos financeiros do País.

Esta falta de objectivos nacionais e de um consequente Plano levou, em 2006, um grupo de quadros ligados ao sector dos transportes a iniciar o estudo desta matéria e a procurar autonomamente uma solução nacional baseada numa futura rede de bitola europeia que pudesse retirar o máximo benefício da concretização do PEIT espanhol. Em Setembro de 2009, este trabalho foi considerado com maturidade suficiente para ser publicamente divulgado e foi colocado na internet, tendo sido actualizado em 2010, com a introdução de um novo capítulo 13, dedicado ao Plano de Estabilidade e Crescimento (PEC) e ao Hypercluster da Economia do Mar, consultável em :

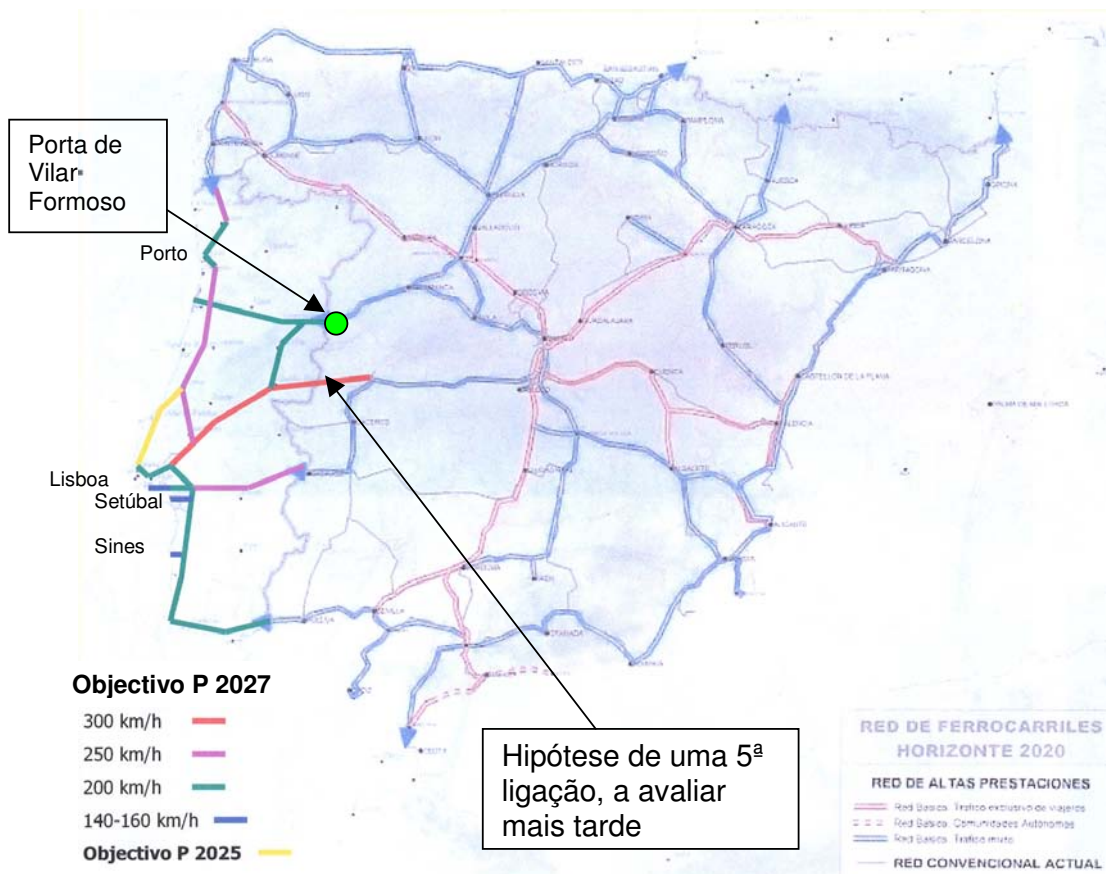
<https://sites.google.com/site/planointegradodetransportes/>

Não é exactamente um Plano. É um **Contributo** para a discussão pública de um Plano Nacional e Integrado de Transportes, segundo os seus autores.



O interesse e a oportunidade desta 5ª ligação internacional deverá ser avaliada mais tarde.

Conjugando este Plano com o PEIT espanhol, resulta a figura seguinte, onde se pode constatar que a porta de Vilar Formoso é da máxima importância para a troca de mercadorias por via férrea entre Portugal e toda a Europa além-Pirinéus, o que torna essencial e urgente garantir a sua ligação ferroviária a Salamanca e Valladolid em bitola europeia. Aliás, esta também tem sido (e é) a principal porta para o tráfego rodoviário internacional de e para Portugal.



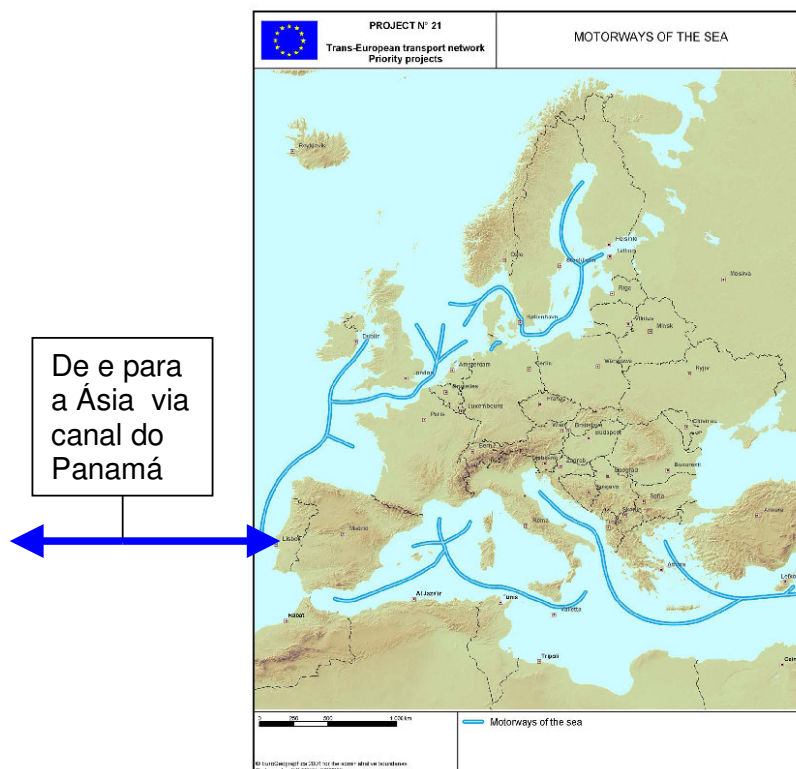
A vertente ferroviária do PEIT espanhol potencia a realização dos PP 3, 8 e 16 e constitui uma boa solução também para Portugal, pois as 4 portas de atravessamento da fronteira comum estão bem localizadas e, tratando-se de linhas de tráfego misto, irão permitir boas ligações de Portugal não só a Espanha, mas também a toda a Europa Ocidental, o que irá facilitar um intercâmbio de mercadorias mais económico e, com isso, melhorar a competitividade de um País que é muito periférico relativamente ao centro da Europa. A única objecção que se poderia colocar relativamente ao PEIT é o traçado da linha Lisboa-Madrid do lado espanhol, demasiado longo, embora se compreenda que é para servir 3 cidades intermédias (Plasencia, Mérida e Cáceres) até chegar à fronteira (Badajoz), procurando rentabilizar a sua exploração de passageiros do lado espanhol, mas prejudicando o tempo total da viagem e não permitindo viabilidade económica do lado português, se se considerar apenas o tráfego de passageiros. Em recentes declarações ao “El Mundo”, o Ministro do Fomento de Espanha, José Blanco, dizia que a linha

que ligará Lisboa com Madrid e Paris “está concebida para o tráfego misto, de passageiros e de mercadorias, o que a vai tornar mais eficiente e mais competitiva”. Ou seja, ele também não acredita na sustentabilidade económica do troço Lisboa-Madrid, se for para uso exclusivo de passageiros. O mesmo José Blanco, em visita oficial a Portugal na ocasião em foi adjudicado o troço Poceirão-Caia (fronteira) da linha AV Lisboa-Madrid, sugeriu o seu imediato prolongamento até Sines, porto atlântico de águas profundas, que assim poderia servir directamente também toda a região de Madrid. Não podemos estar mais de acordo. E é o que está proposto no **Contributo**. Com várias vantagens : Dispensa a construção de uma nova linha ainda de bitola ibérica entre Sines e Badajoz, é uma solução com mais potencialidades, mais rápida de executar e mais barata, abordada adiante. Durante algumas décadas, Portugal e Espanha irão operar simultaneamente com 2 redes ferroviárias, enquanto a sua bitola ibérica migra para a europeia.

3 – Análise dos PP 3, PP 8, PP 16, PP 19 e PP 21

Abordaremos agora os Projectos Prioritários que mais interessam a Portugal e que, no âmbito ferroviário, são os PP 3, 8, 16 e 21.

O **PP 21** (Auto-estradas marítimas) também é importante para Portugal, porém, nesse caso, não haverá investimentos nas vias de comunicação (o mar), mas apenas nas infra-estruturas portuárias e isso tem a ver com as oportunidades de negócio, como será o caso da conclusão do alargamento do canal do Panamá, que permitirá que os navios post-Panamax de 5ª e 6ª gerações viagem entre a Ásia e a Europa atravessando aquele canal.



O porto de Sines é o primeiro porto de águas profundas que eles encontram ao chegarem à Europa, o que implica a sua adaptação à dimensão do tráfego que tais navios poderão gerar, dotando-o de uma boa ligação a toda a Europa, quer marítima (aqui entra o PP 21) quer ferroviária, obviamente em bitola europeia, devendo tudo isto estar concluído e em serviço em 2014.

O porto de Lisboa poderá vir a funcionar como complemento ou até alternativa ao porto de Sines, se o terminal de Alcântara vier a ser transferido para a Trafaria, beneficiando de águas mais profundas, de uma maior proximidade do mar e de acessibilidades rodoviária e ferroviária directas para toda a Europa, retirando o trânsito de contentores do interior da cidade de Lisboa, conforme proposto a páginas 51 e 52 do **Contributo**.

O PP 3 é o projecto de AV para o eixo sudoeste da Europa, atravessando os Pirinéus com 2 ramos : O ramo Atlântico (via Irun-Hendaye), previsto para operar em 2013, e o ramo mediterrânico (via Figueras-Perpignan), previsto começar a operar parcialmente já no final de 2010 e a concluir em 2012.

Estes 2 ramos confluem em Madrid, seguindo para Lisboa uma única linha, o mesmo sucedendo entre Lisboa e Porto e entre Aveiro e Salamanca, mas é de estranhar que este projecto não feche a 2ª malha, ligando Salamanca a Valladolid, e que só o PP 8 venha a suprir tal falta. Se este troço do PP8 não



for concluído simultaneamente com o PP 3, a rentabilidade do investimento em Aveiro-Salamanca poderá ser bastante penalizada.

Como acima se referiu, o fraco tráfego de passageiros entre Lisboa e a fronteira, aponta para que este troço deva ter serviço misto de passageiros e

de mercadorias e, pelas mesmas razões, também o troço Aveiro-Salamanca deverá ser projectado para tráfego misto. Segundo as optimistas previsões oficiais, o troço Lisboa-Porto poderia vir a aproximar-se do limiar mínimo da rentabilidade para serviço exclusivo de passageiros, mas, mesmo assim, deverá ser igualmente projectado para serviço misto, porque :

- As previsões do tráfego de passageiros basearam-se em projecções de crescimento que a evolução real da economia se tem encarregado de provar que estavam erradas ;
- É essencial que este troço feche a malha da rede em bitola europeia e garanta a ligação norte-sul também para o tráfego de mercadorias ;
- A actual linha do Norte, entre Lisboa e Porto, não poderá, mais tarde, migrar para a bitola europeia se o seu tráfego de mercadorias não puder ser desviado para este novo troço.

Por isso, o traçado desta nova linha deve ser repensado dentro da função que deverá desempenhar na futura rede portuguesa de bitola europeia e erros como a passagem (e paragem) na Ota (ou Rio Maior), onde se sabe que não irá haver qualquer aeroporto internacional, e pendentos indesejáveis para tráfego de mercadorias devem ser corrigidos e, conseqüentemente, deve ser revista e optimizada a forma desta nova linha aceder à cidade de Lisboa e aí se interligar tanto com a futura rede como com a rede existente.

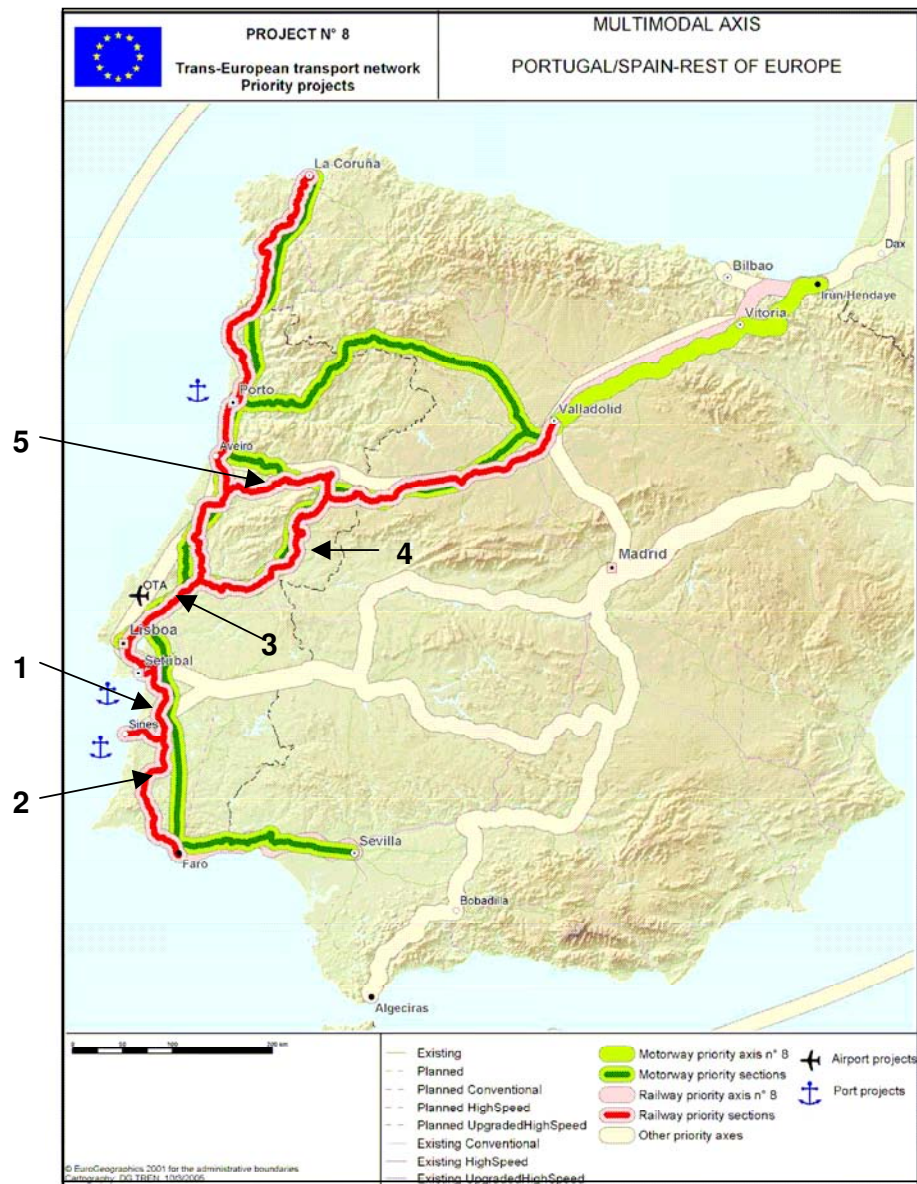
Igualmente, deveria ser revista a entrada em Lisboa do troço que segue para Madrid, dado que saindo para sudoeste (Espanha está para leste), vai agravar a distância a percorrer e o correspondente tempo de percurso, atravessa a cidade do Barreiro (onde não tem paragem) e, para isto, recorre a uma nova ponte numa das zonas mais largas do rio Tejo, que, além de não ser visualmente pacífica, iria, seguramente, criar novas limitações à fruição do estuário deste rio, com destaque para a sua navegabilidade.

Os sobrecarregados contribuintes nacionais e os contribuintes europeus não deveriam ser chamados a suportar os sobrecustos inerentes a estas soluções desnecessariamente dispendiosas e tecnicamente inaceitáveis. Por isso, nas páginas 39 a 41 do **Contributo** para um Plano de Transportes Integrado se apresenta uma alternativa que, saindo de Lisboa para nordeste e sem necessidade de obras relevantes, dá melhor utilização a instalações existentes e atravessa o rio Tejo em túnel imerso, que não penaliza o meio ambiente, custa cerca de metade e tem uma melhor funcionalidade para os trajectos de longo curso e uma funcionalidade equivalente para os serviços regionais e suburbanos.

E, se vier a ser construído um novo aeroporto internacional, qualquer que seja a sua localização (Alcochete, Rio Frio ou adaptação da base do Montijo), o tempo de acesso a Lisboa resulta muito menor com esta alternativa.

O PP 8 (Eixos multimodais Portugal/Espanha-resto da Europa), cuja vertente ferroviária se encontra representada a vermelho no mapa seguinte, parece apontar para a substituição da bitola ibérica por bitola europeia ao longo de todo o actual eixo La Coruña-Porto-Lisboa-Faro, do ramal de Sines, das linhas portuguesas da Beira Alta e da Beira Baixa e da sua ligação a Salamanca e Valladolid, em Espanha. Serão, portanto, traçados já existentes e de tráfego misto com troços que poderão vir a ter as categorias 2 e 3 da AV e que, quando equipados de ERTMS, serão também linhas interoperáveis,

pois do lado português já dispõem de catenária a 25 kV e, do lado espanhol, as obras de conversão estão muito adiantadas na Galiza. Entre Vilar Formoso e Valladolid, por força do PP3 e do PP6, a sua interoperabilidade ficará assegurada.



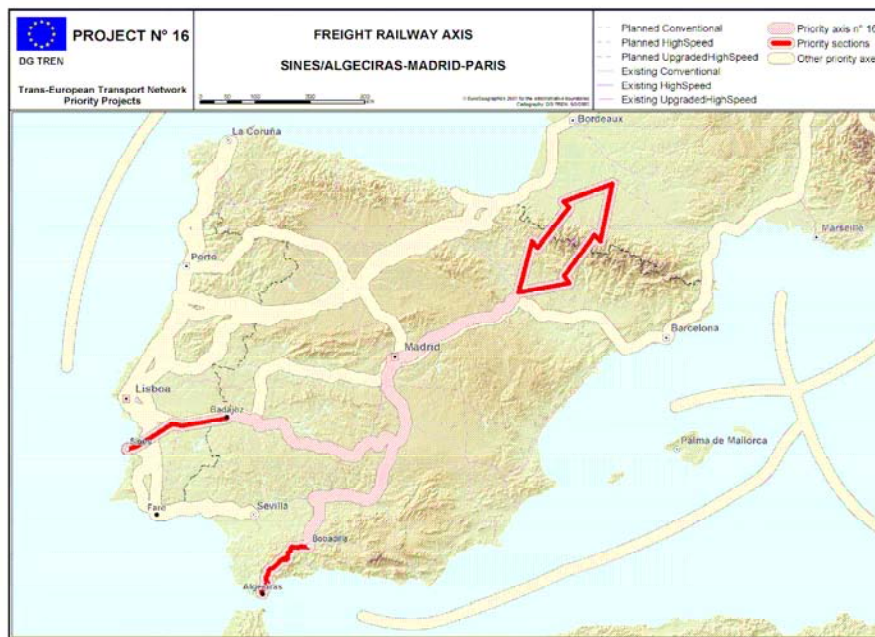
Os objectivos deste PP 8 parecem perfeitamente adequados à realidade e às futuras necessidades ferroviárias de Portugal, mas, atendendo ao PP3, há algumas simplificações possíveis e até desejáveis. Vejamos quais :

1. Em virtude das alterações complementares sugeridas para o PP3, a ligação a Sines deverá ser feita directamente a partir do Poceirão, em via dupla interoperável, dispensando, por isso, a intervenção que o PP8 prevê para este troço ;
2. Com a AV em Sines, tudo indica que a melhor solução para seguir até Faro será uma linha nova e não a reformulação da actual, que sendo

- de via única e sem alternativa ferroviária, iria interromper as ligações com o Algarve durante um período inaceitável ;
3. O troço da actual linha do Norte, entre Lisboa e o Entroncamento, é também utilizado pelas linhas do Leste, da Beira Baixa e da Beira Alta, pelo que qualquer grande intervenção nele tem sérias repercussões nestas 4 linhas, Assim, seria preferível aproveitar a travessia do Tejo proposta no **Contributo** e desenvolver um novo traçado pela margem esquerda do rio Tejo, que tem uma orografia muito favorável, ligando directamente às linhas do Leste e da Beira Baixa em Abrantes/Rossio ao Sul do Tejo, e havendo em Santarém a ligação para a nova linha do norte e, no Entroncamento, uma ligação ao Grupo Oficinal e à actual linha do Norte, como proposto no **Contributo**.
 4. A linha da Beira Baixa, que tem um reduzido tráfego, seria então rapidamente convertida em bitola europeia e dotada de ERTMS até à fronteira, permitindo assim o tráfego de mercadorias directo entre os portos de Lisboa, Setúbal e Sines e toda a Europa Ocidental ;
 5. A reformulação da linha da Beira Alta só se deverá justificar entre a Pampilhosa (na actual linha do Norte) e Mangualde (onde existem instalações industriais da Peugeot-Citroen), pois é desejável que daí até à fronteira se passe a utilizar a futura linha Aveiro-Vilar Formoso (ou Almeida), já contemplada no PP3.

Quanto à vertente não ferroviária, a explicitação dos portos de Leixões, Lisboa/Setúbal e Sines, como principais portos portugueses está correcta, mas a indicação de um aeroporto na Ota está errada, porque é uma opção já abandonada. Contudo, talvez se mantivesse quando este mapa foi feito.

O PP 16



Decorre do que já acima ficou dito que as funções do troço português do PP 16 deverão ser desempenhadas pela extensão até Sines do troço nacional do PP3, entre Caia e Poceirão, devendo, por isso, as respectivas verbas transitar do PP16 para o PP3.

Seria de todo injustificável construir uma nova linha entre Sines e a fronteira, ainda por cima em bitola ibérica, quando o mesmo percurso já hoje se faz também em bitola ibérica, embora percorrendo uma distância maior.

Talvez tivesse feito algum sentido, se ela tivesse sido concluída em 2007, como acordado na Cimeira Ibérica de 2003, dado que se anteciparia alguns anos à entrada em serviço da linha Lisboa-Madrid (PP3). Mas como nem sequer foi iniciada e agora só iria estar operacional simultaneamente com o projecto PP3, seria puro desperdício investir numa linha de bitola ibérica que, mesmo que se viesse a investir depois na sua conversão em bitola europeia, iria fazer concorrência a uma linha já de si de duvidosa rentabilidade, resultando em 2 linhas quase paralelas, sem viabilidade económica.

O PP 19 (High-Speed Rail Interoperability in Iberian Peninsula) parece pretender resumir as linhas interoperáveis da Península Ibérica, mas sucede



que este mapa não contém todas as linhas também interoperáveis dos projectos já acima abordados e contém uma linha (Évora-Faro), que em nenhum deles está contemplada, pelo que não parece ser oportuno nem importante comentá-lo.

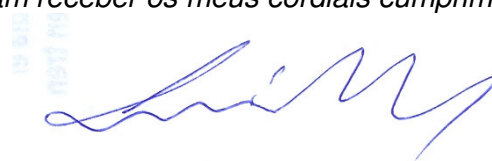
Admite-se que o texto associado a este mapa contenha os esclarecimentos necessários.

4 – PROPOSTA

Em resultado dos comentários e sugestões anteriores, propõe-se que :

1. Em território português todas as linhas da rede ferroviária de bitola europeia sejam interoperáveis e sejam projectadas e construídas para operarem com tráfego misto (passageiros e mercadorias), independentemente da categoria de AV com que forem classificadas ;
2. O troço Lisboa-Poceirão do PP 3 seja suspenso e reavaliado, por forma a evitar os inconvenientes atrás citados (percurso alongado, atravessamento de uma cidade em que não tem paragem, enorme e cara ponte sobre o estuário do rio Tejo e potenciais danos na sua navegabilidade), desejavelmente comparando-o com alternativas reais e credíveis. Entretanto, a continuidade do tráfego de passageiros seria assegurada pela extensão da bitola europeia até ao Pinhal Novo, recorrendo a uma das 2 vias existentes na recta de 12 km que une o Poceirão ao Pinhal Novo e, dotar esta estação de um intercambiador, para os comboios com eixos telescópicos poderem entrar na rede suburbana (bitola ibérica) e chegarem a Lisboa, via Ponte 25 de Abril;
3. O troço Poceirão-Caia do PP 3 seria imediatamente prologado até ao porto de Sines e até ao porto de Setúbal, tornando desnecessária a construção de uma nova linha entre Sines e a fronteira, prevista no PP 6, transitando a correspondente dotação orçamental para o PP3. A estação de “Évora AV” seria redesenhada, para permitir comboios directos entre Lisboa e Évora, e a estação de “Évora LC” seria eliminada, por já não se justificar. O balanço final destas alterações permitiria não gastar cerca de 100 M€ ;
4. O percurso inicial da futura linha AV entre Lisboa e o Porto (PP 3) far-se-ia pela margem esquerda do Tejo (zona relativamente plana) até Santarém, aí inflectindo para norte (atravessando o Tejo), enquanto que um outro ramo continuaria pela mesma margem até à estação de Abrantes/Rossio ao Sul do Tejo, onde ligaria à linha da Beira Baixa, que, após a migração da sua bitola para a europeia até à fronteira de Vilar Formoso (ou de Almeida), permitiria a ligação directa (e interoperável) dos portos de Sines, Setúbal e Lisboa a qualquer ponto da Europa Ocidental (PP 8) ;
5. A futura linha Aveiro-Vilar Formoso/Almeida teria traçado novo até Mangualde, passando a sul de Viseu. Daí em diante, seguiria o actual traçado da linha da Beira Alta, com algumas correcções de traçado, com um investimento simultâneo do PP 3 e do PP 8 ;
6. A ligação em bitola europeia do porto de Leixões a Contumil (sul) e a Ermesinde (norte) teria de ser alargada na actual bitola ibérica, para poder assegurar a ligação simultânea a ambas as redes, como terá que suceder com os restantes portos ibéricos (Barcelona, por ex).

Esperando que estas sugestões/propostas possam recolher a vossa compreensão e aceitação, queiram receber os meus cordiais cumprimentos.



Lisboa, 14 de Setembro de 2010