

Manifesto

PORTUGAL – UMA ILHA FERROVIÁRIA NA UNIÃO EUROPEIA

Portugal em breve irá ficar isolado do resto da Europa comunitária, tornando-se numa ilha ferroviária, já que os comboios nacionais não irão poder prosseguir por terras de Espanha porque do lado de lá as linhas irão ter distâncias entre os carris (bitolas) diferentes e sistemas operativos igualmente distintos das linhas portuguesas.

Como consequência da política seguida pelos sucessivos governos portugueses, um comboio de mercadorias ou um comboio de passageiros não poderão prosseguir a sua marcha para fora de Portugal, ficando retidos na fronteira, porque a Espanha tem renovado a sua rede ferroviária e adoptou os critérios europeus de interoperabilidade e Portugal não.

Em consequência, se nada for implementado brevemente, o nosso País ficará completamente isolado da União Europeia em termos ferroviários, ficando dependente dos “portos secos” de Vigo, Salamanca e Badajoz em Espanha e das vias marítima e rodoviária.

As consequências económicas serão graves, pois iremos diminuir a nossa competitividade, o que nos tornará ainda menos atractivos quer para o investimento nacional quer para o estrangeiro.

Portugal tem uma rede centenária a precisar de uma renovação importante, com linhas velhas que possuem características técnicas completamente desajustadas em relação ao que se pratica no Mundo actual. Os planos de investimento ferroviário, anunciados pelos vários governos, mais não são do que meros trabalhos de manutenção ou de modificação pontual. São “simples remendos” como já ficou demonstrado com o paradigmático projecto de “Modernização da linha do Norte”. Gasta-se o dinheiro público, que é de todos nós, em melhoramentos e obras pontuais e, no final, fica-se à mesma com linhas que se mantém obsoletas e que não correspondem às nossas necessidades e ao que se deseja para o Presente e o Futuro do País.

Portugal e a nova Rede Ferroviária Europeia (RTE-T)

Portugal não se tem empenhado na construção da vertente ferroviária das redes transeuropeias de transportes (RTE-T) que nos permitiria, com as novas linhas de bitola europeia projetadas para tráfego misto, ligações directas com toda a Europa, o nosso principal parceiro comercial, sem ficarmos obrigados aos custos e aos tempos de transbordo nas plataformas logísticas espanholas de Vigo, Salamanca e Badajoz. **Se nada for feito, tornar-se-ão numa espécie de alfândegas a que as nossas importações e exportações ficarão sujeitas.**



A alternativa terrestre continuará pois a ser para Portugal, apenas a do transporte rodoviário de longo curso, cujo futuro sabemos limitado por razões energéticas, ambientais, de congestionamento e de segurança das estradas, factores agravados por custos adicionais de operação como taxas, horários e todo o tipo de regulamentos destinados a dificultar o atravessamento de alguns países europeus. Assim a dependência da rodovia tornar-se-á um obstáculo ao investimento estrangeiro em Portugal e ao desenvolvimento da economia portuguesa. A alternativa marítima, mais lenta e morosa, oferece piores condições de frequência, rapidez e fiabilidade que as vias terrestres, para além de ser muito menos eficiente na ligação aos mercados mais afastados da orla costeira da Europa onde se situam muitas das principais indústrias e centros de consumo.

Esta é a razão porque a União Europeia definiu uma rede transeuropeia de transportes, ligando entre si as principais cidades, portos, aeroportos e plataformas logísticas (nós da rede) com a criação de 9 Corredores Transeuropeus.

O Corredor Atlântico (a amarelo no mapa) é vital para o futuro da competitividade da economia portuguesa



Como se pode ver no mapa, a rede ferroviária transeuropeia prevê duas ligações internacionais essenciais para Portugal, a Norte a linha Aveiro-Vilar Formoso e a Sul a linha Sines/Lisboa – Badajoz, complementadas com a linha litoral Sines/Lisboa-Porto/ Leixões. Para isso a UE disponibilizou fundos para participar na respectiva construção, tanto no QCA 2007-2013 como no actual QCA 2014-2020, sendo que neste a comparticipação a fundo perdido, dentro de certos limites, atingiria os 85%. Portugal pouco ou nada fez para conseguir essas verbas comunitárias. Nem chegou a apresentar projectos de engenharia necessários para viabilizar a formalização das candidaturas. O único projecto que chegou mais longe foi a ligação Sul entre Lisboa e a fronteira espanhola em Badajoz, projecto ferroviário Pocerão-Caia, mas onde não se construiu sequer um metro de linha em bitola europeia já que há um litígio jurídico de 150 milhões de Euros com o consórcio ELOS, a quem fora adjudicado o trabalho, pois um novo governo decidiu abandonar pura e simplesmente a implementação física da bitola europeia.

Entretanto, os projectos já aprovados para as actuais linhas portuguesas não resolvem minimamente a situação, pois que as ligações à Europa **terão de ter INTEROPERABILIDADE FERROVIÁRIA**, ou seja, terem as mesmas características técnicas das redes transeuropeias, designadamente a **bitola europeia** (1435 mm), a electrificação (25KV) os sistemas de comunicação (GSM-R) e de sinalização e controlo (ERTMS) e traçados compatíveis com comboios de mercadorias de 750 metros. Só deste modo as composições ferroviárias poderão circular em território nacional e na Europa a velocidade elevada, sem necessidade de haver transbordos (de passageiros ou de mercadorias), ou seja, sem haver roturas de carga em qualquer ponto do trajecto. Tal como já acontece na restante Europa, os nossos comboios de mercadorias de tracção eléctrica deveriam ter 750 metros de comprimento, circulando até 120 km/h. Ora, com excepção da electrificação a 25 KV, nada disto existe na nossa mais que centenária rede de **bitola ibérica** (1668 mm) a qual, salvo na linha do Norte e nas suburbanas, é de via única o que, aliado à insuficiente capacidade nos itinerários de grande tráfego como são os do Corredor Atlântico, torna muito caras e demoradas quaisquer obras de modernização com as linhas em funcionamento, além das condições do traçado não serem as desejáveis, tais como elevados declives (pendentes). Em consequência, o futuro logístico de Portugal e sua ligação à Europa, implicam a construção de linhas novas, eventualmente aproveitando alguns troços existentes de acesso a polos nacionais importantes e sempre que isso não comprometa o objectivo essencial de ligações modernas à União Europeia.

Neste contexto, Portugal terá de conviver, durante algumas décadas, com duas redes ferroviárias com bitolas diferentes, mas com pontos comuns (portos, estações e plataformas logísticas).

Aliás, o mesmo acontece em Espanha, com a diferença de que a Espanha programou o seu futuro com tempo e aproveitou sempre ao limite os fundos europeus, avançando com uma nova rede em bitola europeia há já 29 anos, a crescer em bom ritmo em direcção à Europa e a chegar brevemente à nossa fronteira. A travessia pela orla Mediterrânica dos Pirenéus já está activa desde 2014, data em que o porto de Barcelona passou a operar em duas bitolas. A travessia pela orla Atlântica, em Irún, deverá estar concluída até 2020. Assim que a bitola europeia estiver nos principais portos e plataformas logísticas de Espanha, é previsível que desapareçam do tráfego rodoviário mais de 30.000 camiões pesados que diariamente atravessam os Pirenéus e surjam todo o tipo de obstáculos e de custos para países que, como Portugal, não se prepararam a tempo.

Note-se também que os Estados Membros da UE, incluindo Portugal, comprometeram-se a construir os eixos principais nacionais do Corredor Atlântico, em bitola europeia, até 2030 e Portugal ainda não construiu 1 metro de Linha em bitola europeia nem se sabe quando começará.

A situação torna-se ainda mais grave pelo facto da Espanha ter planos para encerrar as suas antigas linhas de bitola ibérica que se ligam ao nosso País, conforme um estudo promovido pelo Ministério do Fomento e divulgado em 2013 (XXVI Cimeira luso-espanhola, de 13 de Maio de 2013). Quando esses planos forem executados, os nossos comboios chegarão à fronteira espanhola e não poderão continuar para o lado de lá, porque a rede e os sistemas operativos são diferentes, e terão de utilizar os portos secos espanhóis criados juntos à nossa fronteira para os necessários transbordos. E assim, por tais razões, Portugal está prestes a tornar-se numa ilha ferroviária na União Europeia, uma “jangada de pedra” perdida no canto Sudoeste da Europa.

CONCLUSÃO: Em termos ferroviários, Portugal irá ficar isolado da UE, com consequências económicas bastante graves, uma vez que se tornará cada vez menos atraente para o investimento industrial, quer nacional quer estrangeiro. O nosso País ficará muito dependente dos portos secos de Vigo, Salamanca e Badajoz do país vizinho e os nossos portos terão um crescimento muito limitado.

Vamos deixar que a dependência de Portugal se torne irreversível?

Esta é a questão que colocamos aos nossos responsáveis políticos e à nossa sociedade civil em geral.

Portugal, junho de 2017

Os signatários

Alfredo Marvão Pereira	economista
António Cerdeira Baptista	engenheiro,ex-diretor coordenador no ML
António Cerveira Pinto	analista político
António Curto	economista
António Gomes Marques	bancário
António José Coelho	empresário
António José Mocho	empresário, gestor
António Leite Marques	empresário
Armando Ramalho de Almeida	engenheiro eletrotécnico, IST
Carlos Alberto Chambel Santos	bancário
Carlos Mendes Jorge	engenheiro aeronáutico
Eduardo Pessoa Santos	eng.mil/civil(AM/IST)esp.aerod/aerop.p-gr.SHST
Eugénio Menezes de Sequeira	investigador coordenador, conselheiro

Fernando Santos e Silva	eng.elet.IST, especialista em transportes
Fernando Teixeira Mendes	empresário, gestor de empresas
Francisco Batel Marques	professor universitário
Henrique Cabral da Silva	engenheiro, co-fundador do EIM
Henrique Neto	empresário
Jorge Paulino Pereira	prof.vias com.e transp.(IST,UnivLisboa),consultor
José António Girão	professor jubilado, FE/UNL
José Manuel Consiglieri Pedroso	engenheiro, ex-sec.Estado transportes
José Osvaldo Bagarrão	engenheiro, ex-diretor mat.circulante no ML
José Pereira Coutinho	especialista em transporte aéreo
Luis Cabral da Silva	engenheiro, especialista em transportes
Luis Mira Amaral	engenheiro, economista
Luis Reis Torgal	professor catedrático
Manuel de Pinho Vaz da Silva	engenheiro, MBA econ. e finanças UNL
Mário Gomes Ribeiro	eng.mec.IST
Mário Lopes	eng.civil, professor do IST
Patrick Monteiro de Barros	empresário
Paulo Joaquim Bispo Vargas	eng .eletrotécnico, consultor de energia
Pedro Sena da Silva	engenheiro
Pedro Vazão de Almeida	engenheiro, ex-diretor operação no ML
Rómulo Machado	advogado
Rosalina Pires Marques	empresária

Rui Rodrigues

consultor em transportes

Teresa Sá e Melo

investigadora

Ventura Leite

economista

Victor Neves

arquitecto