

O CONVIDADO

Alta velocidade ferroviária: desatar o nó



S. POMPEU SANTOS
Engenheiro civil

A alta velocidade ferroviária, popularizada como TGV, continua na ordem do dia. Em 2005, há seis anos, o Governo de José Sócrates, recém-empesado, considerava o TGV uma prioridade nacional. A ideia era ambiciosa: dispor de uma rede ferroviária para comboios a 300 km/hora, em bitola europeia.

Todavia, o projecto foi sempre objecto de fortes críticas, designadamente pelas dúvidas quanto à sua sustentabilidade financeira e quanto ao modelo de financiamento/construção das obras, através de parcerias público-privadas (PPP), bem como pelas opções técnicas adoptadas, nomeadamente pelo facto de algumas linhas serem só para passageiros.

Com o apertar da crise, em finais de 2009, o entusiasmo começou a esmorecer. Ainda assim, em meados de 2010 foi assinado o contrato da PPP1, correspondente ao troço Poceirão-Caia da linha Lisboa-Madrid. Contudo, as obras nunca arrancaram.

Entretanto, o Governo de Passos Coelho, com o ministro Santos Pereira responsável pelo assunto, assumiu logo de início uma posição crítica relativamente ao projecto. O objectivo passou a ser transformar o projecto do TGV numa rede em bitola europeia, essencialmente para mercadorias, com vista a ligar Portugal, e em particular os portos principais, como Sines, à Europa. Em vez da "alta velocidade", a ambição passou a ser ter linhas mistas, para passageiros e mercadorias, em "velocidade elevada": 240 km/hora. Há contudo aqui alguns problemas a resolver. Vejamos!

Para se conseguir uma ligação à Europa para mercadorias é preciso que esta seja também construída em Espanha. Ora acontece que em Espanha, que já possui uma rede de "alta velocidade" com quase 2000 km, esta é só para passageiros. Apenas algumas das linhas em construção ou em projecto prevêem o transporte de mercadorias. No corredor Badajoz-Madrid-Valladolid-Palencia-Vitoria-Hendaye, que é o de maior interesse para Portugal, tanto o troço Madrid-Valladolid (que acabou de ser inaugurado) como o troço Palencia-Vitoria (ainda em projecto) são também só para passageiros. Isto é, vai demorar pelo menos uma década até haver um corredor em bitola europeia que permita o transporte de mercadorias de Portugal para lá dos Pirenéus.

Como desatar este nó? Há que considerar vários aspectos, designadamente o modelo de financia-

mento/construção das obras, bem como o seu planeamento e as condições técnicas de cada uma delas.

Relativamente à PPP1, Poceirão-Caia, parece óbvio que não tem condições para avançar, e o respectivo contrato deverá ser anulado. A própria RAVE não faz sentido continuar, devendo as suas competências ser transferidas para a REFER, a entidade responsável em Portugal pelas infra-estruturas ferroviárias, a qual deverá passar a tratar também da nova rede. As obras deverão ser realizadas nos moldes convencionais, com financiamento através de bancos de investimento.

Quanto às obras a realizar, parece claro que temos de nos concentrar no corredor Poceirão-Caia. Além disso, como o terreno é plano, a linha será relativamente barata. Contudo, as obras deverão ser realizadas por fases e interligadas com as linhas da rede convencional existente, de modo a reduzir os custos e a rentabilizar os investimentos.

Numa primeira fase deverá ser construído o troço Évora-Caia, em bitola europeia e para tráfego misto. A velocidade de projecto deverá ser de 300 km/hora, já que neste caso a "alta velocidade" não se traduz num aumento significativo do custo. Seria um grave erro estratégico abdicar da "alta velocidade" nesta linha. Com vista a reduzir os custos iniciais, embora a plataforma fique prevista para via dupla, será instalada apenas uma das vias, e usadas travessas de três carris (bi-bitola). O troço, com uma extensão de cerca



Alta velocidade na ordem do dia

de 90 km, terá um custo da ordem de 360 milhões de euros. Usando a linha do Alentejo até Évora, este troço permitirá ligar os portos portugueses, nomeadamente Sines, a Espanha, em bitola ibérica, em excelentes condições. No que se refere ao transporte de passageiros, instalando um intercambiador à saída de Évora, permitirá efectuar serviços Lisboa-Madrid, com comboios de eixos variáveis, através da ponte 25 de Abril e a estação em Entrecampos, em cerca de 3h40, ou seja um terço do tempo actual.

Numa segunda fase deverá ser construído o troço Poceirão-Évora. A plataforma será também construída para via dupla e instalada inicialmente apenas uma das vias, mas agora com carris simples, em bitola europeia. Este troço, com uma extensão de cerca de 85 km, te-

rá um custo da ordem de 300 milhões de euros. Isto é, o custo destes dois troços será da ordem de 660 milhões de euros, ou seja o valor do financiamento europeu já consignado para a linha de "alta velocidade" Poceirão-Caia. Com o intercambiador instalado agora no Poceirão, a viagem Lisboa-Madrid passará a ser realizada em pouco mais de três horas.

Numa terceira fase, quando houver corredor em Espanha em bitola europeia para mercadorias, será então completada a ligação em bitola europeia ao porto de Sines e, eventualmente, ao de Setúbal, ou mesmo à Autoeuropa. A ligação Poceirão-Sines deverá ser realizada aproveitando a linha do Sul, até ao norte de Grândola, cuja plataforma já está preparada para duas vias, instalando ao lado da via existente uma nova via com travessas bi-bitola. Com uma extensão de cerca de 50 km, o custo dessa obra será da ordem de 60 milhões de euros. A ligação Grândola-Sines deverá ser realizada através de uma linha nova, em via única de bitola europeia. Terá uma extensão de cerca de 45 km e um custo da ordem de cem milhões de euros.

Em resumo, por menos de 200 milhões de euros será possível o transporte de mercadorias, para Espanha em bitola ibérica e depois para toda a Europa em bitola europeia, bem como o transporte de passageiros Lisboa-Madrid em condições competitivas com o avião. Esperemos então que Espanha faça a sua parte e nos ajude a desatar o nó.