



TRANSPORTES



O ministro Pedro Marques (ao lado) e com a comissária europeia Violeta Bulc, (em baixo) na segunda-feira, na estação da Covilhã, dando início simbólico às obras de modernização do troço Covilhã-Guarda
FOTOS NUNO BOTELHO

Pedro Marques Ministro do Planeamento e das Infraestruturas

“Quem aposta na ferrovia tem de fazer tudo para que esta seja uma opção para as empresas”

É o ministro Pedro Marques que diz: “Se o investimento ferroviário em Portugal não fosse estratégico para a Europa e para Espanha, nem o chefe de Governo espanhol nem a comissária europeia dos Transportes tinham vindo a Portugal para celebrar o lançamento do concurso para o ‘elo perdido’ [missing link] da ligação ferroviária Évora-Elvas e o início das obras na linha Elvas-Caia.”

O primeiro-ministro António Costa também esteve no evento de segunda-feira em Elvas — assinalando, aliás, um primeiro grande investimento público —, mas o ‘anfitrião’ da festa foi o ministro do Planeamento e das Infraestruturas. É ele que tem o dossiê em mãos e que no mesmo dia ainda viajou até à Covilhã com a comissária Violeta Bulc para inaugurar o início de outra obra, a modernização da linha Covilhã-Guarda.

O chamado Programa Ferrovia 2020, que tutela, saiu finalmente do papel e começou este ano a tomar forma de obra. “Todos os corredores do programa [intervenção em mais de mil quilómetros de linha, num valor total de cerca de €2 mil milhões] estão a entrar em obra (Linha do Norte, do Minho, da Beira Alta e da Beira Baixa e Corredor Sul), e os complementares ou estão prestes ou na fase de projeto”, afirma o ministro ao Expresso. “Tivemos uma batalha quase diária nos últimos dois anos para conseguir executar este investimento agora”, diz, entre alguns lamentos sobre o atraso em que os trabalhos de ferrovia foram deixados pelo anterior Governo.

Portos-portas da Europa

O certo é que agora já é possível relançar o investimento público: “Com certeza que tínhamos o financiamento comunitário assegurado, mas a componente nacional é da ordem dos €800 milhões no Ferrovia 2020. Ter

uma situação estável das finanças públicas é um fator importante”, afirma, salientando que “o Governo está a investir muitas das energias e recursos financeiros na ligação dos portos à Península Ibérica e à Europa”.

Em concreto, o ministro aponta as virtualidades do porto de Sines (a ministra do Mar também esteve em Elvas), servido pelo Corredor Sul, “de enorme potencial, incluindo o de poder ser o porto de Madrid. É o porto atlântico de águas profundas mais próximo do canal de Panamá e, como tal, de muitas regiões espanholas e o interland ibérico”, diz, sublinhando que o próprio Mariano Rajoy destacou a importância de Sines como “uma via de entrada de mercadorias muito importante para a Europa”. Para Pedro Marques, a região da Estremadura espanhola também tirará aproveitamento do potencial de Sines, dando mais competitividade às suas empresas. A mudança para o módulo ferroviário é, aqui, fundamental, diz.

O ministro faz, porém, questão de afirmar que não está a “diabolizar o transporte rodoviário”, até porque este já está a tornar-se mais eficiente em termos ambientais e a trabalhar



para a ‘descarbonização’. “Mas quem aposta na ferrovia tem de fazer tudo o que é necessário para que esta seja uma opção para as empresas”, declara.

Bimodos e bititola

Assunto igualmente premente é o chamado problema das bitolas, que já deu origem a um manifesto assinado por empresários, que temem que Portugal venha a ser uma “ilha ferroviária”. Portugal e Espanha usam a bitola ibérica, mais larga, e a generalidade dos países da UE tem a ‘bitola europeia’ (os

bálticos também têm o problema da ‘bitola russa’). Espanha adaptou alguns troços já para a europeia, mas todo o trabalho de construção ferroviária está a ser coordenado entre os dois países, garante o ministro.

Neste sentido, os novos troços serão feitos em “travessa polivalente”, que permite a conversão já para a bitola europeia, ao mesmo tempo que as novas aquisições de “material circulante” poderão ser também em ‘bititola’, isto é, capazes de circular nos dois tipos de bitola — o que Espanha já estará a fazer. Efetuar toda a

transição custaria centenas de milhares de milhões de euros: “Só para fazer os dois corredores internacionais em bitola europeia seria pelo menos €7 mil milhões”, diz o ministro.

Do mesmo modo, a substituição do velho equipamento já levará em conta o duplo fator financeiro e ambiental. Segundo o ministro, o programa de aquisição de material circulante (não financiado pela União) que a CP está a lançar tem a prioridade de dever ser ‘bimodo’ — locomotivas que podem funcionar a diesel e também nas linhas eletrificadas e cuja distinção é indiferente para o cidadão. O primeiro concurso será lançado este ano, mas outros se seguirão, gradualmente, “de modo a substituir material que está alugado à Renfe e oferecer serviço de melhor qualidade às redes regionais”, anunciou. Com o Ferrovia 2020, a esmagadora maioria da rede ficará eletrificada.

Consensos de lado a lado

O ministro confessa que, em termos políticos, gostaria que em Portugal “se demorasse menos a gerar consensos ou a estabilizá-los e mantê-los”. Se a discussão do TGV “envenenou e, na prática, paralisou todo o investimento ferroviário estruturante durante décadas”, é altura agora de seguir em frente, até porque quando se voltar a essa discussão, diz, ter-se-á de levar em conta a entrada do transporte aéreo *low cost*. “Fizemos o Ferrovia 2020 a partir do Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas [PETI], elaborado pelo anterior Governo e para o qual foi ouvido o PS. Valorizaremos os consensos com o PSD para dar estabilidade aos investimentos, mas de certeza que não desvalorizaremos o que foi alcançado à nossa esquerda.”

LUÍSA MEIRELES

lmeireles@expresso.imprensa.pt

TRÊS PERGUNTAS A

Violeta Bulc

Comissária dos Transportes

■ São um bom momento as inaugurações das obras ferroviárias em Portugal?

■ Os caminhos de ferro são um tema-chave e mais de 73% dos investimentos a nível da UE são nesta área. São importantes por causa da descarbonização do transporte e são o meio mais limpo. Iniciei o projeto de tirar as mercadorias da estrada, substituindo-a pelos caminhos de ferro, em soluções multimodais.

■ Porquê tanto ênfase na descarbonização?

■ Na Europa, morrem por ano prematuramente 40 mil pessoas por causa da poluição. Os transportes contribuem com 24% das emissões. Se tirássemos o tráfego de mercadorias das estradas também diminuiríamos os acidentes, que matam 26 mil pessoas por ano e ferem outras 137 mil. Os camiões causam 18% dos acidentes e as camionetas e carrinhas 70%.

■ Qual é a importância do corredor atlântico?

■ Os nove corredores estratégicos existentes aproximam os Estados-membros. Em particular, este ajuda os portos portugueses a serem mais competitivos, desempenhando em especial um papel importante ao trazar o tráfego asiático que passa pelo canal do Panamá até ao mercado único.

PORTAGENS

Comissão prepara uniformização

Violeta Bulc anunciou na Covilhã que a Comissão Europeia está a preparar legislação no sentido de uniformizar o sistema de portagens em toda a União Europeia (UE), tendo em vista a fragmentação existente entre os Estados-membros e também a lacuna de normas. A ideia, segundo

explicou, é uniformizar ou compatibilizar o mecanismo através do qual é feita a cobrança eletrónica das portas (o identificador da Via Verde em Portugal, por exemplo) no espaço da UE, de modo a que uma mesma viatura possa ser portajada, sem incómodo para o condutor. Por outro lado, uma outra diretiva atualmente em discussão prevê um conjunto de normas comuns (Diretiva Eurovinheta) às portagens. Salvaguardando a competência de cada Estado-

membro em decidir sobre o assunto e as vias a portajar, a diretiva, elaborada ainda em maio, propõe um conjunto de princípios de clareza e transparência a que devem obedecer, dando indicações para o cálculo das portagens em função, por exemplo, da tonelagem, da emissão de carbono, do congestionamento de tráfego, da manutenção ou do tipo de financiamento. Carros elétricos, por exemplo, poderiam ser isentos ou ver muito reduzida a taxa. L.M.