

O NOVO EIXO DE BITOLA EUROPEIA E ALTA VELOCIDADE LISBOA – PORTO

Lisboa, 5 de Maio de 2009

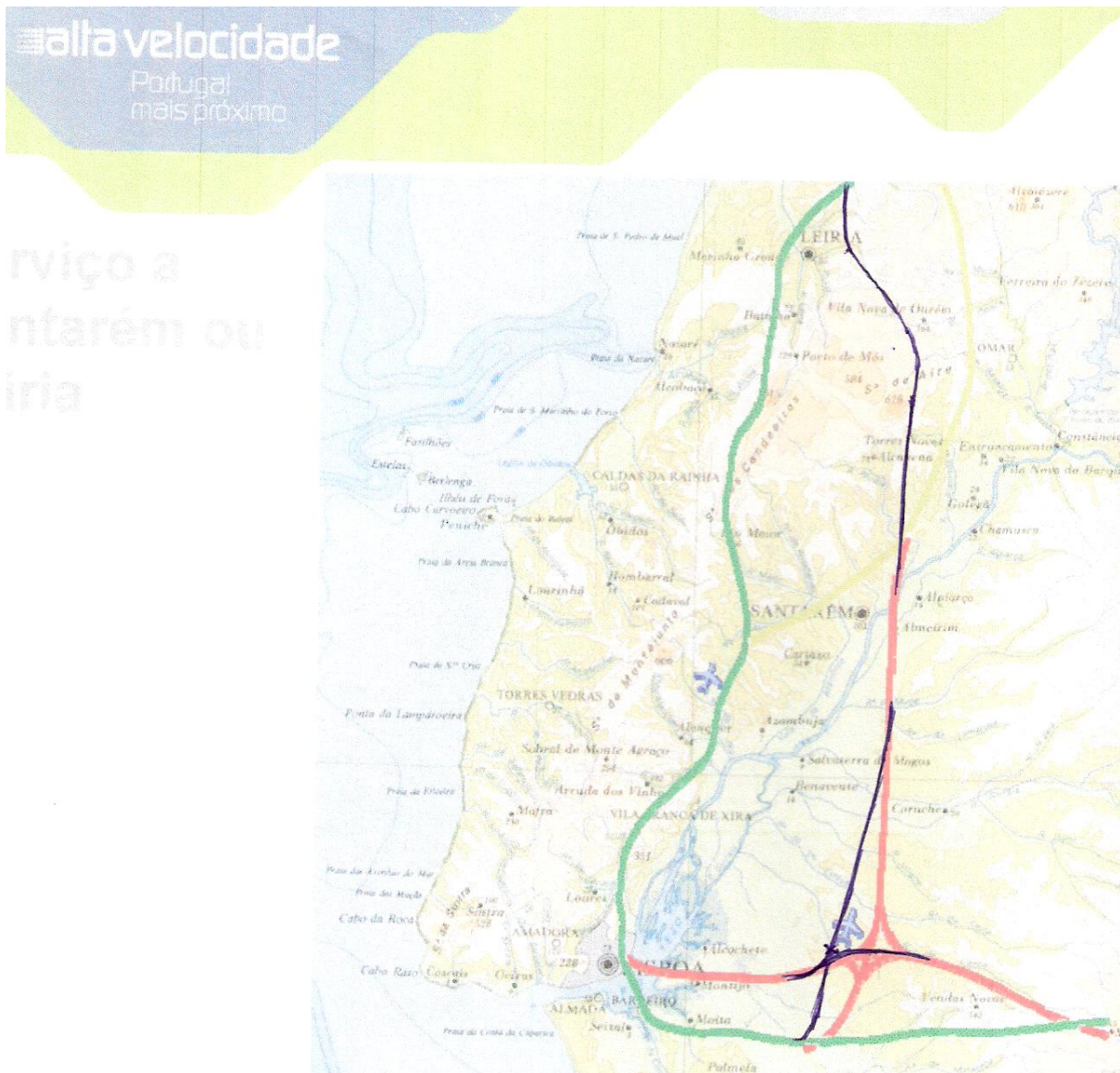
Mário Lopes, Membro da Direcção da ADFER, Prof. do Dept. eng^a Civil (Área de estruturas) do IST

No que diz respeito à Linha de Alta Velocidade (AV) Lisboa-Porto há duas questões que se têm colocado publicamente. Portugal precisa de uma rede de Alta-Velocidade ferroviária em bitola europeia? Se sim, qual o melhor traçado na aproximação a Lisboa?

Para a primeira questão há respostas para todos os gostos. Cada uma pode ser justificada assumindo pressupostos e critérios de análise que favoreçam a resposta que se pretende obter. A razão apresentada no início da década de 1990 para preterir a construção da rede de AV face à modernização da Linha do Norte foi de que não valia a pena gastar milhares de milhões de contos apenas para demorar menos 15 minutos entre Lisboa e o Porto. É óbvio que se o pressuposto estivesse correcto (de que o que está em causa é apenas o tempo de viagem Lisboa-Porto e que o diferencial entre a AV e a ferrovia convencional é apenas 15 minutos) a conclusão também estaria. Ou seja, se pensarmos apenas à escala do nosso país, num prazo relativamente curto, e esquecermos o transporte de mercadorias, é óbvio que não há justificação para construir a rede de AV. Mas não é assim que se devem tomar decisões. Se se pretender tomar a melhor decisão do ponto de vista do interesse público o problema deve ser analisado na sua globalidade, considerando a nossa inserção internacional, numa perspectiva de longo prazo, e tendo em conta todas as vertentes da questão.

Neste contexto, no âmbito ferroviário, Portugal precisa acima de tudo de uma rede de bitola (distância entre carris) europeia. Como se sabe a bitola em Portugal e Espanha (bitola ibérica) é diferente da bitola no resto da Europa ocidental. A Espanha está a construir a sua rede de AV em bitola europeia e há 20 anos que prepara a migração da bitola ibérica para a bitola europeia na rede convencional, introduzindo as travessas de dupla fixação (que permitem fixar os carris tanto na posição correspondente a uma bitola como à outra). Se Portugal nada fizer poderá ficar isolado da Europa por via ferroviária em 2020 (ou pouco depois, de acordo com os Planos e anúncios do Governo espanhol). Com as questões ambientais e energéticas a impulsionar o máximo possível a utilização dos modos de transporte marítimo e ferroviário, o isolamento ferroviário transformar-se-á numa portagem espanhola nas nossas fronteiras devido aos transbordos que será necessário fazer, reduzindo a competitividade da nossa economia.

A questão da Alta Velocidade, que se refere apenas ao transporte de passageiros, embora menos importante que a questão da bitola, também tem importância, em particular devido à política de Espanha, que está a construir uma das melhores redes de AV do mundo. Dada a maior competitividade da AV relativamente ao transporte aéreo para distâncias até 800km, acentuar-se-á a tendência actual de redução da oferta de transporte aéreo entre cidades espanholas, fazendo com que as ligações entre cidades da península ibérica se façam essencialmente por via ferroviária. Se Portugal não acompanhar o desenvolvimento da rede espanhola de AV e insistir nos investimentos essencialmente rodoviários, ou seja, num modelo insustentável a médio e longo prazo, as melhores comunicações ferroviárias em Espanha (com velocidades médias cerca do dobro das de Portugal) e a diferença da bitola isolarão o nosso país. A Espanha atrairá a imensa maioria do investimento externo e turismo dirigido à península Ibérica. Corre-se assim o risco de transformar Portugal em pouco mais do que uma reserva de mão-de-obra barata para a economia espanhola. É fundamental contrariar estas tendências. Portugal deve promover boas ligações directas para passageiros e mercadorias entre as principais cidades do eixo Atlântico sem passagem por Madrid, o que reforça a importância da ligação Lisboa-Porto e da ligação Porto-Vigo. Para as mercadorias a ligação Aveiro-Salamanca é muito importante, pois é a principal via de escoamento para a Europa. A linha de AV Lisboa-Porto permite melhorar tempos de percurso Lisboa-Porto no longo curso de passageiros e aumentar a fiabilidade de todos os serviços (cumprimento de horários, importante para a competitividade do transporte ferroviário), pois a Linha do Norte, além de estar saturada junto a Lisboa e ao Porto, suporta com dificuldade serviços de diferentes características: longo curso, regionais, suburbanos e mercadorias, o que acarreta falta de fiabilidade nos serviços prestados. É um investimento importante (deve estudar-se a possibilidade de ser faseado) mas as razões referidas também mostram que não é urgente. Nada o justifica a todo o custo. É importante minimizar as relações custo/benefício, pelo que as principais opções devem estar bem fundamentadas, o que nos traz à segunda questão: qual o melhor traçado da Linha de AV Lisboa-Porto na aproximação a Lisboa? A ADFER e posteriormente a CIP/TIS propuseram uma saída única de Lisboa das Linhas de AV Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid, com um troço comum até ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL). Aí as Linhas separar-se-iam, seguindo a Linha Lisboa-Porto para norte pela margem esquerda do Tejo em direcção a Almeirim, atravessando o Tejo a nordeste de Santarém. A partir daí a Linha continuaria para norte passando perto de Torres Novas, contornado a Serra d'Áire pelo leste em direcção à saída de Leiria da A1 (nó da Caranguejeira) e ligando ao traçado previsto pela RAVE ligeiramente a oeste de Pombal. A figura 1, adaptada de uma apresentação da RAVE, ilustra esquematicamente este traçado, bem como o traçado da Linha Lisboa-Porto da RAVE ao sul de Pombal.



(Nota: o NAL está representado mais próximo de Vendas Novas do que de Alcochete, o que não está correcto. Por isso neste mapa corrige-se a posição do NAL e da linha de AV na sua vizinhança)

Figura 1 – Representação esquemática dos traçados alternativos para a linha de AV Lisboa-Porto ao sul de Pombal

(http://www.rave.pt/Portals/0/Documentos/Noticias/apresentacao_2007_11.pdf, pág. 18)

Fez-se uma comparação entre os custos de construção dos 2 traçados com base nas seguintes hipóteses (ver Anexo 1, disponível em <http://www.civil.ist.utl.pt/~mlopes/conteudos/AV>):

Traçado da RAVE: adoptam-se os limites superiores das estimativas da RAVE, pois as estimativas inferiores parecem excessivamente optimistas (por comparação com outras Linhas de AV semelhantes e anteriores estimativas da RAVE). O comprimento do traçado é de 165 km da Gare do Oriente a Pombal

Traçado ADFER/CIP/TIS: no troço entre o NAL e o Tejo na zona de Santarém e os primeiros 15 km ao norte do Tejo, adoptou-se o mesmo custo por km que no troço Póceirão-Caia, por o relevo

ter características semelhantes; para a ponte sobre o Tejo em Santarém adoptou-se uma estimativa da RAVE; para o resto do troço Santarém-Pombal sobrestimou-se o custo admitindo que era igual ao do troço Ota-Pombal da RAVE, em que o relevo é mais acidentado e há mais população afectada. O comprimento aproximado do traçado NAL-Pombal é de 145 km.

O resultado é que o custo de construção do traçado da RAVE é cerca de 870 milhões de euros superior, como se demonstra no Anexo 1. As incertezas na estimação das distâncias e dos custos podem alterar quantitativamente este resultado, mas não o alteram qualitativamente.

Outro aspecto importantíssimo é a ligação ao NAL de toda a zona entre Lisboa e Porto, um elemento fundamental para os respectivos acessos internacionais (à excepção da maior parte de Espanha), e por isso para a competitividade económica dessas zonas. Como segundo a RAVE só 5% dos passageiros se dirigirão ao NAL que fica a 53,5 km de Lisboa (pela ponte Chelas-Barreiro), isso significa que os comboios que chegam a Lisboa, antes de voltarem ao Porto, para irem ao NAL terão de percorrer 107 km quase vazios. Nenhum operador fará isto (a não ser que seja fortemente subsidiado com o dinheiro dos impostos), pelo que provavelmente não haverá ligações ferroviárias directas ao NAL a partir do centro do país.

O facto da Linha da RAVE não permitir a circulação de comboios de mercadorias (ver Anexo 2), ao contrário do traçado pela margem esquerda, também terá custos muito elevados (i) após a mudança da bitola em Espanha, pois restringirá ligações directas dos nossos portos a Espanha, e (ii) durante a mudança da bitola na Linha do Norte, pois não haverá alternativas a esta Linha para o transporte ferroviário de mercadorias.

A RAVE tem referido diversos outros factores de comparação, como custos de manutenção, tempos de percurso e perdas de receitas, relativamente aos quais se fazem alguns comentários (ver Anexo 3). Relativamente ao cálculo da diferença dos custos de manutenção, superior no traçado da RAVE por ser mais longo e ter mais túneis e viadutos, apenas foi possível estimar um intervalo grosseiro da respectiva ordem de grandeza, que variaria entre 64 e 300 milhões de euros em 40 anos, consoante (i) se assumisse uma proporção entre os custos de manutenção e a extensão da Linha ou (ii) se considerassem os custos de manutenção como sendo proporcionais aos custos de construção (adoptando o rácio que consta das propostas para o troço Poceirão-Caia), de forma a contabilizar também os efeitos da existência de túneis e viadutos.

O tempo de viagem Lisboa-Porto seria superior em 0 a 4 minutos pelo traçado alternativo (com entrada em Lisboa pela travessia Beato-Montijo, que reduz a distância Lisboa-NAL em 15,5 km relativamente ao percurso pela ponte Chelas-Barreiro), mas o tempo total de viagem para a maioria dos destinos na cidade e região de Lisboa seria menor se a estação de AV em Lisboa fosse Chelas-Olarias ou outra localização na Linha de Cintura.

E tudo isto é sem contar com perdas de receitas devidas a preços de bilhetes mais elevados se se adoptar o traçado da RAVE, que poderiam desviar passageiros para a via rodoviária.

Perante isto como se explica que a RAVE apresente resultados completamente diferentes para as comparações que fez entre o seu traçado e o traçado pela margem esquerda? A resposta é simples: o traçado que a RAVE estudou e disse que era o traçado da CIP não é o proposto pela CIP, mas o traçado que se mostra na figura 2, com passagem pela Ota.

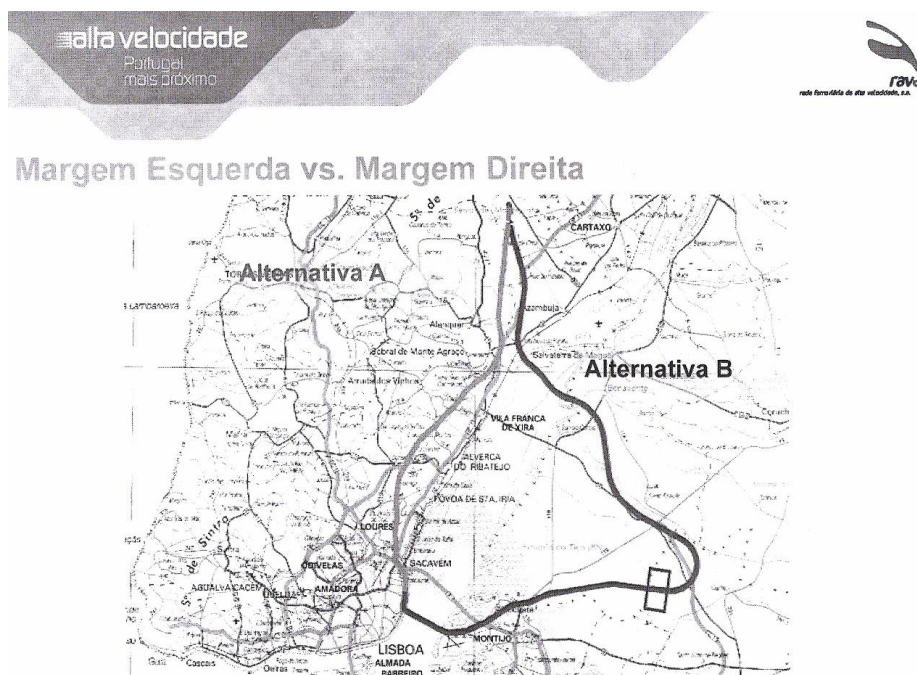


Figura 2 – Traçado da Linha Lisboa-Porto pela margem esquerda do Tejo estudado pela RAVE

Este traçado é absurdo, pois o trajecto do NAL para norte em direcção a Santarém é muito mais favorável pela margem esquerda do Tejo. São terrenos planos e a norte do Tejo não, e a ponte sobre o Tejo nessa zona custa metade do que custa na zona da OTA. Para além disto o traçado pela margem esquerda estudado pela RAVE é um traçado mais longo, o que provoca aumento de tempos de percurso e de custos de construção e manutenção. A este propósito cite-se o que está escrito na pág. 3 da Nota Técnica da RAVE “Alta Velocidade Ferroviária: Análise Comparativa das Alternativas de Entrada em Lisboa”: “A análise comparativa foi, inicialmente, desenvolvida assumindo como pressuposto que, independentemente da decisão que irá ser tomada relativa à localização do Novo Aeroporto de Lisboa, a Alta Velocidade Ferroviária passaria, em qualquer das alternativas, na zona da Ota”. Ou seja, para comparar com o seu traçado, a RAVE escolheu um traçado que ninguém propôs, ainda pior que o seu próprio traçado, e depois concluiu que o seu traçado é melhor. Assim pode justificar-se qualquer solução por mais absurda que seja. Se existir vontade de escolher a melhor solução para o país, é necessário estudar minimamente e comparar as principais alternativas. Neste contexto sugere-se ao Governo que estude o traçado

da Linha de AV Lisboa-Porto aqui designado como ADFER/CIP/TIS e o compare com o traçado proposto pela RAVE, num processo aberto e transparente em que todos os elementos possam ser escrutinados por qualquer observador independente que o deseje fazer e que a discussão pública das vantagens e desvantagens das diferentes alternativas se faça antes da decisão final.

Nota: este texto completa-se com os seguintes elementos de consulta, disponíveis em <http://www.civil.ist.utl.pt/~mlopes/conteudos/AV>, sendo que os Anexos 4 a 6 se destinam a leitores não familiarizados com as questões ferroviárias e a importância da integração de diferentes meios de transportes:

Anexo 1 – Custos de construção

1.1 - Graus de detalhe diferentes do desenvolvimento de alternativas: hipóteses adoptadas na estimação de custos.

1.2 - Cálculos de custos de construção

Anexo 2 – Transporte de mercadorias

Anexo 3 - Outros custos referidos pela RAVE

3.1 – Custos de manutenção

3.2 – Tempos de viagem

3.3 – Perdas de receitas

Anexo 4 – Importância da integração do NAL com a rede de AV

Anexo 5 – Mudança da bitola

Anexo 6 – Principais factores que influenciam o custo de Linhas de AV