

ADFER

A Terceira Travessia do Tejo e a Integração do NAL e da nova rede ferroviária

Lisboa, 18 de Maio de 2009

Mário Lopes (Membro da Direcção da ADFER)

mlopes@civil.ist.utl.pt

Anteriores Sessões da ADFER:

- Travessia Algés-Trafaria**
- Estação Central de Lisboa**
- Porto de Lisboa**
- A Crise Financeira e as Grandes Obras Públicas**
- O Novo Eixo de Bitola Europeia e Alta Velocidade Lisboa-Porto**

Documento da ADFER

O Corredor da Terceira Travessia do Tejo

<http://www.adfer.pt>

1 – escolha do corredor da TTT

2 – componente rodoviária?

3 – túnel ou ponte?



BMB – Beato/península do Montijo/Barreiro

CB – Chelas/Barreiro

Razões para construir a TTT

- Linha de Alta Velocidade (AV) Lisboa-Madrid (**BMB** poupa 3km segundo a RAVE ou 6km segundo a TIS)
- Acesso de Lisboa ao NAL (**BMB** reduz distância em 15,5 km)
- Comboios suburbanos para o Barreiro e longo curso (**CB** reduz distância em 4,3 e 2,2 km respectivamente $\Rightarrow \approx$ em média 2 minutos)

Outros factores de decisão:

- Configuração da rede de AV (custos e ligação ao NAL) (**BMB**)
- Acesso ferroviário à zona Nascente do Arco Ribeirinho sul (Montijo, Alcochete, parte da futura cidade aeroportuária) e St^a Apolónia (**BMB**)
- Porto de Lisboa (**BMB**)
- Impacte Visual (**BMB**)
- Custos da ponte (**BMB**)

Ponte Chelas-Barreiro apresenta como única vantagem a redução em 2 minutos do tempo de percurso médio de Lisboa para o Barreiro, o que é insignificante.

Então como é que é possível que a Avaliação Comparativa realizada pelo LNEC tenha como conclusão que a ponte Chelas-Barreiro é a melhor solução?

A principal razão é que **o processo de decisão tem uma componente política**, da responsabilidade do MOPTC, que condiciona totalmente a conclusão final

Em geral a comparação de alternativas deve ser feita segundo vários critérios ⇒ por exemplo: sistemas de transportes, ordenamento do território, impacte no porto de Lisboa, impacte visual, ambiente, etc.

As comparações entre alternativas, critério a critério, são **tarefas técnicas**.

Se não existir uma única solução que seja melhor em todos os critérios, para tomar uma decisão é preciso ponderar a importância relativa dos diferentes critérios, o que é matéria de **decisão política**.

A comparação entre os dois corredores alternativos para a TTT obedeceu a um Mandato elaborado pelo MOPTC (não pelo LNEC) que estabelecia quais os critérios de análise e a sua importância relativa.

Mandato do MOPTC

(Despacho de 7 de Fevereiro de 2008)

... Critérios de mobilidade:

- no serviço ferroviário suburbano (**CB** poupa 2 a 3 minutos)
- no serviço ferroviário convencional de longo curso, para passageiros (**CB** poupa 1 a 2 minutos)
- no serviço ferroviário convencional para mercadorias
- (exceptuando St^a Apolónia **CB** poupa 2 minutos)
- no serviço ferroviário de alta velocidade, tendo em conta os objectivos fixados de tempo de percurso entre Lisboa e Madrid (em 2008 cálculos da RAVE indicavam que **CB** pouparia 1 minuto, mas os pressupostos desses cálculos alteraram-se posteriormente. De facto é ao contrário)

Conclusão: o MOPTC desvaloriza à priori todos os critérios desfavoráveis à ponte Chelas-Barreiro ⇒ qualquer estudo técnico que respeitasse este Mandato tinha a conclusão estabelecida antes de começar.

Avaliação Comparativa, pág. 270: “No cômputo da avaliação efectuada, face aos objectivos do mandato conclui-se que”

Dado que a escolha do corredor da TTT se baseia na conclusão da Avaliação Comparativa, que por sua vez depende do Mandato do MOPTC, é preciso discutir o próprio Mandato.

Mandato do MOPTC

1 – Não considera a ligação do NAL à rede de AV

Nenhuma Linha de AV passa no NAL. O ramal Poceirão-NAL em bitola europeia previsto pela RAVE para acesso ao NAL dos comboios de AV vindos do norte não será utilizado porque segundo a RAVE só 5% dos passageiros desta Linha se destinam ao NAL e nenhum operador fará os comboios percorrerem 107 km (2 x 53,5 km, que é a distância Lisboa-NAL pela ponte Chelas-Barreiro) quase vazios.

Ou seja, não haverá ligações directas entre a rede de AV e o NAL, serão necessários transbordos.

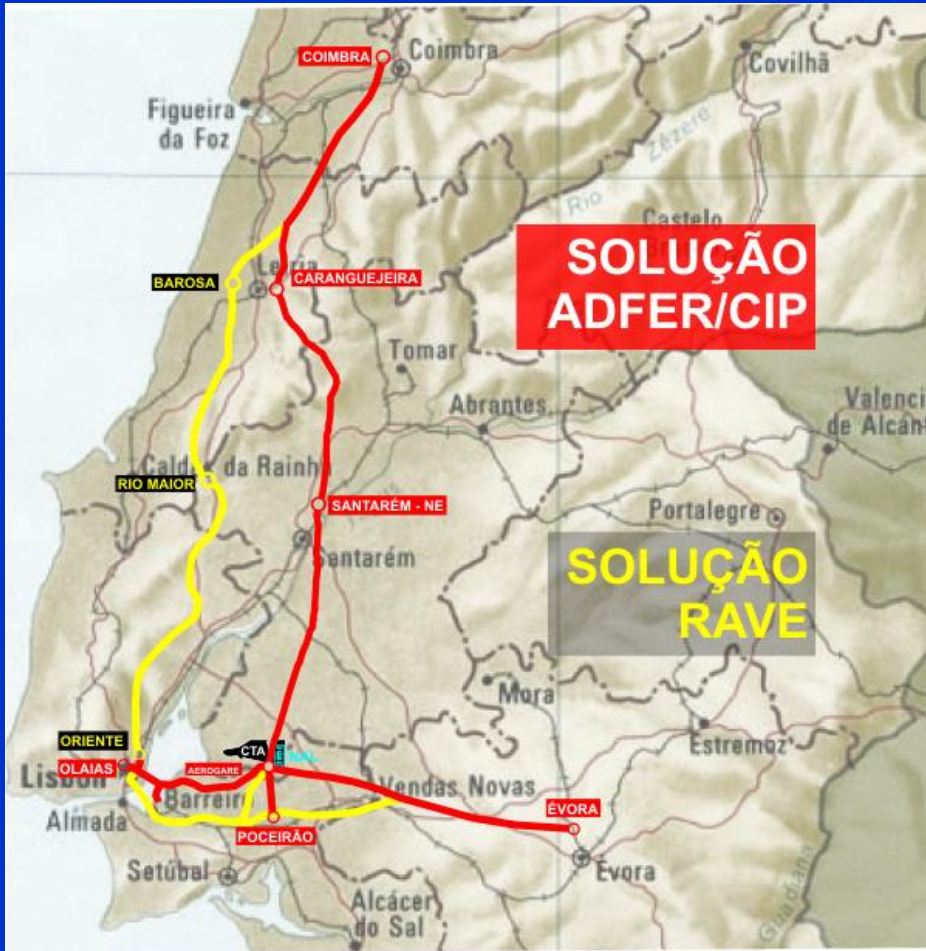
Isto é exactamente o contrário do recomendado no documento da Comissão Europeia “White Paper: European transport policy for 2010: time to decide”. A ligação do NAL à rede de AV é importantíssima para maximizar os benefícios de ambas.

A LIGAÇÃO DIRECTA DO NAL Á REDE DE AV (SEM TRANSBORDOS) É IMPORTANTÍSSIMA PARA MAXIMIZAR OS BENEFÍCIOS DE AMBAS.

Os passageiros, em particular se carregados de bagagens, detestam transbordos. Os transbordos são assim (i) um estímulo ao uso da via rodoviária para os passageiros que têm mesmo de aceder ao NAL, por exemplo habitantes do Centro do país e do Alentejo; (ii) para visitantes, cientistas e empresários vindos do estrangeiro, representam um desincentivo à deslocação para estas zonas, reduzindo a sua atractividade em termos de turismo e investimento, ou seja, reduzindo a sua competitividade económica. Desta forma reduz-se também o mercado do NAL e da rede de AV. Ou seja, reduz-se toda a eficácia, tanto directa como indirecta, destas infraestruturas.

Mandato do MOPTC

2 – Não considera configurações alternativas da rede de AV



Avaliação Comparativa, págs 24 e 25: “.. Não foram consideradas quaisquer hipóteses alternativas para a concepção da rede de alta velocidade, nomeadamente nas suas ligações previstas à cidade de Lisboa (eixo Lisboa-Porto e eixo Lisboa-Madrid).

Tal ajusta-se obviamente à solução de travessia proposta pela RAVE.”

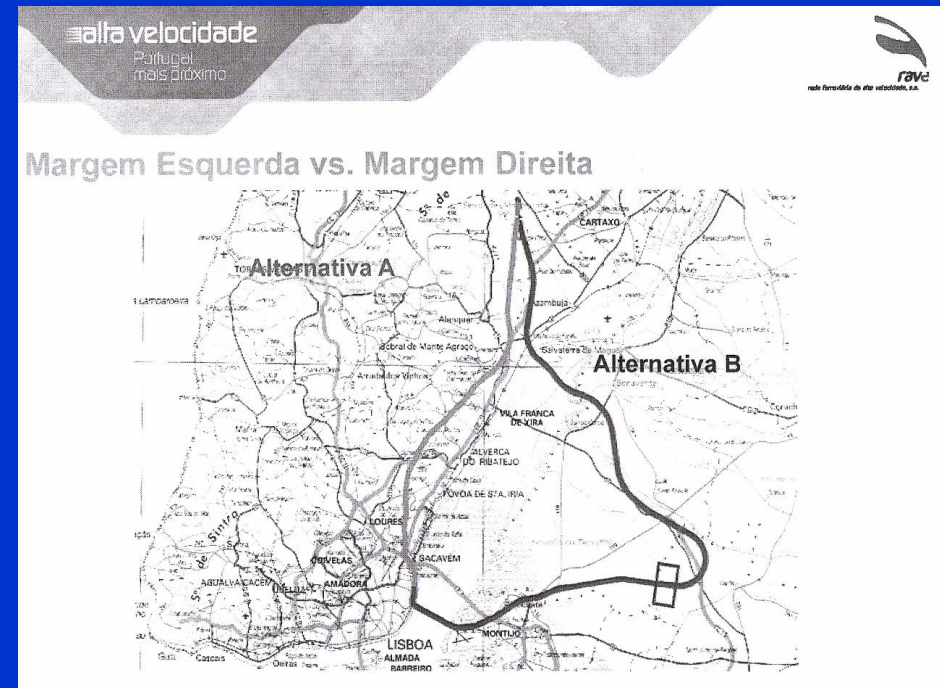
Mandato do MOPTC

2 – Não considera configurações alternativas da rede de AV

- Não permitiu considerar na análise o facto de o traçado ADFER/CIP permitir poupar muitas centenas de milhões de euros só na construção da Linha de AV Lisboa-Porto, entre outras vantagens.

- Permitiu à RAVE dizer que tinha estudado o traçado proposto pela CIP pela margem esquerda, apresentando resultados enganadores que se referiam à comparação com o traçado absurdo inventado pela própria RAVE e que se apresenta na figura seguinte:

- Não permitiu considerar a proposta de traçado ADFER/CIP que proporciona a melhor integração possível da rede de AV com o NAL



Mandato do MOPTC

3 – Não considera a qualidade dos acessos ferroviários do NAL a Lisboa

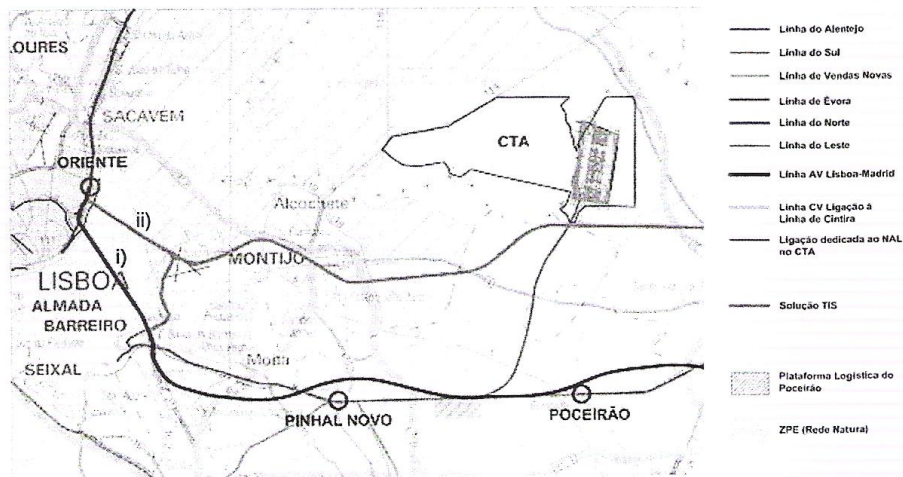


Figura 18— Ligações ferroviárias ao NAL, de acordo com as alternativas de localização da Terceira Travessia do Tejo em Lisboa (fonte: RAVE)

Travessia Beato-Montijo: 38 km

Ponte Chelas-Barreiro: 53,5 km
(+ 40% do que Beato-Montijo)

⇒ Piores ligações ferroviárias à cidade e região de Lisboa

⇒ Incentivo ao uso do transporte individual pela ponte Vasco da Gama

Mandato do MOPTC

4 – Não considera o impacte no porto de Lisboa



Na página 229 da Avaliação Comparativa, referindo-se à ponte Chelas-Barreiro escreve-se “tirantes de ar propostos pela RAVE os quais implicarão limitações operacionais portuárias muito significativas” e na página 231

escreve-se “a solução Chelas-Barreiro dificulta ou impossibilita a acostagem a determinados cais”. Na pág. 238 afirma-se ser “imprescindível confirmação das condições de operacionalidade e segurança da navegação”, ou seja, isto não estava feito. A redução do tirante de ar de 47 para 42m após a realização da Análise Comparativa ainda limitará mais o porto de Lisboa, pois há barcos que não poderão aceder aos cais.

Mandato do MOPTC

5 – Não considera o impacte visual no estuário do Tejo

A paisagem do estuário do Tejo é um bem afectivo e económico que será afectado pela TTT, a não ser que esta seja em túnel. Se for em ponte, as consequências serão reduzidas no caso do corredor Beato-Montijo, pois a ponte ficará a montante duma curva do Tejo, que faz com que seja visível em muito menor extensão a partir dos principais pontos de observação em Lisboa. No caso da ponte Chelas-Barreiro, a jusante do corredor Beato-Montijo e numa zona muito mais próxima do centro de Lisboa, criar-se-á uma barreira visual de dezenas de metros de altura a toda a largura do estuário, claramente visível a partir dos principais pontos de observação em Lisboa. Assim a paisagem do estuário do Tejo será irreversivelmente danificada pela ponte Chelas-Barreiro. Embora as consequências sejam difíceis de quantificar, provavelmente terão significado económico se houver impacte negativo no turismo.

Escolha do corredor da TTT

De acordo com este Mandato poupar 2 minutos no acesso de Lisboa ao Barreiro é mais importante do que:

-a eficácia do NAL e da rede de AV e em consequência a qualidade dos acessos internacionais ao Centro de Portugal, Alentejo e Algarve, importantes para a sua competitividade.

- poupar muitas centenas de milhões de euros na Linha de AV Lisboa-Porto

- a qualidade dos acessos ferroviários a Lisboa

- evitar que quase se destrua metade do porto de Lisboa

- evitar o impacte visual no estuário do Tejo

Escolha do corredor da TTT

Conclusão da Avaliação Comparativa sobre o corredor da TTT está correcta face ao Mandato do MOPTC mas está errada face ao interesse público, porque o Mandato é injustificável em termos de interesse público.

E porque é que o MOPTC promoveu um estudo técnico condicionado de tal forma antes de começar, que só tinha uma conclusão possível ?

Escolha do corredor da TTT

Neste momento serve para o MOPTC apresentar uma decisão política, injustificável por critérios de interesse público, como resultado de um estudo técnico. É uma forma de não assumir responsabilidades políticas.

Avaliação Comparativa: se se alterarem os pressupostos políticos (Mandato do MOPTC) pode servir de base a uma nova decisão. Não são precisos mais estudos técnicos para escolher o corredor da TTT. Na opinião da ADFER a consideração dos factores que o MOPTC despreza no Mandato que impôs ao LNEC, em conjunto com a Avaliação Comparativa, demonstram que o corredor Beato-península do Montijo é a melhor solução (ver documento da ADFER sobre a TTT no site da ADFER).

Componente rodoviária na TTT

Mandato (pág. 292 da Avaliação Comparativa): “Prevalência das questões de equidade, equilíbrio territorial e coerência”

Face a este critério pode justificar-se uma travessia rodoviária que ligue directamente o Barreiro a Lisboa, pois esta é a única zona do Arco Ribeirinho sul que não tem essa ligação”

Ambas os corredores previam esta ligação, na opção Chelas-Barreiro desde o início e na opção da Beato-península do Montijo-Barreiro apenas em 2ª fase, em prazo indefenido.

Componente rodoviária na TTT

Estudo da CIP deu prioridade à eficiência das ligações entre as duas margens, e por isso atribuiu prioridade às ligações Barreiro-ponte Vasco da Gama e Algés-Trafaria.

Estudo da CIP foi entregue em Outubro de 2007. Mandato foi elaborado em Fevereiro de 2008. Ou seja, depois de conhecidas as alternativas, o Governo fixou os critérios de comparação que serviam a sua opção. Também neste caso o estudo já tinha uma única conclusão possível antes de começar.

Se se pretendesse fazer uma comparação em pé de igualdade entre ambos os corredores da TTT, a componente rodoviária devia estar incluída em ambas as alternativas ou em nenhuma

Túnel ou ponte ?

Avaliação Comparativa diz que o túnel tecnicamente viável, mas excluiu esta opção. Como base de decisão este factor é insuficiente. É preciso avaliar também o custo.

O custo do túnel é fortemente dependente da sua envolvente geotécnica. Esta está insuficientemente caracterizada para se poder fazer uma avaliação de custos suficientemente rigorosa para servir de base a uma decisão política sobre a opção entre túnel e ponte.

Túnel ou ponte ?

Neste contexto justifica-se a exclusão da opção túnel na Avaliação Comparativa. O que não se justifica são as condicionantes políticas que levam a esta conclusão: a insuficiência de tempo para fazer os estudos geotécnicos que teriam permitido estimar o custo do túnel com mais rigor e tomar uma decisão fundamentada. Ou seja, uma solução, que não sabemos se é ou não a melhor para o país, foi excluída porque o MOPTC não permitiu que fosse estudada.