



COMBOIOS

Linha de mercadorias para Espanha gera dúvidas

Governo quer dar prioridade à linha de mercadorias que ligue Sines a França, mas este projeto está longe de ser simples

A ligação ferroviária de mercadorias entre Portugal e a fronteira francesa — várias vezes referida pelo primeiro-ministro, Pedro Passos Coelho, como sendo agora uma prioridade nacional — suscita dúvidas a que os especialistas do sector ferroviário não conseguem responder. Na Refer, empresa que gere a rede ferroviária nacional, não há comentários. José Manuel Viegas, especialis-

ta em transportes, explica que uma das questões mais pertinentes se relaciona com a inexistência de uma linha de mercadorias em bitola europeia entre Madrid e a capital do País Basco, Vitória. Assim sendo, que sentido faz construir linhas em Portugal que depois não teriam continuidade em Espanha? Além disso, não há garantia de que os franceses facilitassem a circulação de comboios espanhóis e portugueses em França.

No Norte de Espanha só há linhas em bitola europeia entre a fronteira francesa e Vitória, enquanto no resto da Península as

linhas são em bitola ibérica, ou bi-bitola. Por enquanto, "não há uma alternativa efetiva ao fim do projeto português de alta velocidade, mas apenas a intenção do Governo português de dar preferência a uma linha de mercadorias em bitola europeia e o bom acolhimento que Bruxelas deu a esta ideia", diz uma fonte do sector. Apesar de as redes transeuropeias de transporte de mercadorias estarem a ser reanalisadas pela União Europeia, Portugal não será determinante no debate, por ser a 'pontinha' da Europa.

O cerne desta questão é que para Espanha avançar com uma li-

nha em bitola europeia dedicada a mercadorias, pelo norte, entre Madrid e Vitória, precisa de ter o acordo prévio do gestor da infraestrutura ferroviária francesa em como será possível conceder passagem (disponibilidade de slots) aos comboios de mercadorias que venham da Península Ibérica. E como esta questão é estratégica para Portugal, poderá servir de moeda de troca para Espanha, interessada em ter maior presença em Portugal em outros sectores dos transportes. Outra incógnita relaciona-se com a ligação do porto de Leixões à linha de bitola europeia que possa chegar a França.

Supostamente, o primeiro projeto ferroviário a executar, simultaneamente, pelos dois países ibéricos, será a futura linha Lisboa-Madrid. Em território português, será o troço Poceirão-Caia,

com verbas do pacote financeiro 2007-2013. Do lado espanhol, a linha que já está em construção é uma via dupla de mercadorias e passageiros, em bitola europeia. Para Portugal cumprir o que já foi assumido e assinado, basta prolongar a via dupla desde Badajoz até ao Poceirão, com as mesmas características do lado espanhol, para os comboios de mercadorias com 750 metros de comprimento e comboios de passageiros poderem circular livremente e sem constrangimentos.

O programa ibérico, firmado na cimeira da Figueira da Foz em 2003, combinava o TGV para o transporte de passageiros e carga ligeira com a linha convencional para a carga pesada. No troço Évora-Caia, as duas linhas andavam lado a lado, na mesma plataforma. É o troço que falta para permitir a ligação de Sines a Espa-

nha. Além da linha de acesso a Sines que contorne a serra local.

No Plano Estratégico de Transportes, o Governo refere a promoção de uma ligação ferroviária para mercadorias, ao longo do grande corredor internacional Aveiro-Vilar Formoso, permitindo a ligação entre os portos de Aveiro e Leixões a Madrid e ao resto da Europa, assegurando as condições de interoperabilidade entre as redes ferroviárias em bitola ibérica e europeia.

Especialistas contactados dizem que uma linha Leixões-Aveiro-Salamanca é um investimento virtuoso porque alarga a área de influência natural de Leixões que inclui a região de Castela-Leão. Mas não se sabe em que pé está o projeto.

ABÍLIO FERREIRA
e J.F. PALMA-FERREIRA
aferreira@expresso.imprensa.pt