

2/18/2020

Avaliação dos investimentos previstos no PNI 2030

Reforço da capacidade no eixo Lisboa-Porto deve ser prioridade

O Conselho Superior de Obras Públicas encomendou um estudo sobre o programa de investimentos previstos para a ferrovia no âmbito do PNI 2030. A aposta na ligação Lisboa-Porto, a eletrificação e reforço da rede ferroviária nacional, a modernização da ligação ao Algarve e da linha do Alentejo, e a implementação do programa de sinalização ERTMS/ETCS são algumas das prioridades avançadas.



O relatório técnico de avaliação do programa de investimentos do PNI 2030, elaborado por Martins de Brito e Acúrcio dos Santos, para o Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP), elenca as 37 fichas de investimento ferroviário previstas no PNI 2030 e hierarquiza 13 programas de investimento previstos, com o valor global estimado de 4.040 milhões de euros. Os dois consultores analisaram os projetos e entregaram as suas conclusões ao CSOP que, posteriormente, irá elaborar um relatório final para entregar à Tutela. O estudo, a que a Transportes em Revista teve acesso, tem a preocupação de identificar eventuais debilidades e insuficiências nos projetos propostos, suscetíveis de gerar riscos e de criar “mosaicos” desconexos na rede ferroviária nacional, indutores de baixo valor acrescentado e com consequências indesejáveis para os stakeholders e a própria rede. Por outro lado, os consultores referem que a visão adotada foi ainda a de uma possível *“abordagem de um plano ferroviário nacional que ainda não existe e cujo modelo pode vir a tomar diversas visões e dimensões tais como a estratégia geográfica de rede; a operativa; a de mercado; ou a de coesão territorial”*. A falta de um plano ferroviário nacional que seja estruturante e estratégico é uma crítica que os consultores apontam e que levou os responsáveis a valorizar neste estudo a dimensão económica dos projetos no entendimento de que, *“numa rede nacional de infraestruturas ferroviárias, o seu real valor para os mercados é a condição que mais contribui para a sua sustentabilidade a prazo”*. Recentemente, fonte do Ministério das Obras Públicas disse ao jornal Público que a maioria dos projetos que fazem parte do PNI 2030 irão integrar o futuro Plano Ferroviário Nacional, e que só nas próximas semanas é que se irá saber como é que esse plano se irá desenvolver.

Já o relatório avança que, atualmente, 45% da rede ferroviária portuguesa apresenta, no seus principais ativos da infraestrutura, uma vida útil remanescente de menos de 12 anos. *“Isto sugere a necessidade de consideráveis investimentos de renovação, na rede existente, no horizonte 2030”*, diz o documento. Por outro lado, adianta que 60% da rede apresenta uma utilização da capacidade oferecida em 80% com vários troços críticos que atingem os 100%. Os especialistas caracterizam a rede ferroviária nacional como sendo *“aberta, pouco malhada e de baixa conectividade entre os seus nós, com um backbone (norte-sul) central, atravessando o principal corredor económico e social de elevada densidade e produção de riqueza (litoral atlântico) e com dois eixos transversais com ligação aos territórios da meseta ibérica, por via das suas ligações fronteiriças à rede espanhola e que são atravessados por cerca de 90% da produção dos tráfegos ferroviários de passageiros e mercadorias”*. Adiantam que a rede estruturante da rede ferroviária nacional – composta pelo Corredor Norte-Sul (linha do Minho, linha do Norte, linha de Cintura e linha do Sul), Corredor Internacional Norte (linha de Leixões, linha do Minho, linha do Douro, linha do Norte e linha da Beira Alta), e Corredor Internacional Sul (linha do Sul, linha do Alentejo, linha de Sines, Concordâncias de Águas de Moura/Agualva e ligação Évora-Caia) – deverão ser os itinerários core e os investimentos projetados deverão centrar-se em duas valências: o aumento das capacidades utilizáveis e a interoperabilidade plena, ibérica e europeia.

Sobre esta última questão, Acúrcio dos Santos e Martins de Brito entendem que se torna *“imperativo o programa de investimentos do PNI 2030 incorporar as soluções que se revelem mais oportunas e ajustadas à introdução progressiva da bitola standard nos eixos/canais da rede estruturante integradores do Corredor Atlântico e segundo um claro e assumido calendário nacional”*.

O relatório aponta também 11 objetivos estratégicos que devem ser tido em consideração na elaboração dos investimentos a contemplar no PNI 2030, destacando-se a redução, até 2030, de 40% das emissões de gases de efeito de estufa com 60% no setor dos transportes; conferir às redes de transporte maior conectividade e acessibilidade equitativa estruturada por corredores transversais; fechar malhas e ligações de proximidade às redes estruturantes e reforçar as ligações transfronteiriças; reduzir 50% dos veículos de motorização convencional no transporte urbano até 2030; adequar a sustentabilidade, a resiliência e a flexibilidade da rede ferroviária às tendências e evoluções dos mercados, com ciclos cada vez mais curtos e à sua progressiva liberalização; entre outros.



As prioridades do PNI 2030

Entre os 13 projetos de investimento previstos no PNI 2030 e hierarquizados pelo relatório de Martins de Brito e Acúrcio dos Santos, a principal prioridade deverá ser o reforço da capacidade e aumento da velocidade no eixo Lisboa-Porto, um investimento previsto de 1.500 milhões de euros. O relatório refere que *“trata-se de um conjunto de investimentos de quadruplicação parcial da linha do Norte conferindo acréscimos de capacidade indispensáveis por separação dos tráfegos de altas prestações e proporcionando velocidades máximas compatíveis com tempos de percursos na relação Lisboa-Porto de cerca de duas horas”*.

Estas intervenções irão permitir, por exemplo, velocidades máximas de 250 km/h e capacidades utilizáveis de 200x2 comboios/dia. Os consultores chamam a atenção de que estas quadruplicações vão gerar acréscimos acentuados de procura e consequente fluxos neste eixo, com intensificação da pressão de “escoamento” no que vai ser um severo estrangulamento deste eixo e que é o atravessamento do Douro, através da ponte S. João. Assim, recomenda-se conceber e promover, já no âmbito do PNI 2030, a construção de novas instalações que funcionem com “buffers de regulação” de fluxos permitindo maximizar a capacidade utilizável sobre a secção da ponte, pela organização adequada de “rajadas” direcionais de comboios. Recomenda-se ainda o investimento na duplicação do troço Contumil-Ermesinde que deverá ser acelerado e que contribui para a subutilização da capacidade da ponte.

Outro investimento prioritário é a introdução do novo sistema standard europeu ERTMS de

comando/controlo (nível2), cujo investimento é de 270 milhões de euros. De acordo com o relatório, esta é uma condição necessária para a interoperabilidade ibérica e europeia e um requisito essencial de aumento de capacidade das linhas por “espaço-tempo” e de segurança da rede. *“Reconhece-se assim que se trata de um investimento prioritário no período que deverá ser progressivamente implementado em novas infraestruturas e sempre que se esgote a vida útil dos ativos de segurança (encravamentos)”*, referem os especialistas.

O PNI 2030 prevê também um programa de eletrificação e de reforço da rede ferroviária nacional. Este investimento, que terá um investimento de 235 milhões de euros, prevê que até ao final da década cerca de 97% da rede nacional esteja eletrificada em 25Kv (exceto a linha do Leste, Abrantes-Portalegre e Ourique-Neves Corvo). O relatório concorda com a pertinência dos investimentos a levar a cabo e que incluem a eletrificação da linha do Douro entre a Régua e o Pocinho, da linha do Oeste entre Caldas da Rainha e Louriçal e a duplicação do ramal de Alfarelos. Os consultores dizem ainda que “por razões de eficiência global e com forte incidência nos operadores é recomendado que venha a ser avaliada a viabilidade económica das eletrificações nos troços Abrantes-Elvas, Beja-Ourique e Pocinho-Barca D’Alva (esta conjugada com a sua reativação enquanto ligação transfronteiriça)”.

Já o programa de aumento de capacidade na rede ferroviária das áreas metropolitanas deverá ser realizado *“sem condicionalismos ou reservas” e “prosseguir nos termos propostos”*. O plano que tem um orçamento de 155 milhões de euros prevê a quadruplicação da secção Contumil-Ermesinde, na linha do Minho, de modo a revitalizar o transporte público na Área Metropolitana do Porto, assegurando o seu descongestionamento nos segmentos de passageiros e mercadorias. No projeto está ainda previsto a modernização da linha de Leixões e a quadruplicação do troço Roma-Areeiro, como condição essencial de aumento de capacidade da linha de Cintura enquanto *“elo de ligação dos subsistemas a norte e sul da Área Metropolitana de Lisboa, de importância crucial para os ganhos de conectividade e de mobilidade no relevante corredor Setúbal-Lisboa-Azambuja”*.



Ligação da linha de Cascais à linha de Cintura deve ser reequacionada

O projeto para a ligação da linha de Cascais à linha de Cintura, um dos investimentos propostos para o PNI 2030 no valor de 200 milhões de euros, deverá *“ser reequacionado e submetido a uma análise de custos de oportunidade mais robusta”*.

Os consultores referem que este projeto, cujo objetivo é criar condições para a interligação dos serviços da linha de Cascais com a restante AML e potenciar o aumento da procura ferroviária no eixo Lisboa-Cascais deverá ser *“reapreciado”* e *“perspetivado mais numa ótica de territorialidade metropolitana do que de territorialidade nacional”*.

O relatório afirma que *“a justificação desta ligação, numa estrita ótica de transportes, deixou de ser suportada pelas atuais previsões dos tráfegos ferroviários de contentores com origem/destino no TCA – Terminal de Contentores de Alcântara e, na ótica de passageiros, está limitada pela sua condição de via única que apenas permite uma frequência de quatro comboios/hora/sentido procedentes de Cascais”*. Salienta ainda que, este facto, *“gera uma sequência assimétrica na confluência do nó de Campolide com os fluxos da ponte 25 de abril (6 comboios/hora) com elevado potencial de congestionamento e comprometendo o crescimento dos tráfegos nos eixos Lisboa-Setúbal-Algarve e Lisboa-Évora-Beja”*. Por outro lado, *“a ligação proposta da linha de cascais à Cintura, em solução desnivelada, obriga, do ponto de vista construtivo, à colocação de uma terceira via em “Y” que teria efeitos intrusivos na área de lazer e de restaurantes/bares à beira-rio e no próprio feixe de receção e expedição do TCA, que teria de ser enterrado”*.

O documento afirma que *“sendo a linha de Cascais um modo eminentemente de periferia*

urbana a sua ligação em rede deve ser perspectivada numa lógica de territorialidade e mobilidade metropolitana com soluções de intermodalidade e de interface com outros sistemas locais, existentes ou futuros, potenciando a conectividade em rede". Também a modernização da ligação Lisboa-Algarve, no valor de 100 milhões de euros, deverá ser feita *"com condicionalidades de exigência de desempenho"*, recomendando-se *"prosseguir com investimentos adicionais conferindo maior retorno esperado"*. O relatório diz que o investimento no troço Torre Vã-Funcheira, deverá ter em conta a devida sobreposição desta ligação para passageiros com o Corredor Internacional Sul, onde *"existem evidências de congestionamento e saturação, com tendências de agravamento, que comprometerão a qualidade da oferta futura"*.

Já o projeto para a modernização da linha do Alentejo (90 milhões de euros), *"tem condicionalidades de oportunidade"*, mas deverá prosseguir com reavaliação da ligação ao aeroporto.

A modernização do troço Casa Branca-Beja irá proporcionar uma substancial redução do tempo de viagem entre Lisboa e Beja, mas apesar de ser um investimento de reduzida justificação económica tem um notório efeito na conectividade ferroviária e coesão territorial. Do plano faz ainda parte a duplicação do troço Poceirão-Bombel. Sobre este projeto, Acúrcio dos Santos e Martins de Brito alertam também para o facto de que a elevada qualidade e desempenho deste serviço poderá levar à retoma dos estudos de viabilidade de um novo atravessamento ferroviário do Tejo e de uma nova estação central de Lisboa, dado os condicionamentos atuais do espaço-canal na ponte 25 de Abril e da própria *"natureza operacional da estação do Oriente"*.

Sobre a requalificação do troço Espinho-Ovar, no valor de 75 milhões de euros, os consultores colocam condicionalidades e reservas e recomendam a reapreciação do projeto; o mesmo acontece com o novo troço Aveiro-Mangualde (que já foi duplamente chumbado pela Comissão Europeia).

Os consultores também avaliaram outros projetos, como o programa de segurança ferroviária, renovação e reabilitação do ruído (375 milhões de euros), que *"não foi possível identificar/caracterizar impedindo a sua apreciação"* e o programa de telemática em estações e segurança da exploração.

Numa ótica de transporte ferroviário de mercadorias (que será abordado na TR203), o relatório analisa a ligação Sines-Grândola e a melhoria dos terminais multimodais.

por Pedro Costa Pereira

Por:

Fonte: