

## ECONOMIA

# “A alta velocidade em Portugal é fatal como o destino”

Leiria Pinto, líder de uma associação de transportes, diz que a alta velocidade “é quase uma imposição comunitária” à qual Portugal não se pode furtar e que a terceira travessia do Tejo é inevitável

Ferrovias  
Carlo Ariano

“É fatal como o destino. A alta velocidade é quase uma imposição comunitária e a ideia é ligar as capitais europeias com comboios a 250 ou a 300 km/hora”, diz o presidente da Adfersit – Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Sistemas Integrados de Transportes, para quem Lisboa e Porto devem estar ligadas em menos de duas horas e Lisboa e Madrid em menos de quatro. O que significa, conclui, que a terceira travessia do Tejo, com uma ponte ferroviária, é uma inevitabilidade.

O ex-administrador da TAP e da CP, que agora preside a uma associação de quadros ligados ao sector dos transportes, diz que Pedro Nuno Santos está no caminho das boas decisões ao considerar a quadruplicação de troços da linha do Norte nas áreas de Porto, Coimbra e Lisboa, pois isso permitirá a circulação de comboios a mais de 250 km/hora. Já para Madrid, entende que se deve aproveitar a mesma plataforma da linha de mercadorias para a linha de passageiros (que está em fase de concurso público) para se assentar uma infra-estrutura de alta velocidade.

A Adfersit foi criada em 1988 e teve na época um papel importante na capacidade de influenciar decisões do Governo, nomeadamente a instalação do comboio na Ponte 25 de Abril, a modernização da linha do Norte (que ainda não está concluída) e a compra dos Alfas Pendulares. Leiria Pinto ressalva que a associação a que preside procura apresentar “sobretudo soluções técnicas” e nota que “o dossier ferroviário voltou para cima da mesa, pois nunca se falou tanto de ferrovia”, reconhecendo a este Governo o mérito de retomar o investimento no sector.

“Só que foi pouco. Quando as infra-estruturas estavam a definir, o Ferrovias 2020 não serviu para fazer investimento novo, mas sim para repor a capacidade que havia.” Ainda por cima, está atrasado. Por isso, o seu receio é que o PNI2030 sirva apenas para terminar o Ferrovias 2020 “e



O antigo responsável da CP e da TAP desdramatiza o risco de Portugal se transformar numa “ilha ferroviária”

se perca a oportunidade de pôr os contadores a zero e investir a sério na possibilidade de integrar Portugal nas redes europeias”.

Essa integração passa pelo regresso ao “Pi deitado”, que consiste num grande eixo Norte-Sul composto pela linha do Norte mais uma ponte ferroviária sobre o Tejo e duas saídas para Espanha: um corredor Aveiro-Salamanca e ligação Sines-Badajoz. “Isso é fundamental para ligar os nossos portos à Europa, pois estamos a perder terreno para Algeciras, onde os espanhóis conseguiram que aquele porto fosse, em simultâneo, o término do corredor Mediterrânico e do corredor Atlântico.”

Leiria Pinto sublinha que a Adfersit já não faz o mesmo finca-pé na ques-

tão da bitola nem dramatiza o risco de Portugal se transformar numa “ilha ferroviária”, devendo esta questão ser integrada na interoperabilidade ferroviária juntamente com a electrificação, sinalização e regulamentação. “As novas linhas a ser construídas é que terão de, obrigatoriamente, estar preparadas para a migração da bitola em articulação com os espanhóis”, diz.

Quando em 1996 foi decidida a separação entre o operador e o gestor de infra-estruturas, “a empresa que deveria ter aparecido de novo era a CP e não a Refer”. A separação era inevitável, por imposição de Bruxelas, mas Leiria Pinto diz que a CP, para poder competir no mercado, não deveria ter arcado com a

dívida histórica, que ainda hoje subsiste.

“Esse foi o primeiro pecado original da ferrovia. O segundo pecado original é que começou a ganhar peso a engenharia financeira e descobrem essa coisa espantosa que é juntar a parte que tinha dinheiro, que são as estradas, com a que dava prejuízo, que é a ferrovia”, prossegue, referindo-se aos mentores desta ideia, António Ramalho e Sérgio Monteiro. “Foi em erro grave. Quando muito, juntavam a ferrovia com os portos. Nunca com as estradas!”

E há ainda um terceiro pecado original: “Não se acautelou na IP [Infra-estruturas de Portugal] a especificidade da ferrovia e perdeu-se conhecimento técnico ferroviário que hoje

está a fazer muita falta.” Por isso, Leiria Pinto (que é do PS) diz que o chumbo da proposta do Bloco no Parlamento – que previa a criação de uma holding com uma IP Rodoviária e uma IP Ferroviária – foi “uma oportunidade perdida”. E, neste particular, estava também de acordo com a proposta dos bloquistas de construção de uma terceira ponte no Tejo, algo que nem sequer está previsto no PNI 2030.

Outra das preocupações da Adfersit é a linha de Cascais, que não mereceu do Governo qualquer intenção de investimento. A associação sustenta que este eixo deverá continuar a ser uma linha suburbana pura, afastando quaisquer “modernices” como metros ligeiros ou metrobus.