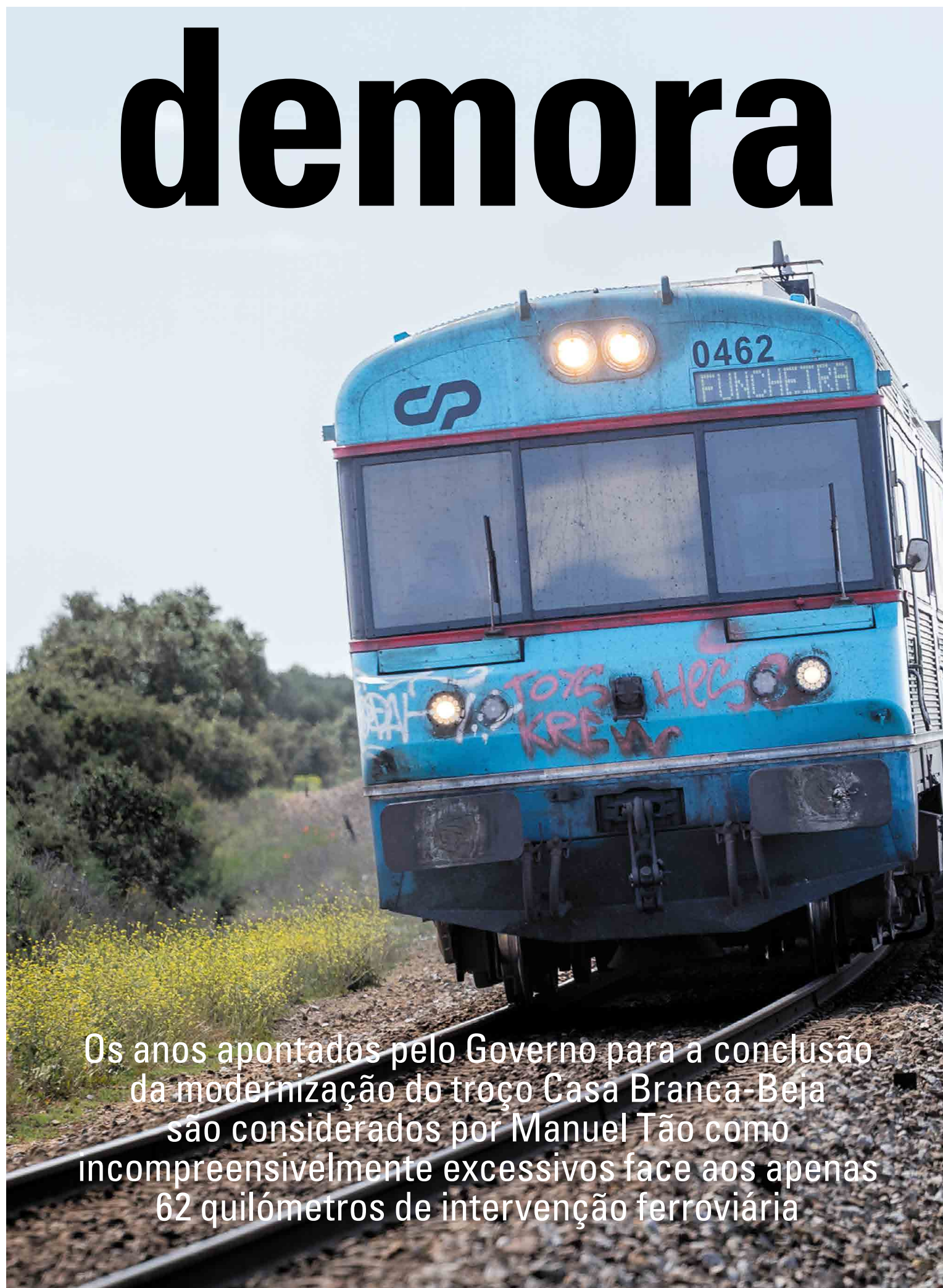


ATUAL

Após a resposta governamental sobre a reafecção de material circulante ferroviário para fazer face a necessidades na linha do Alentejo, indicando estar bloqueada devido ao atraso no processo de certificação da modernização da linha do Algarve, o “Diário do Alentejo” falou com Manuel Tão, um dos mais reconhecidos analistas da ferrovia nacional, considerando o investigador que a resposta dada elucida sobre “o total fracasso do plano Ferrovia 2020” e que o horizonte temporal de 2033 apontado para a eletrificação do troço Casa Branca-Beja revela “uma falta de vontade política de resolver o problema”.

TEXTO JOSÉ SERRANO
FOTOS RICARDO ZAMBUJO

demora



Os anos apontados pelo Governo para a conclusão da modernização do troço Casa Branca-Beja são considerados por Manuel Tão como incompreensivelmente excessivos face aos apenas 62 quilómetros de intervenção ferroviária

Assinalando ter conhecimento da “existência de constrangimentos na disponibilidade de material circulante ferroviário” no País, resultante de “um prolongado período de desinvestimento na renovação da frota”, o Governo indicou, na passada semana, através do Ministério das Infraestruturas e

Habitação – tutelado por Miguel Pinto Luz –, que a reafecção de material circulante ferroviário *diesel* para fazer face a necessidades na linha do Alentejo está bloqueada devido ao atraso no processo de certificação da modernização da linha do Algarve, a qual permitirá, após a sua conclusão, prevista para julho, “uma ges-

tão mais eficiente da frota *diesel* da CP [Comboios de Portugal]” e o reforço dos serviços ferroviários não eletrificados.

A resposta do Governo surge após o deputado Fabian Figueiredo, do Bloco de Esquerda, ter questionado o executivo, em meados de maio, sobre o que considera ser a “degradação do

serviço ferroviário na linha do Alentejo”, alertando para vários incidentes ocorridos no troço Beja-Casa Branca, nomeadamente, o registado no dia 5 do referido mês, no qual uma automotora unidade dupla diesel (UDD) ficou parada, a cinco quilómetros da estação ferroviária de Casa Branca, devido a uma avaria no

único motor que ainda funcionava, com os passageiros a terem de ser assistidos, após três horas de espera, por populares e pela Guarda Nacional Republicana.

Para Manuel Tão, investigador e docente da Universidade do Algarve e especialista em transportes ferroviários, a resposta dada demonstra “o total fracasso” daquilo “a que se propunha o chamado Ferrovia 2020”, plano de investimentos ferroviários apresentado em 2016 pelo XXI Governo Constitucional, liderado por António Costa. “O que isto revela é a maneira como quem está à frente da tutela dos transportes concebe a modernização da linha do Alentejo, como se fosse um remendo, dependente de uma cascata de material velho que já havia de ter saído do Algarve há muito tempo, não para a linha do Alentejo mas, sim, para um museu”, ironiza. Sublinhando que “o que nós vemos aqui é a existência de uma descoordenação total entre a Infraestruturas de Portugal (IP), que já não tem qualquer tipo de controlo sobre o que se chama Ferrovia 2020, e o operador ferroviário histórico do País, que é a Comboios de Portugal, que está descapitalizado e que só tem dois tipos de material circulante – um é o material circulante velho e o outro é o material circulante muito velho” –, Manuel Tão considera que “a linha do Alentejo já devia estar toda requalificada, desde Casa Branca até Ourique”. A requalificação permitiria agora, uma vez que “daqui a pouco tempo vamos ter, finalmente, a exploração da linha de Évora para Elvas, para a fronteira do Caia”, descongestionar a linha dos “muitos comboios de mercadorias e de contentores que virão de Espanha em direção a Sines”, um movimento ferroviário acrescido que vai “concentrar tudo na linha até ao Poceirão (Palmela) e do Poceirão para as Ermidas-Sado (Santiago do Cacém)”, o que originará “cada vez menor capacidade nesse itinerário”, diz o investigador. “Já devíamos estar com toda a linha do Alentejo modernizada e a funcionar, para termos uma redundância para algo tão importante como o itinerário ferroviário Sines-Espanha, e estamos ainda a lutar pela requalificação de uma parte limitada da linha do Alentejo, sem sequer termos uma data [de conclusão] definida... Quando tudo isso já devia estar pronto há muito tempo”, realça Manuel Tão.

SETE ANOS É MUITO TEMPO Ainda que no passado dia 20 de maio tenha sido publicado, em “Diário da República”, a resolução do

Conselho de Ministros que autoriza a IP “a assumir os encargos plurianuais e a realizar a despesa, tendo em vista a concretização global do empreendimento ‘Linha do Alentejo: Modernização Casa Branca-Beja’”, até ao montante máximo global de cerca de 410 milhões de euros, que estabelece que os encargos orçamentais serão repartidos entre 2027 e 2033, ano indicado para a conclusão da obra, o investigador diz ter “muita dificuldade em acreditar” na referida previsão avançada, suscitando-lhe o tempo de execução da intervenção consideráveis dúvidas. “Sete anos para intervencionar 62 quilómetros, desde Casa Branca a Beja, num terreno que não tem qualquer tipo de dificuldade orográfica, numa obra que não tem túneis, não tem grandes viadutos? Parece-me que há aí, nitidamente, uma falta de vontade política de resolver o problema”, frisa. Uma opinião apoiada por exemplos de tempos de execução de obras ferroviárias em Portugal e em Espanha, como são os casos da renovação integral da linha da Beira Alta, numa extensão de 193 quilómetros, entre Pampilhosa (Aveiro) e Vilar Formoso (Guarda), na fronteira com Espanha, que decorreu durante três anos, entre abril de 2022 e setembro de 2025, “com túneis, com viadutos, com trincheiras, com aterros”, e a construção “da linha de alta velocidade Sevilha-Madrid, 471 quilómetros de linha nova criada do zero, com obras gigantescas, novas estações”, que demorou, entre 1988 e 1992, quatro anos a construir. “E para intervencionar 62 quilómetros de via única no Alentejo, no meio de uma região completamente plana, que não tem qualquer tipo de problema, são, alegadamente, necessários sete anos?”, volta a questionar-se.

A IMPORTÂNCIA DA LINHA DO ALENTEJO A NÍVEL NACIONAL Para Manuel Tão, a modernização da linha do Alentejo extravasa a importância territorial, pela dependência de um modelo “de um corredor norte-sul, que fica no litoral”, sendo a mesma um elo de ligação fundamental para que se possa perspetivar um plano ferroviário nacional global eficaz, capaz de um funcionamento conveniente, verdadeiramente europeu, expõe. “Quando há um mínimo problema entre a península de Setúbal e o Algarve, que inclui, também, o acesso ao porto de Sines, todo o sistema falha, porque tudo deriva desse corredor ferroviário litoral”, sublinha o investigador. “Os problemas já existem, já começamos a deixar de poder aumentar a frequência dos comboios de passageiros de Lisboa para o Algarve porque não há espaço para os colocar na linha”, atendendo à média de “100 comboios de mercadorias por semana, entre o Poceirão e Ermidas-Sado”, aos quais se juntam outros ainda “que têm a ver com serviços da península de Setúbal, comboios da Autoeuropa, comboios de produtos químicos e de fuelóleo...”. Constrangimentos logísticos que, de acordo com Manuel Tão, se irão agudizar ainda mais, uma vez que a esta referida centena de comboios está previsto somarem-se “mais 36 comboios de contentores, isso está quantificado – 150 comboios de mercadorias por semana a andar ali, os problemas serão cada vez maiores”, adverte.

De forma a solucionar este congestionamento da linha litoral que prevê sucessivamente mais complexo, o docente reivindica a urgência de uma linha alternativa por “onde se possa distribuir a procura”, sendo a linha do Alentejo “a resposta óbvia”,



Sete anos para intervencionar 62 quilómetros, desde Casa Branca a Beja, num terreno que não tem qualquer tipo de dificuldade orográfica, numa obra que não tem túneis, não tem grandes viadutos? Parece-me que há aí, nitidamente, uma falta de vontade política de resolver o problema.”

que perderá eficácia se sucessivamente adiada a finalização da sua modernização. Possibilidade que equaciona como plausível, uma vez que, no que ao caminho de ferro diz respeito, “é sintomático de quem é responsável político, não estar a perceber, nem pouco mais ou menos, o problema ou, simplesmente, não estar minimamente interessado em investir no caminho certo”.

A “INÉRCIA” DA CP E A “DIFICULDADE” DE ANTEVER A SUA ESTRATÉGIA COMERCIAL Mesmo admitindo um futuro com a linha do Alentejo “já toda modernizada”, Manuel Tão diz ter “dificuldade” em antever qual será a lógica comercial da CP, o que realmente a empresa pretende fazer nesse hipotético

cenário. “A CP, durante muito tempo, explorou não apenas o intercidades de Lisboa-Beja mas outros serviços de longo percurso, que passavam no Alentejo, como o ‘comboio azul’ do Porto para o Algarve... estaria a empresa [novamente] interessada de levar por diante a reforma de serviços dessa natureza?”, coloca a questão, apoiada em considerações que apresenta como pertinentes para a dúvida instalada. “A CP é uma entidade que, com uma inércia muito grande em termos de iniciativa comercial e estando politicamente dependente da tutela [Ministério das Infraestruturas e do Ministério das Finanças], funciona como uma repartição do Estado e não como um operador de longo curso verdadeiramente competitivo, tendo grande dificuldade em adaptar-se comercialmente às necessidades do público”.

Para além das críticas, de âmbito estratégico/comercial, apontadas à CP, Manuel Tão considera, também, não existir a implementação “no Estado, na República”, dessa necessária visão, que defina, em termos de serviço, “o que realmente interessa ao público e ao desenvolvimento do próprio território”, acrescenta. Nesse sentido, o especialista em transportes manifesta que seria “interessante” a existência de mais do que um operador. “Porque há operadores que têm a flexibilidade comercial de saberem detetar e agarrar oportunidades, algo que o operador do Estado não tem já há muito tempo, se não há décadas. A CP é um operador muito pesado, muito inerte, que o que faz é ficar à espera de qualquer coisa que a tutela lhe diga para fazer ou não fazer. E a experiência que nós temos é mais não fazerem do que fazerem o que quer que seja”.

