

COMUNICADO

Contra a campanha de desinformação sobre as ligações ferroviárias internacionais

Foi recentemente lançada na Comunicação Social, com eco até na Assembleia da República, uma campanha de desinformação sobre as ligações ferroviárias internacionais em bitola europeia. Foram feitas afirmações como:

- 1 - “a linha de bitola europeia para Badajoz que o Governo quer construir não tem continuidade assegurada do outro lado da fronteira”
- 2 - “uma linha de mercadorias entre Sines e a Europa é uma impossibilidade”
- 3 - “a linha espanhola em bitola europeia entre a fronteira portuguesa e Madrid não está parametrizada para cargas pesadas (contentores e granéis)”
- 4 - “sem que haja planos dos espanhóis para mudar a bitola na sua rede”
- 5 - “a bitola europeia é um investimento desnecessário”.

A primeira afirmação é enganadora: de acordo com os planos espanhóis esta ligação, tal como a ligação da fronteira francesa até à fronteira portuguesa de Vilar Formoso, estarão construídas em 2020. Apresenta-se no Anexo 1 parte do documento do Ministério do Fomento de Espanha que refere este objectivo e demonstra a falsidade da segunda afirmação.

A terceira afirmação é igualmente falsa. A linha espanhola, tal como a da parte portuguesa, está preparada para cargas de 25 toneladas por eixo, o que é perfeitamente compatível com o tráfego de contentores¹.

A quarta afirmação também é falsa. Há muito que é conhecida a intenção espanhola de mudar a bitola ferroviária, expressa no seu “Plano Estratégico de Infraestruturas de Transportes”, PEIT (2005-2020), de que se apresenta cópia das partes mais relevantes no Anexo 2.

A quinta afirmação é uma opinião que reflecte uma total falta de visão estratégica. Após a mudança da bitola ferroviária em Espanha, se Portugal não fizesse o mesmo, a rede ferroviária portuguesa tornar-se-ia uma ilha ferroviária e Portugal ficaria dependente da via rodoviária para o transporte terrestre internacional de mercadorias. Como a rodovia tende a ficar cada vez menos competitiva para as médias e grandes distâncias devido aos problemas ambientais e energéticos, esta situação seria um desincentivo ao investimento em Portugal e um estímulo à deslocalização de empresas, conduzindo à “albanização” progressiva da nossa economia.

Lisboa, 6 de Abril de 2012

A Direcção

¹ *Estando a linha preparada para cargas de 25 toneladas por eixo, um vagon com 2 boogies (cada um com 2 eixos) pode transitar nesta linha se, em conjunto com a carga, não pesar mais de 100 toneladas. Como um contentor de 20 pés (1 TEU) pesa em média 15 toneladas, um vagon (de peso entre 20 e 30 toneladas) pode facilmente transportar 3 TEU, ou seja, os parâmetros técnicos da linha são perfeitamente compatíveis com o tráfego de contentores.*