

O TGV E AS MERCADORIAS



Economia Real

Luís Mira Amaral

competitividade2@sapo.pt

Grassa grande confusão chegando a falar-se num TGV de mercadorias! Um TGV não é uma linha, é um comboio de alta velocidade e não faz sentido haver mercadorias a alta velocidade, dados os custos que implicaria no material circulante e nas linhas.

O modo rodoviário para o transporte de mercadorias de longo curso está na Europa esgotado por razões ambientais e energéticas. Então as nossas mercadorias de e para a Europa precisam de passar para os modos ferroviário e marítimo.

A nossa bitola (distância entre carris) ibérica é mais larga (23

cm) do que a da restante Europa Ocidental, pelo que convirá ligar os nossos portos e a nossa capacidade industrial a toda a Europa através de uma rede de bitola europeia, desde que os espanhóis assegurem a sua continuidade até França, o que está a ser feito. Continuarmos na bitola ibérica significa transbordos das mercadorias dessa bitola para a europeia na fronteira, com todos os inconvenientes para a competitividade das nossas empresas.

Faz então sentido:

— Investir no troço Poceirão-Caia e colocar um terceiro carril dentro da atual bitola ibérica do troço Poceirão-Pinhal Novo. Com isto a bitola europeia chegava a Pinhal Novo sem grandes investimentos, pois até já está eletrificada;

— Investir em linhas de bitola europeia para ligar o Poceirão a Sines e ao porto de Setúbal e à Mitre-

O troço Poceirão-Caia seria para tráfego misto: alta velocidade e comboios de mercadorias. Respeitavam-se os compromissos com Espanha no que toca ao TGV

na (Portucel) e para ligar o Pinhal Novo ao Barreiro e à Autoeuropa;

— Em Pinhal Novo, o comboio de alta velocidade vindo de Madrid, ajustar-se-ia à bitola ibérica ao passar por um 'intercambiador' e vinha pela atual linha e ponte 25 de Abril até Lisboa. Até se podia concessionar este serviço aos espanhóis, que dispõem de grande quantidade destes comboios.

O troço Poceirão-Caia era então para tráfego misto, alta velocidade e comboios de mercadorias, e só se investia em linhas de bitola europeia em nome das mercadorias, mas respeitavam-se os compromissos com Espanha no que toca ao TGV.

Por outro lado, compreensivelmente, há quem alegue que esta ligação de mercadoria em bitola europeia devia começar pelo Norte e Centro, ligando os portos de Aveiro a Leixões e as empresas através de Vilar Formoso até à fronteira francesa, sem passar por Madrid. Tal fará todo o sentido, só que ainda não há projeto feito, mas já está contemplado no orçamento comunitário 2014-2020, integrado no Corredor Atlântico.

Engenheiro e economista