

4/3/2018

Ferrovias 2020 tinham apenas 15% das obras no terreno Governo avança com obras nos troços Évora-Elvas e Covilhã-Guarda

Dos 528 quilómetros de ferrovia que deveriam atualmente estar em intervenção, apenas 79 estão a ser alvo de empreitadas. Contudo, com o início das obras entre Évora e Elvas e entre Covilhã e Guarda, o Governo parece encarrilhar numa realidade há muito prometida. “Momento histórico” e “coesão territorial” são as expressões usadas pelo Executivo para caracterizar os trabalhos.



Somente 15% das obras projetadas para a ferrovia, no âmbito do Ferrovias 2020, estão atualmente em execução. Atrasos na realização de estudos e projetos, adiamento de prazos, orçamentos chumbados. A análise do jornal Público revelou que o plano do Governo, apresentado em 2016, só avançou em 79 quilómetros de via, num total de 528 quilómetros que deveriam estar em intervenção.

A presença da comissária europeia da Mobilidade e dos Transportes, Violeta Bulc, no arranque das empreitadas nos troços Évora-Elvas e Covilhã-Guarda parece, contudo, ter alavancado a aposta do atual Governo na ferrovia. No passado dia 5 de março, Violeta Bulc esteve presente em Elvas, juntamente com António Costa e Mariano Rajoy, primeiro-ministro espanhol, para dar início às obras do troço que fará a ligação entre Évora e Elvas e posteriormente ao hinterland da região da Extremadura espanhola, entre Elvas e Caia (troço

de 11 quilómetros).

A construção da nova linha deverá iniciar-se até março do próximo ano, com conclusão prevista para o primeiro trimestre de 2022. Orçamentada em 509 milhões de euros, será participada em cerca de metade por fundos europeus. Ainda de acordo com os dados do executivo comunitário, a modernização do troço Évora-Caia custará aos cofres do Estado 388 milhões de euros, amortizado em 56% pela União Europeia (184 milhões de euros).

A linha entre Évora e Elvas será construída de forma faseada. Para já, são apenas 20 quilómetros, mas se pensarmos que esta é a maior construção no setor ferroviário do último século, é um marco notável. Mais ainda quando olhamos para as vantagens desta ligação: os 80 quilómetros entre Évora e Elvas vão permitir a ligação dos portos de Sines, Setúbal e Lisboa à Península Ibérica e à Europa, reduzindo os tempos de trânsito de oito horas para quatro horas e meia (e o custo de transporte em cerca de 30%).



Violeta Bulc esteve presente, na mesma tarde, no lançamento dos trabalhos de modernização do troço Covilhã-Guarda na linha da Beira Baixa. Juntamente com Pedro Marques, ministro do Planeamento e das Infraestruturas, a comissária europeia colocou literalmente *“mãos-à obra”* para dar início à empreitada. Adjudicado por 52 milhões de euros, o troço tem conclusão prevista para 2019 e, uma vez terminado, permitirá a reabertura à exploração ferroviária da linha com 46 quilómetros, que se encontra encerrada à circulação desde 2009. Violeta Bulc deixou uma mensagem muito clara nesta cerimónia: *“A Europa veio até junto de vocês. Usem bem a oportunidades que vos abre o maior mercado do mundo: o europeu”*.

A visita da comissária europeia vem no seguimento da reunião da Infraestruturas de Portugal com representantes das autarquias de Belmonte, Covilhã e Guarda, com vista à modernização do troço em questão. Entre as intervenções a executar, a IP aponta a renovação integral de 36 quilómetros de via; a eletrificação total do troço; a reabilitação de seis pontes ferroviárias; a remodelação de estações e apeadeiros, nomeadamente em

Maçainhas, Benespera e Barracão; a automatização e supressão de passagens de nível; e a ainda a construção de sistemas de drenagem e execução de trabalhos de estabilização de taludes.

Esta obra integra a construção da concordância das Beiras entre a linha da Beira Baixa e a linha da Beira Alta, estando igualmente prevista a construção de uma *“via única eletrificada, com 1.500 metros de extensão, a execução de uma nova ponte ferroviária sobre o rio Diz, com uma extensão de 237,8 metros”* e ainda a *“instalação de sinalização eletrónica e telecomunicações”*, informa a IP.

O “interminável” Ferrovia 2020

Pedro Marques apresentou há dois anos o Plano de Investimentos em Infraestruturas Ferrovia 2020, no qual está delineada a modernização e construção de novas vias férreas. Ao todo, o Governo prevê a intervenção em 1.193 quilómetros de linha, entre modernização e construção de novos troços. Até ao arranque destas duas grandes obras, apenas a empreitada de modernização da linha do Minho estava em execução – extensão de 43 quilómetros entre Nine e Viana do Castelo – assim como os trabalhos no troço entre Alfarelos e Pampilhosa. Estes dois projetos eram os únicos, num cenário de dez, que deveriam estar realmente em obras. Destes dez, quatro projetos – num valor de 165 milhões de euros – já deveriam inclusive estar terminados.

De norte a sul do país, existem outras linhas que dificilmente terão comboios a circular, pelo menos a curto ou médio prazo. O destaque vai para o atraso das obras na linha da Beira Alta, onde o Governo prevê um investimento de 691 milhões de euros, no âmbito do Corredor Internacional Norte. Sem nenhuma adjudicação assinada entre as partes, os 251 quilómetros do troço ferroviário continuam a ser uma miragem. Ao Público, fonte do Ministério do Planeamento e das Infraestruturas disse que *“à semelhança do que ocorre na globalidade dos projetos do Ferrovia 2020, este projeto, ao contrário do que seria expectável, não tinha os respetivos estudos desenvolvidos, nomeadamente ao nível técnico e ambiental”*.

Relativamente à construção de uma nova linha entre Aveiro e Mangualde, o projeto já foi chumbado duas vezes por Bruxelas *“por ter uma taxa interna de rentabilidade negativa”*, uma vez que representa um investimento de 675 milhões de euros (um quarto de todo o orçamento do Ferrovia 2020). Já o troço entre Marco de Canavezes e a Régua, na linha do Douro, orçamentado em 47 milhões de euros, encontra-se também ele atrasado. Com conclusão prevista para finais de 2019, o projeto pode ver alargado o calendário até 2022. Entre Meleças e Caldas da Rainha, na linha do Oeste, a eletrificação e modernização da via – no valor de 107 milhões de euros – tem já um atraso de dois anos. Inicialmente, as empreitadas deveriam ter arrancado no último trimestre de 2017, para ver cumprido o prazo de conclusão em 2020.

“Na maioria dos casos, o Ministério justifica o não cumprimento da calendarização com atrasos ocorridos na fase de estudos e projetos, bem como na avaliação de impacto ambiental”, escreveu aquele jornal. Contudo, a fonte constatou que estes atrasados devem-se, sobretudo, “à paralisação a que a antiga Refer esteve sujeita quando se procedeu à sua fusão com a Estradas de Portugal”. Perante este cenário, dificilmente os projetos passarão do papel para os carris.

por Pedro Venâncio

Por:

Fonte: