

Petição On-line

PETIÇÃO Nº 31 XII/1<sup>a</sup>

Petição:	Individual
Nome do 1º Peticionante ou de Pessoa Colectiva:	Alexandre Moura e Silva Nogueira Pestana
Morada:	
Local:	
Código Postal:	
Endereço Electrónico:	
Documento de identificação:	BI N°                      válido até:
Objecto sucinto da sua Petição:	Suspender em definitivo a opção de ligação ferroviária em linha de alta velocidade, optando pela ligação em linha convencional, de bitola dupla, adaptada à utilização por composições pendulares de alta velocidade.
Texto da sua Petição:	<p>Ex.ma Senhora Presidente da Assembleia da República, A decisão pela linha (binário) de grande velocidade (LGV/TGV) é um erro de lesa pátria dado que para permitir carga pesada na mesma linha os custos aumentam para mais do dobro dos da linha de grande velocidade pura, já de si mais cara que a convencional. Estava há muito tempo, desde o Estado Novo, identificada, e bem, a necessidade de ligar Portugal à Europa, via Espanha e França, por via ferroviária, para transporte de mercadorias. Mas havia o problema da diferença de bitola, sendo que a bitola francesa era mais estreita e por conseguinte, inferior à bitola nacional, ou ibérica (1668 mm). A adopção da bitola francesa ou standard (1435 mm) foi então, considerada um retrocesso o que terá determinado o adiar de todo este projecto para data indefinida. O anterior governo PS, erradamente, determinou que a rede de alta velocidade, em bitola standard, seria um progresso para o país pois assim alinhariamos pela então sintomaticamente chamada bitola europeia (na realidade chama-se bitola standard). Foi avançado o argumento de que, com a mesma bitola o transporte de passageiros seria mais fluido. Argumento que já não faz grande sentido no que se refere à carga. O governo PS centrou convenientemente, a importancia da linha europeia, no transporte de passageiros, secundarizando o de carga, o que é um erro estratégico absurdo. A carga é a prioridade e para ela a linha de grande velocidade é um contracenso. Existe efectivamente, na LGV (linha de grande velocidade) uma restrição técnica que impõe um limite de 17 toneladas por eixo o que é incompatível com carga pesada. Para tornar possível a utilização da linha por composições de carga pesada, a linha tem que ser reforçada. Isto implica o dobro dos custos, já de si bastante elevados. Outro problema é o facto de que a utilização da mesma linha por composições de carga (100 km/h) e por composições de passageiros (+250 km/h) se traduzir num problema de segurança e de rentabilização da via. Acresce que o benefício é quase nulo, dado que é possível ter alta velocidade em linhas muito mais económicas, utilizando composições com suspensão pendular. Sendo assim, proponho que: em vez de apostarmos numa linha de grande velocidade, adaptada à carga, o que resulta economicamente insustentavel, apostamos numa linha de carga ajustada à alta velocidade</p>

(comboios pendulares), o que já seria sustentável. No fundo trata-se de centrar a estratégia de ligação ferroviária à Europa naquilo que é a prioridade, a carga, e não naquilo que é de menor relevância (e até economicamente discutível) que é o transporte de passageiros. Podemos inclusivamente considerar a utilização da bitola nacional ou ibérica. Utilizando a bitola ibérica na ligação a Espanha, abriríamos essa ligação a todas as vias existentes e todo o material circulante existente (pelo menos até à fronteira com Espanha). A bitola ibérica é superior à standard, dado que permite maior velocidade em linha convencional e maior estabilidade no transporte de carga pesada. Espanha possui ligação, em bitola standard, a França, logo haveria apenas uma transferência, a carga passaria de uma composição para outra, e os passageiros de um pendular para um TGV. A perda, em tempo, seria negligenciável, quer num caso quer noutra. Convém considerar que de qualquer forma, quer em carga, quem em passageiros, teria que haver em algum sítio uma transferência, a não ser que se possa considerar reconstruir toda a rede ferroviária nacional em bitola standard! Existem muitas tecnologias disponíveis para solucionar o problema da bitola: - Eixos de bitola variável: as composições são equipadas com bogias de bitola variável, que numa questão de segundos passam de uma bitola para outra. - Vias de bitola dupla, aqui abrimos a via à bitola standard, sem perder a capacidade de a mesma via poder ser utilizada por composições de bitola nacional. - Sistemas automatizados de substituição de bogias: as composições param numa estação e um equipamento substitui automática e rapidamente, as bogias. - Transferência de carga entre composições: duas composições de bitola diferente estacionam lado a lado e equipamento de carga transfere contentores duma para outra, no caso de passageiros é mais inconveniente dado que estes tem que desembarcar e reembarcar noutra composição. Actualmente considera-se que a melhor solução é a de utilizar bitola dupla nos trajectos pertinentes, complementando com transferência de carga nos terminais. Assim evitamos que haja transferências no transporte de passageiros enquanto mantemos a capacidade de utilização da via por composições com outra bitola. Proponho assim, e é a minha petição, que a Assembleia da República decida sobre a seguinte proposição: - Suspensão definitiva do projecto de ligação ferroviária em Linha de Grande Velocidade (LGV) a Espanha. - Início do projecto de ligação ferroviária em linha convencional, de dupla bitola (nacional ou ibérica e standard), aberta à circulação geral e adaptada à circulação de alta velocidade com recurso a tecnologias de suspensão pendular. Estudos, projectos e obras realizadas no âmbito do projecto LGV deverão ser, tanto quanto for possível, reutilizados neste projecto. O traçado complementar deverá contudo contemplar a ligação entre o terminal portuário de Sines e o ramal já contemplado entre Poceirão e a fronteira do Caia num ponto considerado ideal para esse efeito. A ligação a Sines pode ser de bitola nacional (carga), o ramal Poceirão-Caia será de bitola dupla. -Ligar o terminal do poceirão à restante linha ferroviária nacional da forma mais conveniente de modo a permitir uma ligação a alta velocidade, em bitola nacional, com origem em Lsiboa.