

Desenvolvimento da rede ferroviária de bitola europeia em Espanha

Resumo

A análise dos investimentos previstos em Espanha na rede ferroviária de bitola europeia, seja, através da construção de linhas novas seja através da introdução da bitola europeia em linhas existentes, indica que entre 2025 e 2030 a maioria das principais plataformas logísticas e portos de Espanha estarão directamente ligados às redes ferroviárias europeias por linhas interoperáveis que não obrigam a transferências de cargas, uma condição essencial para serem competitivas para tráfego de mercadorias. Desta forma será possível o tráfego ferroviário directo de mercadorias de Espanha para quase toda a União Europeia.

1. Introdução

O objectivo deste documento é caracterizar o desenvolvimento da rede ferroviária de bitola europeia (também designada por bitola standard ou bitola UIC) apta para tráfego de mercadorias em Espanha. Pretende-se estabelecer estimativas prováveis para a conclusão das ligações ferroviárias interoperáveis dos principais portos e plataformas logísticas espanholas às redes de bitola europeia da União Europeia.

2 Características técnicas das linhas

Como se sabe a rede ferroviária de bitola europeia em Espanha começou com a linha Madrid-Sevilha, cuja construção começou em 1988 e entrou ao serviço em 1992. Esta é uma linha mista, ou seja, com características técnicas que permitem tráfego competitivo tanto de passageiros como de mercadorias, mas que tem sido usada apenas para tráfego de passageiros.

Desde então o desenvolvimento da rede ferroviária de bitola europeia em Espanha, embora com ritmos variáveis em função da conjuntura económica, nunca mais parou. As linhas que se construíram a seguir foram, na sua maioria, preparadas apenas para tráfego de passageiros. Isto não quer dizer que não possam lá circular comboios de mercadorias, significa que não são competitivas para este tipo de tráfego, pois admitem inclinações elevadas, superiores a 18 m / km. A situação mudou a partir de Abril de 2011, data em que o Ministro do Fomento José Blanco reconheceu nas Cortes de Espanha que a opção por linhas destinadas apenas a tráfego de passageiros foi um erro (<http://www.lne.es/asturias/2011/04/07/fomento-asegura-ahora-mejor-modelo-ave-traffic-mixto/1057124.html>). A partir desta data as linhas da rede de Alta Velocidade espanhola passaram a ser todas projectadas para tráfego misto, ou seja, tanto para

comboios de passageiros como de mercadorias. Salvo raras excepções, as linhas de Alta Velocidade estão construídas em bitola europeia. Há excepções, as principais das quais são as linhas de Alta Velocidade galegas, que estão em bitola ibérica, mas nas quais foram colocadas travessas que permitirão a introdução futura da bitola europeia sem ter de trocar as travessas. Prevê-se que esta mudança ocorra até uma data próxima de 2020.

Nos itinerários em que as novas linhas tenham sido preparadas apenas para tráfego de passageiros, o tráfego de mercadorias em bitola europeia só será possível após a introdução da bitola europeia nas linhas convencionais nos mesmos itinerários, actualmente em bitola ibérica. Essa introdução da bitola europeia em linhas convencionais pode fazer-se de diversas formas: a mais simples, a adoptar em várias vias únicas em que no futuro sejam expectáveis aumentos de tráfego relevantes, é a construção de uma nova via em bitola europeia ao lado da existente em bitola ibérica e mais tarde a passagem desta a bitola europeia. Nas restantes linhas, quer sejam em via única ou via dupla, a transição/mudança para a bitola europeia, pode fazer-se com travessas polivalentes (de dupla fixação) ou travessas de 3 carris, que permitem a circulação de comboios de bitolas diferentes (ref 78). Em qualquer destes casos, a construção de linhas de Alta Velocidade para passageiros nos mesmos itinerários retira dessas linhas o tráfego de passageiros de longo curso, reduzindo o tráfego nessas linhas. Por isso facilita bastante a introdução futura da bitola europeia nas linhas convencionais, pois reduz uma das principais condicionantes à execução das obras que é o facto de terem de ser feitas sem interromper a circulação ou minimizando o período dessa interrupção.

3 Fontes de informação

As fontes de informação utilizadas nesta análise são todas do domínio público e são as seguintes:

- Documentos oficiais do Governo espanhol e da UE
- Investimentos previstos e executados
- Obras executadas, em execução e em projecto
- Notícias recentes

3.1 Documentos oficiais

O Plano Estratégico de Infraestruturas de Transporte de Espanha 2005-2020, de que se apresentam os extractos mais relevantes na ref. 4: neste documento estabelecem-se linhas de orientação, com largo apoio no espectro partidário espanhol, para o sistema ferroviário, incluindo o desenvolvimento da rede de bitola europeia. Definem-se objectivos de longo prazo como a “incorporacion del ancho de via UIC a la rede española” (ancho de via UIC = bitola europeia) e

de curto prazo como o início da introdução da bitola europeia no nordeste de Espanha a partir da fronteira francesa no período 2005-2008.

As ligações ferroviárias transfronteiriças entre Portugal e Espanha em Vilar Formoso / Fuentes D'Onoro e em Elvas / Badajoz fazem parte do CORREDOR ATLÂNTICO, corredor transeuropeu que liga Lisboa-Madrid-Paris-Mannheim (na Alemanha), que pertence à Rede Core da redes transeuropeias de transportes (TEN-T) que a Comissão Europeia e os Estados Membros se propuseram terminar até 2030. Com o objectivo principal de apoiar financeiramente a concretização destas redes a Comissão Europeia criou o programa Connecting Europe Facility (CEF). A figura 1 mostra excertos de uma brochura do CEF, com o nosso Corredor Atlântico a amarelo (ref 30).

CONNECTING EUROPE FACILITY

CEF Transport

A new policy framework

The comprehensive network will ensure effective access to and from the core network to all citizens and businesses in the EU. It will ensure that the implementation of the TEN-T policy will contribute to territorial cohesion and will provide accessibility for all regions, including peripheral and ultra-peripheral regions of the Union.

The date for the completion of this wide covering network, deploying high quality and safety standards, has been set for 2050.

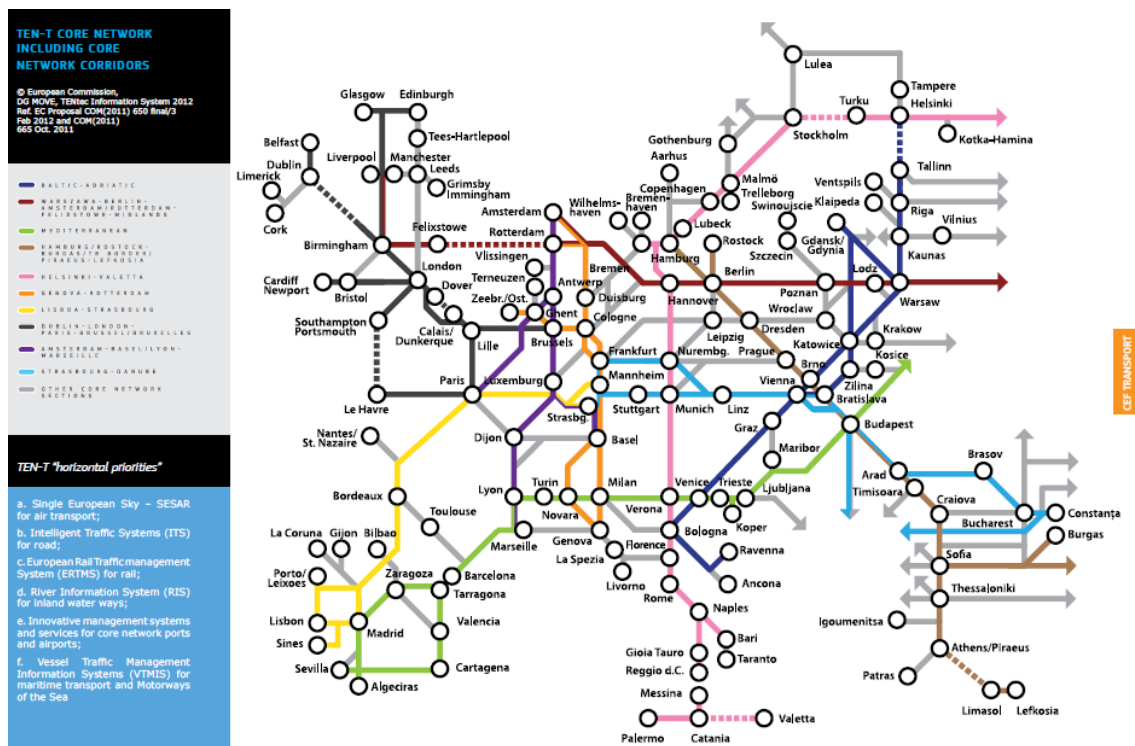


Figura 1 – Excertos de uma brochura do CEF

Em Outubro de 2011 o Governo espanhol emitiu uma nota de imprensa (ref. 21) sobre os timings e plano de investimento na rede ferroviária que previam que em 2020 a ferrovia de bitola europeia estaria nas fronteiras portuguesas ou próximo, em particular em Vigo, na fronteira de Vilar Formoso (pag 11) e em Badajoz (pag 15). A figura 2 apresenta os extractos mais relevantes.



Revisión de la Red Transeuropea de Transportes

Madrid, 19 de octubre de 2011 (Ministerio de Fomento).

La Comisión Europea establece que las infraestructuras que se incluyen en la red básica deberán estar finalizadas en 2030. Sin embargo, la previsión de actuaciones que el Ministerio de Fomento ha remitido a la Comisión garantiza que todas estarán plenamente operativas en 2020.

El presupuesto de las actuaciones previstas en el Corredor Atlántico ascenderá a 11.700 millones de euros. Las principales inversiones previstas en el periodo 2014-2020 son las siguientes:

Corredor Atlántico	11.699 M€
Frontera Francesa-Valladolid	1.739 M€
Venta de Baños-León-Asturias	300 M€
Olmedo-Ourense	2.500 M€
Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril): - Madrid-Ávila-Valladolid - León-Ourense-Vigo - <u>Medina del Campo-Potuguese border</u> - Burgos-Bibao&French border	3.770 M€
Lugo-Santiago de Compostela (viario)	600 M€
Acceso ferroviario a puertos	1.450 M€
Acceso viario a puertos	320 M€
Plataformas multimodales y accesos a grandes centros de producción	1.020 M€

El conjunto de las actuaciones previstas en el Corredor Atlántico-Mediterráneo para el periodo 2014-2020 es el siguiente:

Corredor Atlántico-Mediterráneo	6.025 M€
<u>Madrid-Cáceres-Badajoz-Frontera Portuguesa</u>	3.000 M€

Figura 2 – Excertos da nota de imprensa do Governo espanhol de Outubro de 2011

A nota de imprensa do Governo espanhol denota a intenção, em 2011, de executar a Core Network antes do prazo previsto a nível da UE e a vontade política de alocar os recursos necessários para o conseguir.

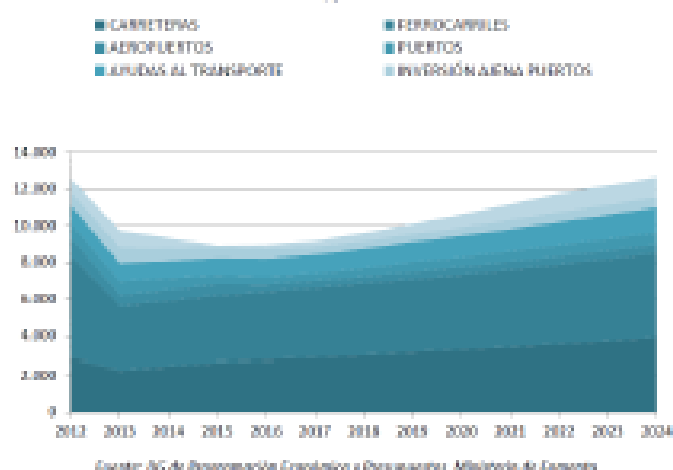
3.2 Investimentos previstos e executados

No ponto 3.1 referiram-se planos e intenções, mas o importante é a sua concretização. Para este efeito analisam-se neste ponto os investimentos previstos e executados na rede ferroviária de Espanha e no ponto 3.3 o estado das obras.

Durante o período de 1988 a 2008 a Espanha investiu fortemente na construção da rede de bitola europeia, com elevadíssimas participações de Fundos da UE. A partir dessa data a crise económica obrigou a um abrandamento do ritmo de investimento, pelo que o prazo referido na nota de imprensa não se concretizará. No entanto as razões estratégicas que fundamentam o investimento na ferrovia não se alteraram, pelo que a Espanha continua na direcção traçada, como se discute na ref 89, de que se apresentam de seguida alguns excertos.

com um abrandamento do investimento. A quantificação desse abrandamento é explícita no actual Plan de Infraestructuras, Transporte e Vivienda, PITVI 2012 – 2024, (ref 47), que refere que após um mínimo do valor do investimento em 2013 correspondente a uma redução para menos de metade do valor de 2008, este começará a aumentar de forma ligeira até 2024. A mesma conclusão se pode tirar da comparação dos Orçamentos Gerais de Estado de Espanha para 2013 e 2015, cujas propostas são as referências 17 e 70. Nas páginas 12 e 11 respectivamente, pode constatar-se que o maior aumento é precisamente na rede de bitola europeia a qual, na rede de Alta Velocidade, passa de 3302 milhões de euros para 3561 milhões de euros. Quanto ao PITVI, a figura 9 mostra excertos do mesmo com a evolução dos investimentos em infraestruturas de transportes, que o Ministério do Fomento prevê que se efectuem entre 2012 e 2024.

Gráfico nº32. Evolución de las inversiones del PITVI 2012-2024 (millones de euros corrientes) para el escenario base



La inversión media del periodo considerado oscila entre el 0,80% en el escenario desfavorable y el 0,85% en el escenario optimista. En ningún escenario se contempla que se recuperen los niveles de inversión relativos previos a la crisis. La inversión en relación al PIB se sitúa en niveles que son aproximadamente la mitad del máximo alcanzado en 2008 (1,74%).

Figura 9 – Excertos do PITVI (ref 47, pag II.215)

Gráfico nº33. Inversión en relación con el PIB (Ministerio + Entes Dependientes + inversión privada) 1995-2011



Ou seja, em 2011 o esforço de investimento era de 1,24% do PIB e prevê-se que entre 2013 e 2024 seja próximo de 2/3 disso. Assim, o tempo necessário para assegurar o financiamento aumenta em cerca de 50%, pelo que neste pressuposto os investimentos previstos na nota de

imprensa para o período 2011-2020 provavelmente só se concluíam em 2024. Mesmo que haja imprevistos que causem alguns atrasos, é previsível que a bitola europeia esteja em todos os principais portos e plataformas logísticas de Espanha antes de 2030. Esta conclusão é confirmada na pag 84 da ref 54, em que a ADIF (gestor da infraestrutura ferroviária em Espanha) refere que em 2020 (short term) ainda não haverá bitola europeia na fronteira de Vilar Formoso mas em 2030 (medium term) haverá, ou seja, a bitola europeia chegará a esta fronteira entre 2020 e 2030. Tendo em conta os interesses espanhóis e o reduzido interesse do actual Governo

Refira-se que em 2016 o Governo espanhol foi obrigado a intervir para resgatar diversas concessões rodoviárias e a concessão do túnel ferroviário de Perthus nos Pirinéus, gastando alguns milhares de milhões de euros. Se se assumir que estes recursos são retirados das verbas disponíveis para investimento pelo Ministério do Fomento, que eram de 9570 milhões de euros em 2015, e se repartem proporcionalmente por todos os sectores, então estes resgates traduzir-se-ão em cerca de 7 a 12 meses de atraso na construção da rede ferroviária de bitola europeia em Espanha, não pondo em causa a data de 2030 para a construção da rede Core em Espanha.

3.3 Obras executadas, em execução e em projecto

Como se referiu a construção da rede ferroviária de bitola europeia em Espanha começou em 1988 e nos primeiros anos orientou-se por critérios de coesão territorial, privilegiando o transporte de passageiros e as ligações radiais a Madrid, tendo os Governos espanhóis assumido o compromisso de colocar todas as capitais regionais a menos de 3h de Madrid para passageiros. Construíram-se as linhas Madrid-Barcelona, Madrid-Valladolid e Madrid-Valência e começaram-se a construir diversas outras como Madrid-Galiza, para tráfego exclusivo de passageiros. A partir de 2011 começou a dar-se mais importância à economia e ao transporte de mercadorias, orientando-se a construção a partir de França. Em 2010 entrou em serviço a ligação Barcelona-França em bitola europeia, preparada para tráfego misto, e que inclui o túnel duplo de Perthus, com 8km de comprimento, sob os Pirinéus. Esta ligação chegou a Barcelona em 2013 e a Espanha trabalha aceleradamente na sua extensão a toda a costa do Mediterrâneo, onde se localizam os seus 3 principais portos, Barcelona, Valência e Algeciras, e quase metade da economia espanhola. Informações sobre esta linha podem ser consultadas na ref 25 e no site http://ferropedia.es/wiki/LAV_mixta_internacional_Figueres-Perpignan)

Em 2015 foram postas em serviço mais de 1000 km de linhas de Alta-Velocidade, na sua imensa maioria em bitola europeia e as restantes com travessas polivalentes ou de 3 carris, para preparar a migração para a bitola europeia. A Portugal interessa essencialmente o Corredor Atlântico, representado a amarelo na figura 1. A parte mais cara deste Corredor é a travessia do País Basco, adjacente à fronteira francesa do lado oeste dos Pirinéus, por ser uma zona

montanhosa. As linhas de Alta Velocidade do País Basco, em forma de Y, e que por isso se designam por Y Basca, estão em construção há vários anos e a sua conclusão está prevista para 2019. São feitas de raiz em via dupla e bitola europeia e estão preparadas para tráfego misto, ou seja, para transporte de passageiros e mercadorias (ref 41, 42 e 92). No total são 172 km de linha, dos quais 104 km em túnel e 17 km em viaduto, conforme se mostra na figura 3.

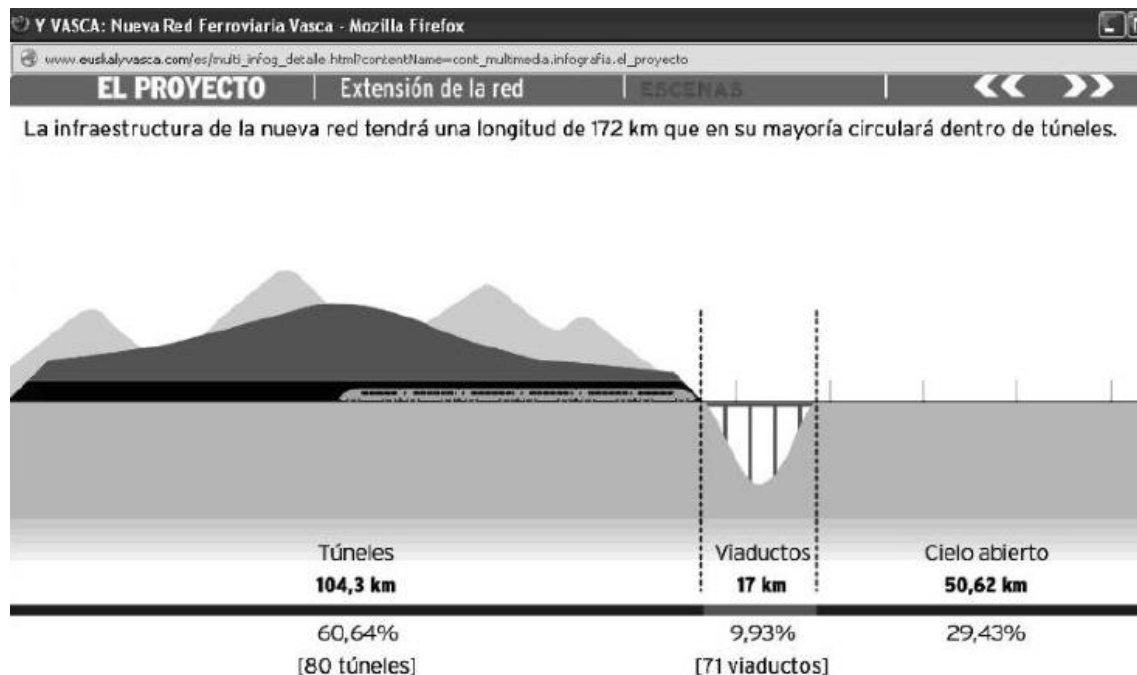


Figura 3 – Características construtivas das linhas de bitola europeia no País Basco

É óbvio que um investimento desta dimensão não é para servir apenas o país Basco mas toda a Espanha, pelo que a Y Basca será naturalmente prolongada por outras linhas que farão as ligações a Madrid, Astúrias, Galiza e a Salamanca, com possível continuidade para Portugal.

Notícias recentes (ver figura 4) dão conta da intenção do actual Governo espanhol de terminar na actual legislatura (até 2020) as linhas já iniciadas. Sobre a linha Badajoz-Madrid, preparada para tráfego misto, subsiste a dúvida sobre o tráfego de mercadorias após Pantoja, onde esta linha entronca na linha Madrid-Sevilha, uns 45 km a sul de Madrid, pois esta é utilizada apenas para tráfego de passageiros. No entanto é pouco credível que a falta desta ligação possa subsistir por um período relevante após 2020, pois é de todo o interesse das regiões espanholas a sul e sudoeste de Madrid.

Infraestructuras: Noticia de actualidad



Un acuerdo nacional por las infraestructuras y el transporte

Íñigo de la Serna en su comparecencia ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados

El Ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, compareció ayer lunes ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento y las prioridades del Gobierno para la presente Legislatura en materia de Infraestructuras.

Sector ferroviario

A preguntas de los portavoces de los grupos en la Comisión, el ministro reafirmó el compromiso del Ministerio con el desarrollo de la red de alta velocidad y la finalización de las líneas en construcción, Galicia y Asturias, Corredor Mediterráneo, Y vasca, y Extremadura, fundamentalmente.



El Periódico Extremadura Lunes, 26 de diciembre de 2016 Edición impresa

Badajoz 3/14°C Cáceres 2/12°C

el Periódico Extremadura

Titulares Boletín Hemeroteca Versión Móvil

Noticias Opinión Deportes Multimedia Más actualidad Servicios Participa Tienda online

Noticias Fórmula 1 Moto GP Resultados deportivos

AFIRMA QUE HARÁ TODO LO QUE ESTÉ EN SU MANO

Rajoy se compromete a que el AVE extremeño esté en 2020

Figura 5 – Notícias recentes sobre a construção da rede de AV espanhola nos sites http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/extremadura/rajoy-compromete-ave-extremeno-2020_941180.html e <http://www.vialibre.org/noticias.asp?not=21090&cs=infr>

Nos sites seguintes podem encontrar-se informações adicionais sobre o desenvolvimento da linha Badajoz- Madrid:

http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/infraestructuras/lineas_de_alta_velocidad/madrid_extremadura_fronteraportuguesa/madrid_extremadura_fronteraportuguesa.shtml

https://es.wikipedia.org/wiki/Línea_de_alta_velocidad_Madrid_-_Extremadura

<http://www.hoy.es/extremadura/201609/08/tramos-extremeno-estaran-listos-20160908172815.html>

http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/extremadura/rajoy-compromete-ave-extremeno-2020_941180.html

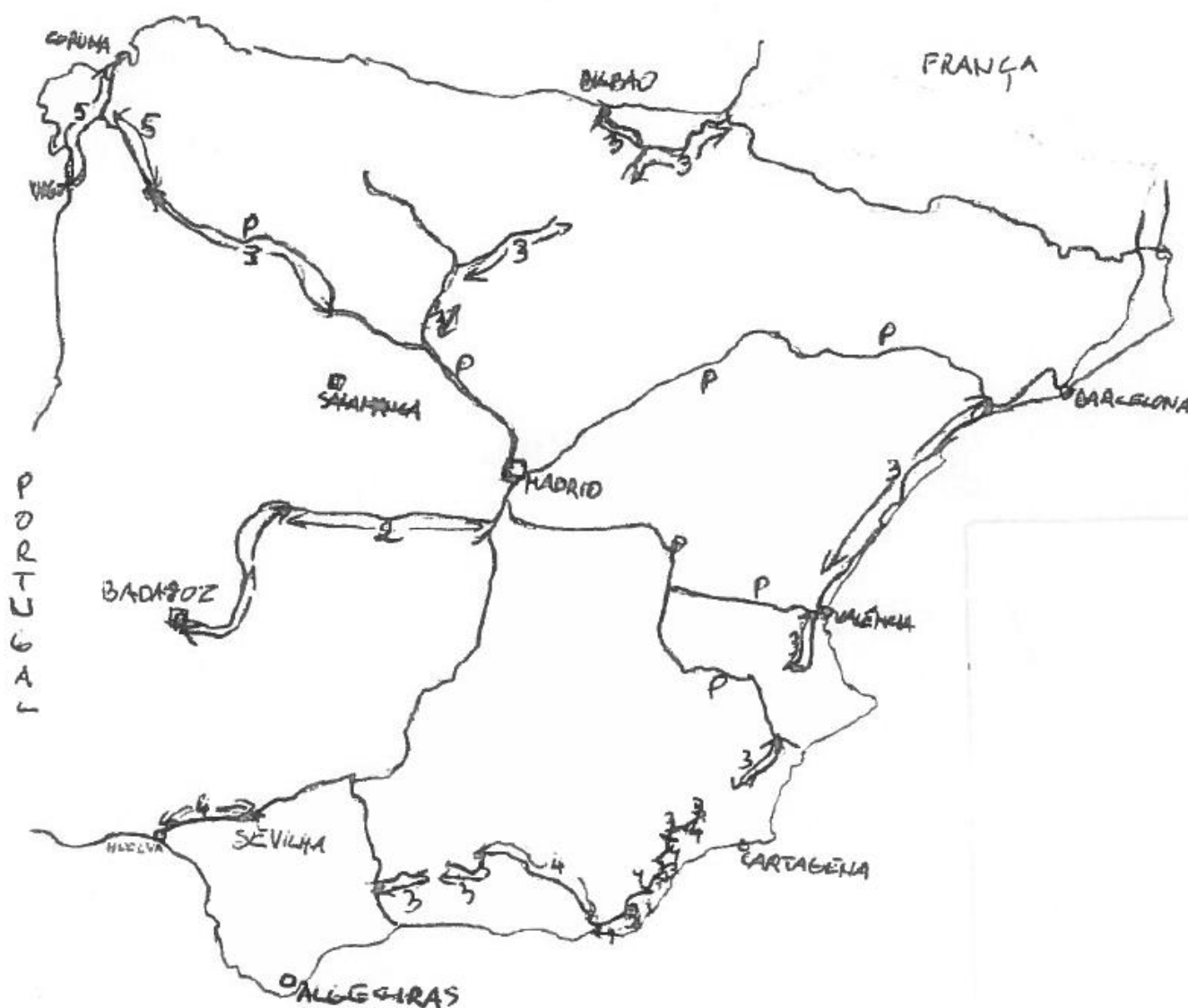
http://www.ferropedia.es/wiki/LAV_Madrid_-_Extremadura#Madrid_-_Oropesa

No site <http://img907.imageshack.us/img907/9256/iV2BxK.jpg> podem encontrar-se mapas, como o da figura 4, com o estado de desenvolvimento da rede ferroviária espanhola, incluindo a construção da rede de bitola europeia.



Figura 5 – Rede ferroviária espanhola

Os mapas e as respectivas legendas podem ser ampliados e as linhas de bitola europeia identificadas. A partir destes construiu-se um mapa manuscrito (figura 6), que mostra as linhas de bitola europeia, já construídas, em construção e em projecto em Dezembro de 2015.



P – linha exclusiva para comboios de passageiros

1 – plataforma de alta velocidade em via dupla. Em 1ª fase montagem de 1 via em bitola ibérica

2 – projecto suspenso

3 – em obra

4 – em estudo

5 – via dupla de alta velocidade em bitola ibérica preparada para mudar para bitola europeia

[Figura 6 – Mapa manuscrito com estado das linhas de bitola europeia em Dezembro de 2015](#)

4. Conclusões

O desenvolvimento da rede ferroviária de bitola europeia em Espanha permitiu ligar a cidade e o porto de Barcelona à Europa desde 2013 por vias ferroviárias interoperáveis, permitindo o tráfego ferroviário competitivo de passageiros e mercadorias. Os planos de investimento do Governo espanhol potenciam o desenvolvimento continuado da rede ferroviária de bitola europeia, permitindo estimar que também a maioria dos principais portos e plataformas logísticas espanholas terá ligações ferroviárias directas para mercadorias aos mercados da UE além Pirinéus por linhas férreas em bitola europeia até uma data entre 2025 e 2030.

Lisboa, Janeiro de 2017