

Bitola europeia para mercadorias em Espanha

Em reuniões recentes (Outubro de 2018) a IP tem vendido a ideia de que a bitola europeia em Espanha para mercadorias será só para o País Basco e o Corredor Mediterrânico. Em geral a IP/REFER reconhece a existência da bitola europeia para mercadorias (seja lá em que formato for, desde linha nova a 3º carril, a vias únicas de bitolas diferentes, etc.) em Espanha apenas nas zonas onde não é possível negar a sua existência e, relativamente ao futuro, em geral diz-se que não haverá em mais lado nenhum. A melhor forma de desmentir isto é mostrar a evolução desse tipo de afirmações ao longo do tempo.

Em 12 de Outubro de 2010, no Programa “Expresso da Meia Noite”, o engº Carlos Fernandes, à data administrador da RAVE, actualmente administrador da IP, dizia: “Passarão décadas até que Espanha efectivamente – se é que alguma vez migre – vá migrar a sua bitola”. Estas declarações foram efectuadas após o minuto 24:10, o que se poderia confirmar no site com o vídeo do Programa (se já não estiver disponível, em princípio será necessário contactar a SIC para obter o vídeo):

<http://sic.aeiou.pt/online/video/informacao/Expresso+da+Meia-Noite/2009/6/a-importancia-do-tgv.htm>

Sucedem que 2 anos depois entrava em funcionamento o troço da linha de bitola europeia apta para tráfego misto (passageiros e mercadorias) entre Perpignan e Figueras, parte da linha entre França e Barcelona, como se pode comprovar nas figuras seguintes



Proyecto binacional

Soluciona definitivamente el problema histórico de ancho de vía en la península ibérica



Ancho UIC

Infraestructura diseñada para ser mixta, conectando España con Francia y el resto de Europa



Alta Velocidad

Cumple todas las especificaciones técnicas de interoperabilidad ferroviaria europea

Línea Figueras Perpignan

Somos el gestor de Infraestructuras que realiza la explotación y el mantenimiento de la línea ferroviaria de Alta Velocidad entre España y Francia.



(<http://www.lfpperthus.com/index.html>)



Declaración de red



Banco de imágenes



Estado de la línea



Características Generales

- ✓ Longitud de la línea en doble vía 44,4 km, 19,8 en España y 24,6 en Francia
- ✓ Dos vías de enlace en Perpiñán de 2,9 y 4,6 km
- ✓ Un túnel doble de 8,3 km de longitud
- ✓ Dos pasos de fauna en forma de falsos túneles de 162 m y 175 m de longitud
- ✓ 2.143 m de viaductos en España (6) y 983 m en Francia (4)
- ✓ Un salto de carnero para inversión de sentido
- ✓ 14 puentes ferroviarios y 11 puentes carreteros
- ✓ 9 pasos inferiores y 61 obras de fábrica hidráulicas
- ✓ Ancho internacional estándar (UIC), 1.435 mm
- ✓ Sistema de señalización y seguridad ERTMS nivel 1
- ✓ Electrificación de 25.000 V AC
- ✓ Velocidad máxima de diseño 350 km/h
- ✓ Velocidad máxima de circulación de 300 km/h para los trenes de viajeros y 100 km/h para los trenes de mercancías

(<http://www.lfpetherthus.com/la-linea.html>)

Em 2014, afirmava-se que as linhas de bitola europeia aptas para tráfego de mercadorias em Espanha ficariam apenas no País Basco e na Catalunha. Nesta altura estava a funcionar a linha de França para Barcelona, que é uma Linha mista preparada para tráfego de mercadorias e passageiros e estava em construção a Y Basca (rede de alta velocidade e bitola europeia do País Basco) também projectada para tráfego misto, ou seja, tentava-se fazer crer que as linhas de bitola europeia para mercadorias em Espanha seriam apenas as que se sabia publicamente que estavam em funcionamento ou em construção.

Também se argumentava, que à excepção destas duas linhas, todas as Linhas da rede de bitola europeia em Espanha eram linhas exclusivas para passageiros. De facto, a maior parte das Linhas de bitola europeia projectadas em Espanha até 2011 eram para tráfego exclusivo de passageiros. A Linha Lisboa-Madrid começou por ser projectada desta forma, mas em 2008 tomou-se a decisão de fazer o projecto para tráfego misto. Em 2011, o Ministro do Fomento reconheceu nas Cortes que tinha sido um erro ter projectado as linhas da rede de bitola europeia só para tráfego de passageiros, e a partir daí todas as linhas de bitola europeia passaram a ser projectadas para tráfego misto. Na figura seguinte apresenta-se uma notícia sobre esta questão

Fomento asegura ahora que el mejor modelo para el AVE es el del tráfico mixto

José Blanco, que cumple dos años al frente del Ministerio, dice que la Alta Velocidad habría sido «más eficiente» para pasajeros y mercancías

07.04.2011 | 02:00

Oviedo, Pablo GONZÁLEZ

La falta de fondos para afrontar como estaban previstas en un principio las obras del AVE empujaron ayer al ministro de Fomento, José Blanco, a reconocer abiertamente que el plan para la implantación de la Alta Velocidad en España no es el «más eficiente», ya que se debería haber apostado por un diseño de tipo mixto. Es decir, que los trenes de mercancías y pasajeros deberían utilizar las mismas vías. Esto es lo que ocurrirá en el caso de Asturias una vez que se abra la variante de Pajares en el horizonte del año 2013.



(<https://www.lne.es/asturias/2011/04/07/fomento-asegura-ahora-mejor-modelo-ave-trafico-mixto/1057124.html>)

Agora, em 2018, o Governo espanhol vem assegurar que em 2021, as linhas do Corredor Mediterrânico (ligação apta para tráfego de mercadorias entre França e Algeciras, ao longo da costa do Mediterrâneo) estarão prontas ou em construção, conforme se pode constatar na figura seguinte.

Fomento fija en 2021 la conexión en ancho europeo para el Corredor Mediterráneo

Ábalos se compromete a que todo el corredor esté «en servicio, con las obras finalizadas o en ejecución desde Algeciras a la frontera francesa»

Laura Ballester | 28.09.2018 | 01:31

El **corredor mediterráneo** adaptado al **ancho europeo** mediante la fórmula más barata del tercer hilo desde Murcia a la frontera francesa debería haberse culminado en 2016, según prometió la ministra de Fomento, Ana Pastor, en 2012. En 2016 llegó Íñigo de la Serna al ministerio y retrasó la finalización de este sucedáneo de la alta velocidad a 2019.



Fomento fija en 2021 la conexión en ancho europeo para el Corredor Mediterráneo

Y con el nuevo ministro de Fomento, José Luis Ábalos, también llegan las nuevas promesas que fijan para **2021** la nueva fecha para la llegada del ancho europeo o estándar (1,435 m. frente a los 1,668 m. del ancho ibérico) al corredor mediterráneo.

Más fotos

Ábalos fue cauteloso en su promesa ante los 2.000 empresarios que ayer logró reunir la Asociación valenciana de empresarios (AVE) en el Palau de Congressos de Catalunya en un acto para reivindicar los beneficios del corredor mediterráneo y la necesidad de su rápida ejecución. «En 2021 estarán en servicio, con las **obras finalizadas o en ejecución** todos los tramos del corredor con el objetivo de conectar la frontera francesa con Algeciras en ancho estándar», aseguró el ministro en el acto en formato de entrevista que condujo la presentadora valenciana Nuria Roca.



<https://www.diarioinformacion.com/alicante/2018/09/28/exito-convocatoria/2067915.html>

Assim, não podendo negar a existência da bitola europeia no Corredor Mediterrânico, afirma-se que a bitola europeia em Espanha, apta para tráfego de mercadorias, só existirá no Corredor Mediterrânico e no País Basco.

No entanto todas as declarações públicas e planos de investimento na ferrovia em Espanha confirmam que nenhuma região no território continental de Espanha ficará de fora, ou seja, que o processo continuará até que toda a Espanha tenha ligações ferroviárias directas (em bitola europeia) para mercadorias ao resto da Europa. Apresentam-se de seguida alguns dos principais exemplos:

Em 2011 o ministério do Fomento do Governo espanhol emitiu uma “Nota de prensa” (ver pág. 96 do livro do CI da CIP e a figura seguinte) em que se descreviam os principais investimentos na infraestrutura ferroviária até 2020, prevendo-se inclusivé que nessa data a bitola europeia estaria nas fronteiras portuguesas.



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 (viano)	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

Isto ocorreu ligeiramente antes da Espanha sofrer o principal impacte da crise financeira, que obrigou a reduzir os investimentos do Estado na ferrovia, que foram reduzidos para cerca de 2/3 do valor à data de emissão da “Nota de prensa”, que por sua vez era inferior ao valor de pico anterior (atingido em 2008). Isto pode-se constatar no “Plan de Infraestructuras, Transporte e Vivienda, PITVI 2012-2024”, cujas partes relevantes se transcrevem e discutem nas pags 97 e 98 do livro do CI da CIP, e se apresentam na figura seguinte.

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.



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

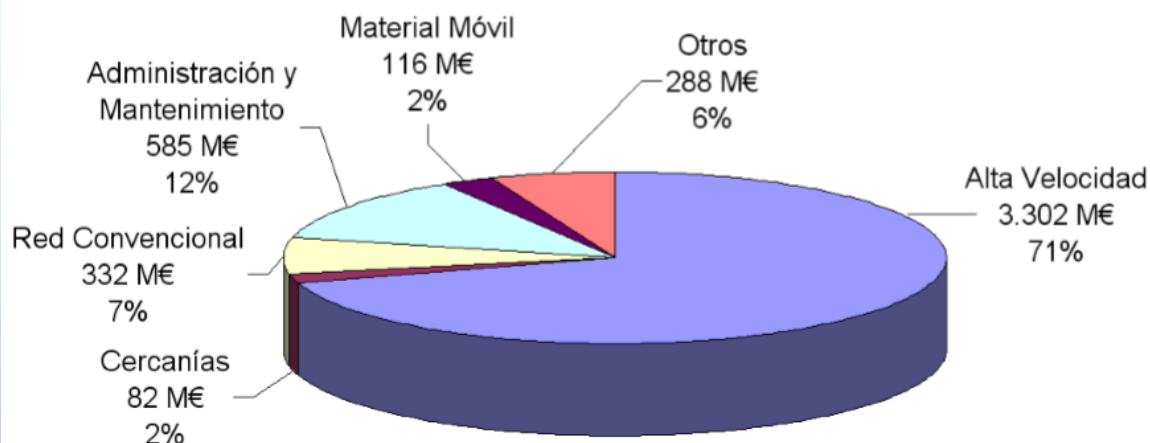
Ou seja, em 2011 o esforço de investimento era de 1,24% do PIB e prevê-se que entre 2013 e 2024 seja próximo de 2/3 disso. Assim, o tempo necessário para assegurar o financiamento aumenta em cerca de 50%, pelo que neste pressuposto os investimentos previstos na nota de

Nestas condições o período de tempo necessário para execução dos investimentos anunciados em 2011 aumentaria em cerca de 50% e em vez de 2020, se não houvesse imprevistos, terminaria em 2024 ou 2025. Considerando imprevistos e atrasos é mais provável admitir 2030 como data para conclusão das obras previstas. A evolução dos Orçamentos de Estado de Espanha tem evoluído de acordo com o previsto no PITVI, com ligeiros aumentos dos investimentos na ferrovia, conforme se constata na figura seguinte.

7. Detalle de la inversión por áreas a) Ferrocarriles (1)

Proyecto de Presupuesto 2013

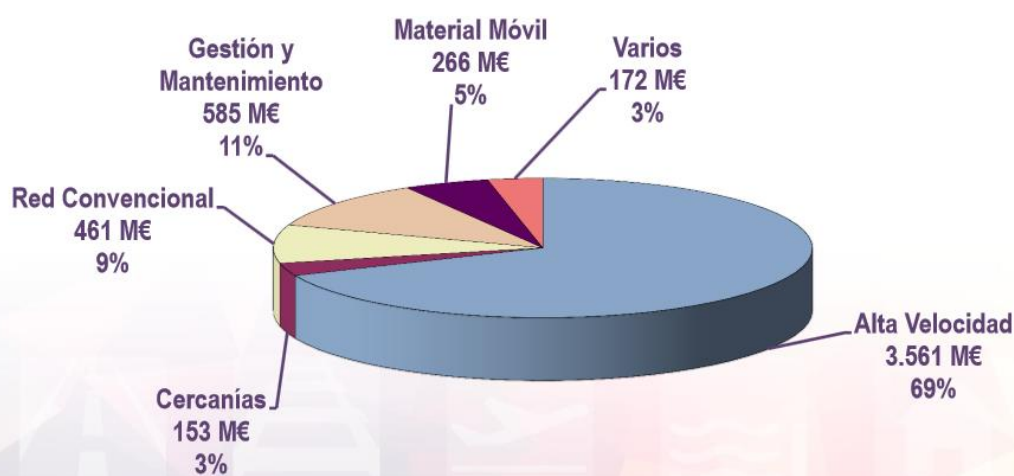
- El importe total destinado a **ferrocarriles** es de **4.705 M€** y se distribuye del siguiente modo:



11



La **inversión total** destinada a ferrocarriles es de **5.199 M€**, lo que supone un **13,7% de incremento**. Se distribuye del siguiente modo:



Também o Information Document do Rail Freight Corridor 4 (RFC 4), disponível no site das referências do cap VI do documento do CI da CIP, <http://cip.org.pt/wp-content/uploads/2017/09/GT6-refer%C3%A2ncias.pdf>, com o nº 54), um consórcio dos gestores

das infraestruturas ferroviárias de Portugal, Espanha e França, cuja criação foi promovida pela Comissão Europeia para agilizar o transporte de mercadorias no Corredor Atlântico, explicita que a ferrovia de bitola europeia estará nas fronteiras portuguesas entre 2020 e 2030, conforme se pode constatar no documento “RFC4 – bitola europeia nas fronteiras portuguesas”

Acresce a tudo o que foi referido anteriormente, que a coesão territorial é um driver da política espanhola há cerca de 3 séculos. Assim se a ferrovia de bitola europeia ficasse disponível apenas no Mediterrâneo e no País Basco, isolando o resto da Espanha economicamente, seria o fim da unidade da Espanha. A afirmação de que a ferrovia de bitola europeia em Espanha será apenas para algumas regiões e não para toda a Espanha, é uma invenção, não tem qualquer fundamento.

Se a IP insistir nesta questão, sugere-se perguntar:

- há algum documento escrito ou declarações de entidades oficiais (Governo ou ADIF) a dizer que as autonomias do noroeste e oeste de Espanha ficarão sem acesso a linhas aptas para tráfego de mercadorias em bitola europeia? Como é que estas autonomias reagiram a estas políticas?

Novembro 2018