

<https://www.publico.pt/2018/03/01/economia/opinio/ferrovia-a-bitola-e-uma-falsa-questao-1804808>

<https://www.publico.pt/2018/03/06/economia/opinio/ferrovia-a-bitola-e-uma-falsa-questao-um-contraditorio-1805441>



P2 ÍPSILON ÍMPAR FUGAS P3 CINECARTAZ CLUBE P

MERCADOS EMPRESAS BANCA TRABALHO E EMPREGO CONJUNTURA FINANÇAS PÚBLICAS INTERNACIONAL EMPREENDEDORISMO



Mário Lopes

OPINIÃO

Ferrovia: a bitola é uma falsa questão? Um contraditório

A diferença de bitola ferroviária em relação ao resto da Europa é uma questão importantíssima, porque é uma ameaça à competitividade futura da economia portuguesa.

6 de Março de 2018, 6:12

21
PARTILHAS



No artigo "[Ferrovia: a bitola é uma falsa questão](#)", Carlos Vasconcelos (Medway) defende que "a questão da diferença de bitola é uma falsa questão, não tendo qualquer relevância para a questão da competitividade da ferrovia e, muito menos, para a competitividade das exportações nacionais". Nesse artigo o autor fundamenta a sua opinião em quatro exemplos, que se analisam de seguida.

1. Tráfego fronteiriço Portuga/Espanha

Artigo "Ferrovia: a bitola é uma falsa questão"

"Espanha continua a ser o maior parceiro comercial português, representando cerca de 50% das nossas trocas comerciais com o exterior. Deste volume de mercadorias transaccionado entre os dois países ibéricos, somente cerca de 4% é movimentado por caminho-de-ferro. O remanescente (96%) circula essencialmente por rodovia (mais de 90%).

Sendo a bitola dos dois países exactamente a mesma, facilmente se conclui o que é óbvio: não é por causa da bitola que a ferrovia não é competitiva. Nem é a incapacidade competitiva da ferrovia que retira competitividade às nossas exportações para Espanha."

Contraditório

É verdade que actualmente "não é por causa da bitola que a nossa ferrovia não é competitiva", no tráfego de mercadorias com Espanha, mas isso não demonstra que a

questão da bitola é uma falsa questão. Existem outros factores que tornam a nossa ferrovia pouco competitiva, nomeadamente:

- Pendentes elevadas, que reduzem a carga rebocada máxima;
- Outros problemas de interoperabilidade (obstáculos técnicos à livre circulação de comboios) entre as redes convencionais portuguesa e espanhola, como i) diferenças nos sistemas de sinalização e controle de velocidade, ii) diferenças nos sistemas de alimentação eléctrica.

Na argumentação apresentada nada demonstra que se estes factores fossem eliminados e existissem diferenças de bitola, esta não seria um problema.

A afirmação "Nem é a incapacidade competitiva da ferrovia que retira competitividade às nossas exportações para Espanha" é verdadeira hoje em dia, pois a rodovia ainda tem uma competitividade razoável, mas pode deixar de ser no futuro se a rodovia perder competitividade por razões ambientais e energéticas.

2. Tráfego nacional

Artigo "Ferrovia: a bitola é uma falsa questão"

"Em Portugal, a bitola da rede ferroviária é a ibérica. Tal como no tráfego transfronteiriço, também no mercado interno a ferrovia tem uma quota marginal no transporte de mercadorias, de cerca de 6%. Verifica-se, por conseguinte, e uma vez mais, que não é a existência da bitola ibérica que constitui um entrave à competitividade da ferrovia."

Contraditório

É verdade, mas tal como no caso anterior isso não prova que se existissem bitolas diferentes isso não seria um problema. Mas é um facto que o problema da bitola se coloca nos tráfegos internacionais para lá de França e no futuro para Espanha, onde está prevista a [desactivação de uma série de linhas em bitola ibérica](#), e não nos tráfegos nacionais.

3. Comboio "Autoeuropa"

Artigo "Ferrovia: a bitola é uma falsa questão"

"Este comboio circulou nas duas redes ferroviárias, a ibérica e a europeia, ou seja, entre Portugal e a fronteira hispano-francesa eram utilizados os nossos comboios (de

bitola ibérica) e entre esta fronteira e o destino final, na Alemanha, eram utilizados os comboios da Deutsche Bahn. As mercadorias eram, por conseguinte, transbordadas na fronteira de uns comboios para os outros.

Este comboio funcionou bastante bem e de forma competitiva, não tendo vingado apenas e só por causa do boicote da ferrovia francesa. A diferença de bitola não constituiu qualquer problema, nem afectou a competitividade deste comboio."

Contraditório

O boicote da ferrovia francesa derivou essencialmente de atrasos causados pelos próprios franceses, e em menor escala, em dificultar a obtenção de um novo canal-horário em França quando se perdia o canal-horário previsto. Por isso é verdade que não foi por causa do tempo que se perdia na fronteira com o transbordo devido à diferença das bitolas que este comboio falhou. Mas isso não significa que não pudesse ter sucedido o mesmo por causa da diferença da bitola: o sistema funcionava com base no pressuposto de que os comboios de ambos os lados chegavam à fronteira simultaneamente para aí trocarem a mercadoria. Assim o atraso de um comboio em Portugal implicaria atrasos em França no outro comboio com o qual os horários deveriam estar coordenados, aumentando a probabilidade de haver atrasos e assim dar à ferrovia francesa pretextos para atrasar ainda mais os comboios, reduzindo a fiabilidade do sistema.

4. China-Europa

"Recentemente, têm começado a circular comboios de contentores entre a China e alguns países europeus (Alemanha, Inglaterra e Espanha). Estes comboios atravessam quatro bitolas diferentes e estão a funcionar, sem quaisquer problemas. O facto de terem de transbordar as mercadorias em quatro momentos não constitui qualquer entrave."

Contraditório

O facto de estes comboios funcionarem sem problemas e o transbordo das mercadorias não constituir um entrave não prova que o tempo e o custo desses transbordos não retirem competitividade ao transporte. O que prova é que essa perda de competitividade é inferior aos ganhos de competitividade face à via marítima devido ao menor tempo de transporte por ferrovia do que por via marítima entre a China e a Europa.

Demonstra-se assim que os argumentos apresentados não permitem fundamentar a conclusão de que a bitola é uma falsa questão. Além disso, o artigo "Ferrovia: a bitola é uma falsa questão" omite diversas questões importantes:

- A gestão dos tráfegos e dos canais-horários. Como referido, se o transbordo se fizer sem armazenamento dos contentores nas estações de fronteira, é preciso coordenar o movimento dos comboios de ambos os lados da fronteira. Assim, se ocorrerem atrasos, estes propagam-se aos comboios da outra bitola, aumentando a probabilidade de perdas de canal-horário. Se o comboio da "Autoeuropa" se efectuava duas vezes por semana, com dezenas de comboios por dia (como seria necessário se se implementarem as políticas europeias de transferência modal que prevêem a transferência de 50% do tráfego da rodovia para a ferrovia até 2050, conforme se pode constatar na pag 10 (ponto 3) do [Roteiro do Espaço Único Europeu dos Transportes](#)), o sistema tornar-se-ia muito difícil de gerir, reduzindo a fiabilidade do sistema que assim perderia competitividade. Se os contentores fossem armazenados nas estações de fronteira durante dias à espera que os viessem buscar, como acontece nos portos, a ferrovia perderia uma das suas principais vantagens em relação ao transporte marítimo;
- Se Portugal ficar com a bitola ibérica, que no longo prazo não existiria em mais lado nenhum ou apenas existiria em linhas suburbanas espanholas, dado que a rede de bitola ibérica espanhola será progressivamente desactivada, a reduzida dimensão do mercado do material circulante e de via em bitola ibérica reflectir-se-ia em custos acrescidos de todos estes equipamentos;
- Nenhum operador não ibérico investiria em material circulante próprio apenas por causa do mercado português. Assim, as empresas de transporte ferroviário de mercadorias actuais (Medway e Takargo) ficariam com um monopólio do mercado português. A falta de concorrência que daí derivaria naturalmente originaria preços muito superiores aos de outros mercados com concorrência aberta, o que seria bom para essas empresas e mau para a competitividade da economia portuguesa.

Também há contradições na prática e na argumentação:

- As redes ferroviárias portuguesa e a convencional em Espanha têm a mesma bitola, por isso os vagons de mercadorias podem circular em ambas. Mas as

locomotivas em geral não podem circular em ambas as redes devido ao facto de a rede espanhola não estar electrificada junto à fronteira portuguesa e os sistemas de sinalização e controle de velocidade serem diferentes nas duas redes. Por isso, a própria empresa Medway investiu recentemente em locomotivas interoperáveis (a *diesel* e com os sistemas de sinalização e controle de velocidade de ambas as redes), capazes de circular tanto na rede portuguesa como na rede convencional espanhola, evitando assim a troca de locomotivas na fronteira. Ora se existisse diferença de bitola, nem as locomotivas nem o material rebocado (de eixos fixos) poderia circular nas duas redes e ao problema da troca das locomotivas acrescentar-se-ia o transbordo da carga na fronteira. Mas segundo o autor do artigo a bitola não é um problema, por isso não se percebe porque investiu a sua empresa para resolver apenas parte de um problema que o próprio diz nem sequer existir;

- No artigo "Ferrovia: a bitola é uma falsa questão" afirma-se "importa recordar que têm vindo a ser desenvolvidas soluções de eixos variáveis, que já estão a ser testados e que, uma vez instaladas nas locomotivas e vagões, vão permitir que os comboios circulem em diferentes bitolas". Em primeiro lugar não se percebe porque é que alguém investe no desenvolvimento de tecnologias para resolver problemas que supostamente não existem. Em segundo lugar estes são mais caros que os eixos fixos normalmente utilizados, encarecendo o material rebocado, e consequentemente aumentando os custos e retirando competitividade ao transporte ferroviário de mercadorias. Em terceiro lugar, as próprias empresas que estão a desenvolver o sistema não o consideram uma solução definitiva mas apenas uma tecnologia para [facilitar a fase de transição](#) enquanto as duas bitolas coexistirem no mesmo país (ver pág 2).

Em cima de tudo isto, refira-se que este problema já foi estudado pela União Europeia, sendo as conclusões claríssimas, como se refere no documento [White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide](#), que se cita (pág. 30): "*No railway system can be fully competitive unless all matters relating to the removal of technical barriers to trade in trains and to their **interoperability** — that is, their ability to run on any stretch of the network — are resolved first*", cuja tradução para português é "Nenhum sistema ferroviário pode ser totalmente competitivo sem que todas as barreiras técnicas à circulação dos comboios e à sua interoperabilidade — isto é, a capacidade de circular em qualquer parte da rede — sejam removidos". Acresce que a Espanha,

que tem cerca de 50 anos de experiência com sistemas de transbordo nas ligações ferroviárias a França por causa da bitola, investe todos os anos cerca de quatro mil milhões de euros do [Orçamento do Estado](#) (ver pag 11), complementados com avultados Fundos Europeus, em novas linhas de bitola europeia aptas para tráfego de [passageiros e mercadorias](#), para se ver livre de um problema que, de acordo com o artigo "Ferrovia: a bitola é uma falsa questão", nunca o foi nem é. Ora, se o problema da diferença de bitolas é uma falsa questão, porque supostamente se resolve facilmente com transbordos de acordo com o artigo, será possível que a UE e a Espanha, que tem 50 anos de experiência com estes sistemas, ainda não tenham dado por isso?

Pelas razões descritas, a questão da diferença de bitola entre a rede ferroviária portuguesa e as redes ferroviárias de quase toda a UE é crucial para a competitividade do transporte internacional de mercadorias com origem/destino em Portugal.

Como,

- A rodovia tende a perder competitividade no transporte de mercadorias de médio e longo curso por razões ambientais e energéticas, tendo a UE definido objectivos de transferência modal da rodovia para a ferrovia e o transporte marítimo, como já referido;
- A via marítima não ser uma alternativa competitiva às vias terrestres no comércio de Portugal com a UE (que actualmente é 70% de todo o nosso comércio externo), 80% do qual, em valor, se faz por rodovia, para numerosos sectores de actividade, como se demonstra no *Inquérito sobre transporte internacional de mercadorias* efectuado pela CIP ao tecido empresarial do nosso país (ver o Anexo 2 do Documento de Reflexão da CIP intitulado "[O conceito de reindustrialização, indústria 4.0 e política industrial para o século XXI](#)");
- O comércio internacional é uma fonte de riqueza e progresso das Nações, permitindo tirar partido das vantagens da globalização (veja-se a situação económica de países isolados, como a Coreia do Norte ou, em menor grau, a Albânia), a diferença de bitola ferroviária em relação ao resto da Europa é uma questão importantíssima, porque é uma ameaça à competitividade futura da economia portuguesa.

Professor auxiliar do Instituto Superior Técnico