

Argumentos contra a bitola europeia e possíveis respostas

A: “neste momento não faz sentido nós estarmos a construir linhas ferroviárias em bitola UIC quando na realidade os espanhóis não o estão a fazer e nem sequer prevêem o momento que o façam” (https://www.youtube.com/watch?v=dg6EV_CiksA&feature=youtu.be ao minuto 3:05)

A: A Espanha já construiu cerca de 3000 km de linhas em bitola UIC e investe todos os anos do Orçamento de Estado (fora os Fundos europeus) [milhares de milhões de euros](#) na construção desta rede. Recentemente o Ministro do fomento declarou que em 2025 o Corredor Mediterrânico, de França a Algeciras estará construído. Além disso a ausência de ligações em bitola UIC a Portugal deve-se às políticas portuguesas: Portugal diz que não investe na bitola UIC porque Espanha não investe nestas ligações a Portugal, esquecendo que a Espanha não investe nas ligações em bitola UIC a Portugal porque Portugal não investe na bitola UIC. Quem criou este impasse foi Portugal quando desistiu da construção da parte portuguesa da linha mista (passageiros e mercadorias) entre Lisboa/Sines e Madrid, por isso compete a Portugal tomar a iniciativa de quebrar este impasse.

A: A resposta da Comissão dos Transportes a uma carta que recebeu sobre o assunto dizia que Portugal não precisa da bitola UIC.

R: Isso é o que alguns jornais disseram que era a resposta da Comissão, mas não é verdade, [a resposta da Comissão era o contrário](#).

A: A Espanha não está a fazer nada em bitola europeia para mercadorias, pois a bitola europeia só se aplica em Linhas de Alta Velocidade exclusivas para passageiros.

R: Não é verdade. Em 2011 esse erro foi reconhecido nas Cortes pelo [Ministro do Fomento](#) e as linhas projectadas a partir daí são para tráfego misto (passageiros e mercadorias). [No Corredor Mediterrânico](#), de França até Algeciras, passando por Barcelona e Valência, de acordo com o Governo espanhol existirão linhas aptas para transporte de mercadorias em bitola europeia [até 2025](#). As Linhas de bitola europeia do País Basco, a ligação que nos interessa mais, também são mistas.

A: Portugal não precisa da ferrovia para exportar para lá dos Pirinéus porque tem a via marítima

R: A via marítima não é competitiva com as vias terrestres para muitos sectores de actividade económica, porque apesar do menor custo por ton.km, não oferece rapidez e frequência necessárias à competitividade das empresas, para lá de que para destinos afastados da orla costeira obriga a usar a via ferroviária até plataformas logísticas próximas do destino final (tudo isto está fundamentado no Anexo 2 do [livro da CIP](#)).

A: há soluções tecnológicas para o problema da bitola (Costa e Silva, referindo-se aos eixos variáveis, presume-se)

P: estas soluções com material não standard, mais caro, mais pesado (reduz o peso da carga transportada), e maiores custos de manutenção existem há 50 anos e não se usam porque são menos competitivas. Os próprios fabricantes espanhóis destes eixos afirmam que a sua aplicação a vagões de mercadorias se destina a servir enquanto existirem duas bitolas na rede espanhola, de forma a [facilitar a transição da bitola ibérica para a bitola europeia](#) (ver parágrafos 4 e 5 da pág 2), não sendo por isso uma alternativa à bitola europeia na rede ferroviária espanhola (nem na portuguesa).

A: o que precisamos é de boas estações perto das fronteiras para fazer transbordos da carga entre comboios de bitolas diferentes, que poderão demorar apenas 2h e com custos reduzidos, o que quase não afectará a competitividade do transporte internacional de mercadorias e é muito mais barato do que mudar a bitola da rede ferroviária.

R: a conclusão de que os transbordos podem resolver o problema da diferença da bitola de forma competitiva baseia-se numa análise incompleta do problema, que omite factores importantes que alterariam a conclusão final. Além do facto de o tempo físico necessário para fazer os transbordos ser diferente do tempo total gasto desde que um comboio chega à estação de transbordo e o outro comboio da outra bitola parte com a carga transbordada do 1º comboio (da ordem de 6h, de acordo com o [3º Plano de Trabalhos do Corredor Atlântico de 2018](#), pag 47) devido a questões administrativas e operacionais, omite-se que as estações de transbordo existentes na fronteira franco-espanhola têm uma capacidade limitada, incapaz de responder à eventual procura, muito superior, que resultaria da aplicação das políticas europeias de transferência modal de 50% de mercadorias nas médias e longas distâncias da rodovia para o transporte ferroviário e marítimo. Mas mesmo admitindo, que esta política seria exclusivamente portuguesa e se construiriam grandes estações de transbordo junto às nossas fronteiras com Espanha, o sistema seria extremamente ineficaz por razões de gestão do sistema: um dos principais factores de competitividade do transporte ferroviário face ao marítimo é a rapidez, pelo que é preciso [minimizar o tempo nas estações de transbordo](#) (ver pag 3). Para este efeito os horários dos comboios de ambas as bitolas entre os quais se faz cada transbordo têm de convergir simultaneamente para a fronteira. Ou seja, se um comboio se atrasa o outro fica à espera e também se atrasa, podendo perder o respectivo canal horário. Agravam-se assim os efeitos de qualquer atraso pois, “se falhar alguma coisa ao longo do corredor, depois o resto da cadeia fica comprometida, desde a entrada em terminais, disponibilidade de locomotivas, canais horários”, conforme [declarou o diretor-geral da DB Schenker Logistics](#) em Portugal, a empresa responsável pelo serviço ferroviário de mercadorias que há uns anos atrás ligou Portugal à Alemanha, Frank Gutzeit. Estes agravamentos das consequências de atrasos e perturbações tornam o sistema difícil de gerir mesmo em pequenas quantidades e impraticável para grandes quantidades.

A: há outras prioridades mais importantes do que a bitola, como preparar as linhas para comboios de 750m, reduzir pendentes (inclinações) das linhas, que limitam o peso da carga rebocada, e outras questões de interoperabilidade.

R: isto é discutível, mas principalmente é irrelevante, porque a maneira mais barata, eficiente e rápida de resolver estes problemas e o da bitola nos itinerários de grande tráfego, como são ou serão no futuro todos os itinerários do Corredor Atlântico da UE, é resolvê-los todos em conjunto com linhas novas construídas de raiz em bitola europeia, pois em linhas novas o custo não depende da bitola. Em geral, quando se actua na mesma linha, resolver um problema de cada vez pode originar desperdícios, porque parte do que se faz para resolver um problema pode deixar de ter

utilidade quando se quer resolver outro. A questão das prioridades é relevante quando se trata de escolher entre intervenções em itinerários distintos. (nota: dependendo do faseamento da construção, nas linhas este-oeste do Corredor Atlântico, com menos tráfego nos anos iniciais do que na linha Lisboa-Porto, pode admitir-se a hipótese de colocar inicialmente e temporariamente por poucos anos uma via em bitola ibérica para antecipar o início da exploração e melhorar a simultaneidade da chegada da bitola europeia as fronteiras luso-espanholas)

A: “os custos da mudança da bitola são inquantificáveis” (Costa e Silva), ou “a mudança da bitola custará largas dezenas de milhar de milhões de euros” (Carlos Vasconcelos, CEO da Medway)

R: os custos médios directos (só obra ferroviária) da mudança da bitola ibérica para a bitola europeia em linhas já construídas usando as travessas polivalentes que a IP aplica, estimados em 2010, seriam de 0.5 milhões de euros por km (<http://cip.org.pt/wp-content/uploads/2017/01/Ref-18.pdf>, pags 28 e 29). Como a rede portuguesa actualmente tem cerca de 2600km, seriam 1300 milhões de euros, acrescidos dos efeitos da inflação e dos custos nas instalações dos portos e ramais particulares. Pode assim estimar-se um custo directo em obras ferroviárias, actualizado, de cerca de 2000 milhões de euros, ou pouco superior. Este seria um custo perfeitamente comportável para a economia portuguesa se for faseado ao longo de uma ou duas décadas. O custo principal, seriam os custos indirectos, devidos à interrupção do tráfego durante as obras. Em linhas de grande tráfego esse custo pode ser de facto quase inquantificável, se não houver alternativas economicamente competitivas e ambientalmente aceitáveis. Mas em Linhas novas, a construir de raiz, em que ainda não há tráfego, como seria o caso das Linhas do Corredor Atlântico se fossem dotadas da capacidade necessária para servir as necessidades futuras da economia portuguesa, esse custo é zero, pois construí-las em bitola europeia ou bitola ibérica, tem o mesmo custo. Concluindo, **os custos “inquantificáveis” ou as “largas dezenas de milhar de milhões de euros” derivam, não de construir agora as Linhas novas em bitola europeia mas de adiar a bitola europeia para mais tarde.** Realce-se também que ninguém pediu para começar agora a migrar a bitola na rede ferroviária existente, o que está em causa na próxima década ou mais é a construção do Corredor Atlântico.

A: Se se construísse agora o Corredor Atlântico em bitola europeia, ficaríamos com duas redes diferentes e pontos de descontinuidade nas ligações entre ambas.

R: Se não construirmos agora o Corredor Atlântico em bitola europeia será muitíssimo pior, porque essas descontinuidades ficarão em Espanha, muito mais longe dos nossos centros de produção e consumo, com custos muito superiores para as nossas exportações. Se fizermos a migração para a bitola europeia mais tarde, o problema colocar-se-á da mesma forma e resolver-se-á da mesma forma, com comboios de eixos variáveis e/ou transbordos durante o período de transição, mas com custos superiores porque os níveis de tráfego também serão superiores.

A: – Se mudássemos agora para a bitola europeia, ficaríamos com o material circulante, todo em bitola ibérica, inutilizado. Seria um prejuízo tremendo e a falência dos operadores ferroviários.

R: A introdução da bitola europeia na rede ferroviária deve começar com a construção da nova rede de bitola europeia nos itinerários de grande tráfego (actual ou futuro) do Corredor Atlântico da UE, criando alternativas economicamente competitivas e ambientalmente aceitáveis nestes itinerários, que posteriormente facilitariam a migração da bitola nas linhas da rede convencional nestes

itinerários (é aliás o que sucede em Espanha com a rede de Alta Velocidade, tanto nas Linhas aptas só para passageiros, como, de forma mais eficiente, nas linhas mistas). Por estas razões, e porque nas restantes linhas de menos tráfego o processo demorará o seu tempo, a migração da bitola é um processo que demorará décadas, não ocorrerá instantaneamente. Neste contexto os operadores devem planear a substituição progressiva de material circulante de bitola ibérica por material de bitola europeia à medida que o primeiro atinge o seu fim de vida e a migração da bitola progride. Como pode haver casos em que os timings possam ser difíceis de compatibilizar, i) na compra de material circulante os operadores devem especificar que este deve vir preparado para mudar os rodados e boggies da bitola ibérica para a bitola europeia, de forma a minimizar os custos dessa operação, e ii) o Estado português (e o espanhol) devem negociar com a UE a subsidiação desta operação de troca de rodados e boggies, para que os operadores ibéricos não sejam colocados numa posição de desvantagem competitiva relativamente aos seus competidores europeus, o que é não só legítimo, como necessário de acordo com os princípios da livre concorrência em condições de igualdade.

Nota complementares:

1 - a Espanha que tem mais de 50 anos de experiência com comboios de eixos variáveis, [eixos intermutáveis](#) (que envolvem trocas de eixos ou boggies) e transbordos, investe todos os anos milhares de milhões de euros só do OE, mais os Fundos europeus, na rede ferroviária de bitola europeia (pag 69 e Anexo I do [livro da CIP](#)), não apenas para criar a rede de Alta Velocidade mas também para criar linhas interoperáveis com as restantes redes ferroviárias europeias e desse forma ver-se livre desses problemas e dessas tecnologias no seu comércio com a Europa. Se estas tecnologias fossem uma alternativa à mudança da bitola, seria possível que a Espanha, com 50 anos de experiência destas tecnologias, ainda não tenha dado por isso?

2 – Se Portugal se isolasse ficando só com a bitola ibérica, todo o material de via e material circulante teria de ser fabricado para ser aplicado/circular exclusivamente na rede ferroviária portuguesa. Isso teria duas consequências: como o mercado português é pequeno, tanto à escala mundial com europeia, todo o material da infraestrutura como os comboios seriam bastante mais caros do que material standard em bitola europeia, pois seria fabricado em pequenas quantidades. Dificilmente algum operador ferroviário europeu investiria em comboios para usar apenas em Portugal ou em comboios de eixos variáveis ou intermutáveis para aceder apenas à rede portuguesa. Assim as empresas a operar em Portugal ficariam livres da concorrência, em regime de quase monopólio. Ambas as situações conduziriam a que o transporte ferroviário em Portugal fosse mais caro e de pior qualidade do que no resto da Europa.

3 – O próprio Governo, ao anunciar a nova Linha Lisboa-Porto disse que mais tarde esta Linha migraria para a bitola europeia, depois de o PNI 2030 e o Plano de Recuperação e Resiliência preverem tudo em bitola ibérica com base no argumento de que Portugal não precisa da bitola europeia, dado que há tecnologias que resolvem o problema. Mas se assim é, porque é que o Governo anuncia que mais tarde investirá numa coisa que não serve para nada?

4 – O actual Vice-Presidente da IP, engº Carlos Fernandes, que [agora defende que Portugal não precisa da bitola europeia](#) (ver pag 6), foi administrador da RAVE durante os Governos do engº Sócrates. Durante esse período gastou mais de cem milhões de euros em projectos de linhas de Alta Velocidade em bitola europeia, a mesma que agora acha que Portugal não precisa.

5 – Face ao facto de Portugal não ter intenções de introduzir a bitola europeia nas linhas dos itinerários do Corredor Atlântico, não ter a intenção de construir uma linha de grande capacidade no Corredor Ferroviário Norte (Aveiro-Salamanca), nem de cumprir os acordos com Espanha para a construção da linha de Alta Velocidade Lisboa-Madrid, a Espanha planeia a sua rede ferroviária ignorando Portugal. Assim conseguiu em 2019 a inclusão na Rede Principal da UE (prioritária para financiamento) de uma [nova linha em direcção à Galiza](#) (ver pags 34 a 38), que numa 2ª fase seria em via dupla. Se esta linha em via dupla avançar, terá capacidade para servir os volumes de tráfego de mercadorias gerados não só na Galiza, como no Centro e Norte de Portugal, tornando economicamente mais difícil justificar a construção de uma via dupla Aveiro-Salamanca, obrigando no futuro a que grande parte das exportações do Centro e Norte de Portugal para Espanha e Europa além-Pirinéus se faça pela Galiza. Ou seja, o adiamento por tempo indefinido da construção da Linha Aveiro-Salamanca em via dupla traduzir-se-á provavelmente em ganhos de competitividade para [Espanha à custa do Centro e Norte de Portugal](#). Outro efeito nocivo dos adiamentos indefinidos por parte de Portugal é que a Espanha está a estudar desviar a Linha Badajoz-Madrid para passar por Toledo, aumentando o tempo de percurso Lisboa-Madrid e reduzindo a sua competitividade futura relativamente ao transporte aéreo.

6 – A UE financia com mecanismos próprios (Connecting Europe Facility, CEF), que por isso não implicam a redução de verbas dos acordos plurianuais da UE com os Estados Membros, a construção das Redes Transeuropeias de Transportes (TEN-T), que incluem em Portugal a ligação Sines-Leixões, e duas ligações este-oeste, uma da região de Lisboa a Badajoz, integrada na Linha Lisboa-Madrid e a ligação Aveiro-fronteira, integrada no Corredor Aveiro-Salamanca-França. Se Portugal não construir estas linhas na próxima década, não tem quaisquer garantias de que se o quiser fazer mais tarde receberá os generosos apoios da UE que receberia se os fizesse no prazo acordado (até 2030). Além disso a construção destas Linhas, que de acordo com o regulamento UE 1315/2013 têm de ser em bitola europeia, resolveria diversos outros problemas de competitividade da ferrovia portuguesa já referidos, como as rampas excessivamente inclinadas e o curto comprimento das linhas de resguardo e cruzamento, que limitam a quantidade de carga rebocada com a mesma capacidade de tracção (locomotivas), bem como as curvas apertadas que limitam as velocidades máximas e a competitividade dos serviços de passageiros.

7 – Os Estados Membros da UE, incluindo Portugal, [acordaram com a Comissão Europeia construir a sua parte da Rede Principal da UE até 2030](#) (ver coluna da esquerda, pag 11). O facto de Portugal estar a receber co-financiamentos do CEF para construir linhas de bitola europeia no Corredor Atlântico e estar a aplicá-los essencialmente na manutenção e modernização da rede existente em bitola ibérica (a construção do troço Évora-Elvas é uma excepção), ou seja, a não tentar cumprir os seus compromissos internacionais, descredibiliza o país na arena política e económica internacional, com os custos daí decorrentes em qualquer tipo de negociação e acordo internacional.

Foram publicados 2 artigos de opinião em defesa da exclusividade da bitola ibérica, um pelo [CEO da Medway Carlos Vasconcelos](#) e outro pelo técnico ferroviário [João Cunha](#), a cada um dos quais foi dada uma resposta à qual se pode aceder pelos links anteriores.

Mário Lopes

Lisboa, Novembro de 2020