

7/6/2018

Rede ferroviária nacional A pertinência da introdução da bitola europeia no Horizonte 2030

O debate sobre o futuro da rede ferroviária nacional, no quadro da coesão comunitária e da política das redes transeuropeias de transporte (TEN-T), tem recentemente tomado um novo folego por efeito do programa de investimentos para a próxima década, a financiar pelo quadro comunitário 2020-2030.



Neste debate, de natureza técnica e política, recorre-se normalmente a um léxico e uma semântica de termos e de expressões pouco precisos que lhe retiram a necessária clareza indispensável para uma visão esclarecida sobre as soluções a reter no processo de modernização e integração das infraestruturas de transporte no contexto europeu.

De facto, expressões como linhas de alta velocidade, linhas convencionais e vias convencionais, linhas mistas e vias mistas, alta velocidade para passageiros e para mercadorias, linhas de bitola ibérica e standard (1.435 milímetros), linhas de via dupla e única, vias de bitola dupla, dual e mista referem-se a conceitos muito distintos e proporcionam uma vasta combinatória de soluções próprias para cada rede nacional que, para serem eficazes e sustentáveis, devem ser compreensivelmente articuladas e adoptadas num processo de phasing in dos investimentos consistente e coerente.

Vale a pena então procurarmos sistematizar de forma sucinta a abordagem a este tema que será crítico para o potencial do nosso sistema ferroviário enquanto ativo com elevado valor na economia nacional.

A ideia de uma rede europeia de transportes terrestres surgiu no início da década de 1990 com as reformas então iniciadas no setor e, na sua vertente ferroviária, almejava aumentar a capacidade concorrencial do modo, conseguir uma maior coesão e alcançar um maior

equilíbrio nas externalidades negativas geradas pelo rodoviário e ferroviário.

No início, o foco e prioridade foram colocados nas mercadorias face ao seu impacto na economia do mercado único. O plano desta rede começou a tomar forma mais consistente com a Decisão 661/2010/EU revista pelo Regulamento 1315/2013/EU.

O modo ferroviário europeu enfrenta ainda uma persistente debilidade competitiva no segmento de mercadorias com muitos corredores a oferecerem velocidades médias comerciais abaixo dos 20 km/h, quando o veículo rodoviário apresenta valores entre 50/60 km/h. De entre esses corredores destaca-se o designado Corredor Atlântico (Portugal-Espanha-França-Alemanha/Mannheim) onde os défices de interoperabilidade, nomeadamente a diferença de bitolas na fronteira pirenaica, são causa maior desta baixa performance.

Por efeito dos avanços da tecnologia, com o surgimento das primeiras linhas europeias dedicadas de alta velocidade para passageiros (Paris-Lyon em 1981 e Madrid-Sevilha em 1992) a ideia primeira de rede europeia foi alargada ao segmento passageiros definindo-se assim nove corredores principais subordinados à TEN-T.

O Regulamento 1299/2014/UE prescreve parâmetros uniformes para as infraestruturas destes corredores no domínio da planimetria e altimetria das respetivas vias com particular foco nas velocidades dos comboios de mercadorias, ditos convencionais (100 km/h/120 km/h e comprimentos até 740 metros), nas velocidades dos comboios de passageiros, ditos de alta velocidade (200 – =250 km/h) e na bitola standard (1.435 milímetros).

No que diz respeito à Península Ibérica e numa perspetiva histórica, as políticas de investimento que estão sendo seguidas no quadro dos planos da TEN-T revelam à partida óticas bem distintas:

- a) Espanha tomou a decisão estratégica de priorizar uma nova rede de alta velocidade de passageiros, a partir da construção da linha Madrid-Sevilha em 1992, por razões eminentemente políticas e de coesão territorial;
- b) Portugal inverteu totalmente as suas prioridades a partir de 2015, após os anos da grave crise financeira, retoma o foco inicial da UE (1990) e passa a priorizar o segmento mercadorias como meio de alavancar as exportações nacionais para o centro da Europa, tornando-as mais competitivas por efeito da redução futura dos custos diretos e indiretos do transporte. Esta opção também pretende fomentar o upgrade das cadeias de abastecimento do hinterland, condição essencial de valorização de outro importantíssimo ativo nacional que são os portos da nossa fachada atlântica.



Esta inflexão estratégica de 2015 consubstancia-se no plano de investimentos para as infraestruturas ferroviárias definidas no designado PETI3+, é confirmada no plano FERROVIA 2020 e, no nosso entender, deverá ser concretizada na década seguinte através do novo plano FERROVIA 2030.

Daqui decorre que perante diferenças históricas tão acentuadas nas visões de estratégia de cada um dos países ibéricos não é difícil perceber as dificuldades que se têm vindo a arrastar na necessária harmonização do phasing in dos investimentos de fronteira com a introdução da bitola standard e que são justamente assinaladas no workplan de dezembro de 2016 da Entidade coordenadora do Corredor Atlântico.

A UE assume o horizonte de 2030 como data objetivo para que a vertente ferroviária dos nove corredores europeus principais da TEN-T alcance o nível pleno de compliance para com os parâmetros definidos ou, pelo menos, um nível elevado (=80%).

No caso do Corredor Atlântico, o parâmetro principal de interoperabilidade que é a bitola standard está satisfeito em apenas 56% enquanto as previsões para 2030 apontam para 74% da sua extensão. Se olharmos agora para os cinco corredores da TEN-T que ligam os principais portos da bacia mediterrânico-peninsular ao centro/leste da Europa, três deles já dispõem de bitola standard em toda a extensão, o do mediterrâneo ocidental está já em franca instalação em Espanha (Algeciras-Barcelona) e só o Atlântico apresenta o ratio

referido acima.

Esta clara desvantagem comparativa revela-se numa séria ameaça ao nosso ativo ferroportuário nacional sabendo-se que, no quadro dos fluxos do comércio global de carga de alto valor acrescentado (contentorizada), as eficiências das cadeias de abastecimento de hinterland tornam-se cada vez mais determinantes para os operadores logísticos e forwarders globais.

A rota euroasiática, uma das três principais rotas marítimas do comércio global contentorizado, é justamente onde se concentram os serviços marítimos de ligação entre o extremo oriente e o norte da Europa atravessando o Mediterrâneo e a que maior potencial pode criar para os portos atlânticos de Portugal e seus hinterlands.

Esta rota será cada vez mais dominada pelas trocas comerciais entre a Europa e o espaço económico com maior crescimento no futuro, a Ásia onde pontifica a China, com uma previsão de aumento do 40% da sua quota no PIB mundial até 2030, riqueza que será obrigada a exportar dado que o seu mercado interno ainda não a suporta na sua totalidade.

Isto explica o grande empenho que a China está a revelar na retoma da “rota da seda” na versão século XXI através da iniciativa “One Belt One Road” com um ambicioso programa de infraestruturas de transportes terrestres e marítimos muito eficientes, com enormes investimentos em parte financiados por fundos de cooperação euro-chineses (CEEC) e que visa desenvolver as trocas comerciais entre os dois continentes.

Assim a China, que possui sete dos dez maiores portos de contentores do mundo, já dá sinais claros da sua estratégia: dominar a rota marítima euroasiática através de posições de controlo portuário no Mediterrâneo de modo a reduzir custos e tempos de trânsito no acesso aos mercados europeus.

É neste contexto que a China, através do Grupo Cosco Shipping, já está presente nos portos de Port Said e al-Adabiya (Suez), controla o Porto de Pireu (Grécia), o terminal de Marport (Istambul), tem participação no portos de Veneza e de Vado-terminal de contentores (Itália) e é séria candidata à construção/operação do novo terminal de Algeciras.

Estas posições de controlo chinês no Mediterrâneo, conjugadas com os quatro corredores ferroviários de acesso mediterrânico da TEN-T europeia, todos eles com bitola standard em toda a sua extensão (o corredor mediterrânico oriental liga Pireu a Hamburgo e tem uma extensão, próxima da do corredor Atlântico), podem proporcionar grandes ganhos de eficiência de hinterland nos fluxos de cargas e, por essa via, produzir alterações estruturais nas atuais rotas euroasiática e mediterrânico-asiática com reduções dos serviços marítimos atuais na ligação Suez-norte da Europa, ganhos nos seus tempos de rotação e de escala,

maiores produtividades para as frotas e consequentes perdas para os portos portugueses na sua dupla valência de transshipment/gateway.

As principais plataformas logísticas e portos espanhóis do lado da fronteira portuguesa (Leon, Zamora, Valladolid, Abrogñigal, Fuencarral, Vicalvaro, Villaverde, Villacañas, Sevilha, Algeciras) estão na vizinhança da bitola europeia de linhas mistas de alta velocidade já em operação ou em construção; é por isso muito plausível que no horizonte de 2030 estas plataformas e terminais possam operar comboios em bitola europeia e em total interoperabilidade ao centro da Europa.

O nosso ativo ferro-portuário nacional enfrenta assim duas ameaças sérias: uma de curta distancia de âmbito ibérico e outra de larga distancia de âmbito asiático.

É por tudo isto que Portugal, no quadro do programa do corredor Atlântico, não pode deixar de colocar a introdução da bitola europeia na rede nacional como um fator-chave absolutamente assumido e decisivo para o nosso futuro exportador e logístico, não deixando a iniciativa do outro lado da fronteira.

É imperativo então que o próximo programa de investimentos de infraestruturas FERROVIA 2030 coloque o seu driver estratégico na plena interoperabilidade ferroviária de dimensão europeia, defina e articule com clareza as respetivas soluções ao menor custo, desenhe o seu phasing in técnico e financeiro e se comprometa com a meta de, no final da década, os designados corredores internacional norte e sul, Leixões/Aveiro/V. Formoso e Sines/Setúbal/Caia (componentes do corredor Atlântico vertente mercadorias) ofereçam ao mercado a bitola standard em toda a sua extensão.

por Ernesto Martins de Brito

Por:

Fonte: