

N.º Único: 668723

N.º de Entrada: 3

Data: 04-01-2021

À

COMISSÃO DE ECONOMIA, INOVAÇÃO, OBRAS PÚBLICAS E HABITAÇÃO

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

1249-068 LISBOA

Email: 6CEIOPH@ar.parlamento.pt

Lisboa, 4 de Janeiro de 2021

Assunto: Pedido de audiência sobre as ligações ferroviárias à Europa

Exmo(a)s Senhore(a)s Deputado(a)s

Os signatários de diversos documentos recentemente enviadas à Comissão Europeia dos Transportes (em attach) sobre o “Risco de isolamento da economia portuguesa” vêm por esta via pedir uma audiência à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação da Assembleia da República para alertar para esse risco e para a forma mais eficiente de o evitar.

O risco deriva de o modelo de transporte de mercadorias entre Portugal e a UE (que representa 70% do nosso comércio externo), estar assente, em cerca de 80%, na rodovia. Este modelo está esgotado por razões ambientais e energéticas. A UE prevê a transferência de 30% da carga das estradas para a ferrovia e para o transporte marítimo até 2030, e 50% até 2050, para garantir a sustentabilidade do sistema de transportes na Europa. Portugal não se está a preparar para isso, e, por isso, tenderá a ficar isolado dos mercados europeus, perdendo capacidade de atração e fixação de investimento, em particular industrial. Embora a maioria daquele transporte de mercadorias se destine à vizinha Espanha, as nossas exportações para este país e para outros países da Europa central tornar-se-ão cada vez menos competitivas e empobreceremos relativamente à UE. Muitas empresas exportadoras só poderão sobreviver com políticas de baixos salários e laborando em subcontratação, o que é um mau modelo de desenvolvimento económico e que nenhuma força política defende abertamente.

Para contrariar este efeito, precisamos de vias férreas em bitola europeia nos principais Corredores de grande tráfego nas ligações à Europa e a Espanha, que começou a introduzir a bitola europeia na sua rede ferroviária há 32 anos.

Sendo uma política de médio/longo prazo, que visa o desenvolvimento económico sustentado no tempo, para que tenha sucesso seria importante que se gerasse um consenso político e social tão abrangente quanto possível, porque com a Comissão Europeia esse consenso já existe quanto aos objectivos a atingir, como é claro na resposta da Comissão Europeia à 1ª carta dos signatários. Nesta referia-

se explicitamente que “As novas linhas ferroviárias que estão ou serão construídas e as linhas que estão ou serão modernizadas nesse Corredor até 2030 (i.e, Lisboa-Porto, Sines-Grândola-Lisboa Mérida)¹ irão criar em Portugal uma rede ferroviária de bitola UIC”, ou seja, em bitola europeia.

Para a obtenção desse consenso, faz falta um debate racional e tecnicamente bem fundamentado, entre Governo, partidos políticos e a sociedade civil, em particular associações empresariais e sindicatos. Neste contexto realçamos que:

- sendo as linhas a construir para tráfego de passageiros e mercadorias, a sua relação custo-benefício é diferente da do projecto que se designou de TGV na década anterior, pois este referia-se a linhas para tráfego exclusivo de passageiros;

- as velocidades de projecto podem ser diferentes de Linha para Linha e devem resultar de uma análise custo-benefício. Esta análise conduzirá provavelmente a velocidades de projecto em zonas montanhosas entre 200km/h e 250km/h, semelhantes às velocidades máximas actuais nas Linhas do sul e do norte ($v_{max}=220\text{km/h}$). Em terrenos planos, em que o custo de construção depende muito pouco da velocidade máxima, essa análise conduzirá provavelmente a velocidades superiores, de 300km/h a 350km/h;

- o apoio da Comissão Europeia às actuais políticas do Governo está tecnicamente mal fundamentado, pois baseia-se no pressuposto de que a introdução de travessas polivalentes nas linhas portuguesas da Rede Principal da UE permitirá a posterior migração para a bitola europeia nessas linhas com obras semelhantes a quaisquer outras obras ferroviárias. No entanto isso é impossível, pois as interrupções contínuas de utilização das linhas serão de meses ou anos e não de horas, como nas obras correntes de manutenção;

- o custo extra da introdução da bitola europeia em linhas novas é zero, porque o custo é o mesmo quer se construa em bitola ibérica (a existente na rede actual), quer em bitola europeia. Os custos incalculáveis que têm sido referidos para a mudança da bitola derivam essencialmente dos custos indirectos devidos à interrupção do tráfego em linhas em funcionamento por falta de alternativas nos respectivos itinerários. Serão custos que se gerarão se não se aproveitar a construção das linhas novas do Corredor Atlântico para introduzir nos próximos anos a bitola europeia na rede ferroviária portuguesa, e se fizer isso mais tarde com as linhas a funcionar, obrigando a interrupções prolongadas de tráfego;

¹ O Corredor inclui também a linha Aveiro-Salamanca, a mais importante para as exportações portuguesas, e referida explicitamente na 2ª resposta da Comissária

- tem sido referida recentemente, no âmbito do debate sobre o Plano de Recuperação e Resiliência e para justificar a opção pela bitola ibérica, a existência de alternativas tecnológicas à mudança da bitola com soluções através do material circulante. Essas alternativas existem há mais de 50 anos, e não são competitivas, razão pela qual a sua utilização tem sido muito restrita. Mesmo os desenvolvimentos mais recentes de eixos variáveis para vagões de mercadorias, de acordo com os próprios fabricantes (ver anexo), visam apenas otimizar o uso da rede espanhola durante o período de transição em que funcionarem, em simultâneo, as redes com bitolas diferentes em Espanha, para facilitar a interligação entre a rede de bitola ibérica e a de bitola europeia, como também terá de acontecer em Portugal.

Obviamente, a continuidade em Espanha das Linhas internacionais deve ser assegurada através de um acordo tripartido Portugal-Espanha-UE sobre todas as características técnicas dessas linhas, e não só da bitola (do que depende a competitividade do transporte de mercadorias e passageiros), os timings de construção, de forma a chegarem quase simultaneamente às fronteiras luso-espanholas e o financiamento, que poderá na sua maior parte ser da União Europeia, nos termos dos regulamentos 1315/2013 (redes transeuropeias TEN-T) e 1316/2013 (CEF e financiamentos).

Na expectativa da vossa resposta, apresentamos os melhores cumprimentos

António Almeida Henriques
(ahenriquesviseu@gmail.com, 917225240)

Mário Lopes
(mariolopes@tecnico.ulisboa.pt, 966485262)

Anexo

Função dos eixos variáveis para vagões de mercadorias



PONENCIA



EJE OGI

SISTEMA DE CAMBIO AUTOMÁTICO
DE ANCHO DE VÍA PARA TRENES DE MERCANCÍAS



José Pozo Barahona · Beltrán Rubio de Hita



CONGRESO
INNOVACIÓN FERROVIARIA
19-20-21 OCTUBRE 2016
VALENCIA

Sede: Museo de las Ciencias Príncipe Felipe



UNED

PONENCIA



Actualmente en España, sólo los trenes de viajeros disponen de capacidad para transitar entre la red de ancho estándar y la red de ancho ibérico.

No existe por lo tanto una solución basada en el cambio de ancho automático para los tráficos de mercancías, por lo que se están desarrollando en la actualidad proyectos de gran coste técnico y económico para remodelar la red convencional existente de ancho ibérico y dotarla de un tercer carril para hacerla útil a los tráficos de ancho estándar.

El proyecto que está llevando a cabo el consorcio formado por Azvi, Tria y Ogi en colaboración con ADIF, consiste en el desarrollo y homologación de un eje de ancho variable apto para vagones de mercancías.

Este sistema de cambio de ancho automático parte de la tecnología OGI desarrollada en la década de los años 70, sometida a una importante labor de reingeniería por parte del consorcio para adaptarla a los tiempos actuales.

Este eje de ancho variable permitirá que el ancho europeo se vaya implantando progresivamente en las líneas de ancho convencional, al poder circular cualquier tipo de vagón equipado con estos ejes indistintamente por vías en ancho ibérico y vías en ancho estándar en España.

Al igual que ocurre en los trenes de viajeros, que desde finales de los años 60 vienen utilizando tecnologías de ancho variable para poder transitar entre España (ancho 1.668 mm) y Francia (ancho 1.435 mm) y entre las Líneas de Alta Velocidad (1.435 mm) y las Líneas Convencionales (1.668 mm), este eje permitirá que coexistan tráficos de mercancías en ambos anchos y progresivamente se pueda cambiar el ancho de la red convencional existente en España, para adaptarlo al ancho internacional, lo que implicaría mejoras en los tráficos a/desde Europa a España y en la competitividad del transporte ferroviario de mercancías.

Así mismo, una vez homologado en el resto de países europeos, un tren de mercancías equipado con este eje de rodadura desplazable podrá circular entre las diferentes fronteras existentes con anchos de vía distintos, eliminando así los puntos de rotura de carga.

De esta forma se acortarán considerablemente los tiempos de recorrido de las mercancías y se permitirá mejorar también la competitividad de este modo de transporte.