



## COMBOIOS

# Bruxelas diz que não é necessário mudar a bitola na Península Ibérica

Na resposta aos defensores da mudança de bitola, a Comissão Europeia diz que, para a interoperabilidade ferroviária, a electrificação, a capacidade das linhas para comboios com 740 metros e a eliminação de barreiras administrativas são mais importantes do que a bitola.

**CARLOS CIPRIANO**

08 de setembro de 2020



Para Bruxelas, mudar a bitola não é uma solução PAULO PIMENTA

Para a Comissão Europeia, os 23 centímetros de diferença entre carris que separam a bitola ibérica da bitola europeia não são um problema grave nem uma prioridade a resolver a curto prazo para se atingir a interoperabilidade e o mercado único europeu na ferrovia. Mudar a bitola – como defendem algumas personalidades que se têm batido por essa solução alegando que o país se pode transformar numa “ilha ferroviária” – não é, pois, uma solução, até porque há alternativas técnicas mais baratas.

Em Julho, o *lobby* que tem defendido a mudança de bitola e que é liderado por Henrique Neto, Miral Amaral e João Lopes, escreveu à comissária europeia dos Transportes e Mobilidade, Aldina Volean, alertando para a possibilidade de Portugal, país periférico, se tornar uma “ilha ferroviária na Europa devido ao sistemático atraso em adoptar a bitola europeia nas suas linhas internacionais”.

**Bitola Europeia? Uma “não questão” para a ferrovia ibérica...**

A resposta da Comissão, datada de 3 de Setembro, refere que a

PUB

interoperabilidade dos caminhos-de-ferro na Península Ibérica e com o resto da UE se reveste de grande importância, motivo pelo qual foram criadas as redes RTE-T, nas quais se insere o Corredor da Rede Central Atlântica que liga Portugal a Espanha e ao resto da Europa.

Estas linhas, que estão ou venham a ser modernizadas ou construídas de raiz, já foram pensadas para terem bitola europeia, possuindo para isso travessas polivalentes que, a qualquer momento, permitirão aproximar os carris dos actuais 1668 milímetros (bitola ibérica) para os 1435 milímetros (bitola europeia). Será o caso, por exemplo, das linhas Lisboa – Porto e Sines – Grândola – Badajoz.

Dito isto, a Comissão acrescenta que “a bitola europeia não é necessária em todos os lugares” e que “uma mudança total de bitola na Península Ibérica não é necessária e exigiria investimentos maciços, também ao nível dos numerosos portos, cujo acesso à rede nacional é em bitola ibérica”.

Para além disso, existem outras soluções técnicas para resolver o problema da bitola, nomeadamente terceiros carris, travessas polivalentes e até material circulante com bitola variável, algo que está em processo de certificação. Trata-se, neste caso, de vagões de mercadorias que podem “prolongar” ou “encolher” a distância entre as rodas para se adaptarem aos dois tipos de bitola, solução que já existe há décadas nos comboios de passageiros.



**Ferrovias: a bitola é uma falsa questão? Um contraditório**

A carta da Comissão Europeia recorda ainda aquilo que responsáveis da própria Infra-estruturas de Portugal

têm sistematicamente repetido: mais do que a bitola, há outros parâmetros de interoperabilidade que são ainda mais importantes, como é o caso da electrificação e a possibilidade de acomodar comboios de mercadorias com 740 metros de comprimento (quanto mais compridos os comboios, maior a sua competitividade).

O documento refere também a existência de barreiras administrativas como “obstáculos importantes” à interoperabilidade ferroviária, “os quais estamos empenhados em resolvê-los”.

E para tranquilizar os signatários da carta, afirma que a Comissão está “a trabalhar em estreita colaboração com Portugal e Espanha, cooperando entre

si para assegurar uma evolução coordenada e gradual das suas linhas ferroviárias”.

A discussão em torno da bitola é antiga e teve até direito a uma conferência na Ordem dos Engenheiros com a presença do Presidente da República, que, contudo, não tomou partido na discussão.

**A bitola na rede ferroviária portuguesa já não é um problema** Um ano antes, um grupo de personalidades, praticamente os mesmos que agora escreveram à comissária dos Transportes e Mobilidade, já tinham publicado um manifesto apelando ao governo e ao Presidente da República para o grande desígnio nacional que seria a mudança da bitola.

A posição do Governo e da IP, porém, foi sempre a de que essa mudança terá de ser feita no tempo devido e em perfeita articulação com a rede espanhola. Caso contrário, aí sim, Portugal transformar-se-ia numa “ilha ferroviária”.

## **“Ilha ferroviária” nas ligações internacionais**

Desde Março que Portugal está praticamente isolado em termos de transporte ferroviário de passageiros. Os comboios Sud Expresso (Lisboa – Hendaya) e Lusitânia Expresso (Lisboa – Madrid) foram suspenso por causa da pandemia, mas a CP e a Renfe não se entendem sobre a data para a retoma destes serviços.

A operadora pública espanhola fez saber desde cedo que não está interessada em prosseguir com o Lusitânia Expresso, que é explorado em parceria com a CP, atendendo aos prejuízos do serviço e à expectável fraca procura que este venha a ter após um eventual relançamento.

Contactada pelo PÚBLICO, fonte oficial da Renfe diz que só estar a pôr ao serviço, “paulatinamente”, os comboios com maior procura e que possam dar maiores rácios de ocupação. Entre esses serviços, “não estão, de momento, os

comboios-hotel que no último exercício acumularam prejuízos superiores a 25 milhões de euros”.

A Renfe, porém, não especifica quais dos seus comboios nocturnos (circulavam de Madrid e Barcelona para a Galiza) dão maiores prejuízos, sendo certo que o Lusitânia registava, durante todos os meses do ano, elevadas taxas de ocupação.

A CP limitou-se a responder que decorrem conversações com a Renfe, não estando ainda estabelecida uma data para a retoma do serviço internacional.

Lisboa, a par de Atenas, é uma das raras capitais da Europa continental que não tem ligação ferroviária com cidades de grande dimensão dos países vizinhos.



Sugerir correcção



**EM DESTAQUE**

**MAIS DESTAQUES**

