

O outro lado da “ilha ferroviária”

Muito se tem falado da mudança de bitola em Portugal, como o mal necessário para evitar o que, na opinião de alguns especialistas, será a única saída para que Portugal não se transforme numa “ilha ferroviária” em resultado da decisão estratégica adotada pelo país vizinho em 1992, quando iniciou a construção de uma rede em bitola europeia de alta velocidade, vocacionada para os serviços de passageiros.

Atualmente, podemos dizer que a rede espanhola em bitola europeia, serve quase exclusivamente os serviços de passageiros de alta velocidade sendo o tráfego de mercadorias residual e confinado à ligação entre o Porto de Barcelona e Portbou na fronteira Francesa.

Contudo, Espanha continua a dar alguns sinais de expansão da rede em bitola europeia nas ligações a França sendo exemplo desses sinais o avanço da linha entre Vitória e Irun acreditando-se que esta ligação possa fomentar o tráfego de mercadorias além Pirenéus ao estar previsivelmente concluída em 2023.

GASTO PÚBLICO INADECUADO EN LÍNEAS DE AVE

Entre 1995 y 2016, en millones de euros

1	Madrid-Barcelona-Frontera	8.966
2	Valladolid-Santiago de Compostela	4.962
3	Madrid-Valladolid	4.205
4	Variante de Pajares	3.500,6
5	Toledo-Cuenca-Albacete	3.500
6	Almería-Murcia	500
7	Centro de Ensayos Antequera	386
8	Huesca	221



De acordo com um artigo publicado pela Transportes & Negócios em 19 de junho de 2018 e citando fontes da “Asociación de Geógrafos Españoles”, os gastos na rede de alta velocidade espanhola já ascendem a 26 mil milhões de Euros.

O fator económico e a analogia com a solução adotada para os comboios de passageiros, que há mais de 50 anos atravessam as fronteiras franco-espanholas, recorrendo a carruagens com eixos variáveis que podem funcionar tanto na bitola ibérica de 1668 mm de largura entre carris como na bitola europeia de 1435mm de largura entre carris, evitando portanto a mudança de comboio na fronteira e

aumentando o conforto dos passageiros, terá levado a ADIF a impulsionar um projeto de I&D, que consiste em aplicar a tecnologia de eixos variáveis aos vagões para transporte de mercadorias .

Em 2015, as empresas Azvi, OGI e Tria em consórcio, assinaram um contrato com a para desenvolver e padronizar os eixos de comprimento variável “OGI” e o equipamento de mudança de bitola europeia (1435mm) para ibérica (1668mm) e vice-versa.

Desenvolvendo esse projeto, na base de manutenção da ADIF em La Gineta, Albacete, foi construída uma instalação de mudança de bitola onde estão a ser testados os vagões.

Esta instalação não necessita de recursos humanos para o operar e não necessita que seja retirada a carga dos vagões.

Atualmente, está já em curso todo o processo de ensaio e testes

seguinte-se o processo de certificação que inclui a circulação dos vagões em modo experimental, que atualmente já percorreram mais de 200 000 quilómetros.

No momento de incerteza que atravessamos, importará refletir de uma forma ainda mais consistente e racional, no custo/ benefício dos investimentos no sistema ferroviário,



equilibrando de forma criteriosa a balança entre o custo na infraestrutura e no material circulante.

Seguramente com a concretização desta solução, a “ilha ferroviária” corre o risco de emergir nas mentes dos mais céticos, mostrando o que todos já sabemos: a necessidade aguça o engenho.

E ter engenho é atingir o objetivo com o menor custo.

