



NUNO FERREIRA SANTOS

A Alemanha recusa apoios estatais para ligações ferroviárias internacionais. Com a França e a Espanha, Berlim retirou da lei dos direitos dos passageiros o “bilhete único” que facilitaria as viagens além-fronteiras. Quando Bruxelas aconselha a substituir viagens de avião por comboios, esquece-se de que no caso Lisboa-Madrid, por exemplo, isso implica gastar 11 horas e fazer três transbordos. Eis o estado da ferrovia europeia: fragmentada, com mais de 800 regras que variam de país para país e dominada por grandes empresas

Por **Paulo Pena** e **Carlos Cipriano**/Investigate Europe

Comboios

O grande descarrilamento europeu

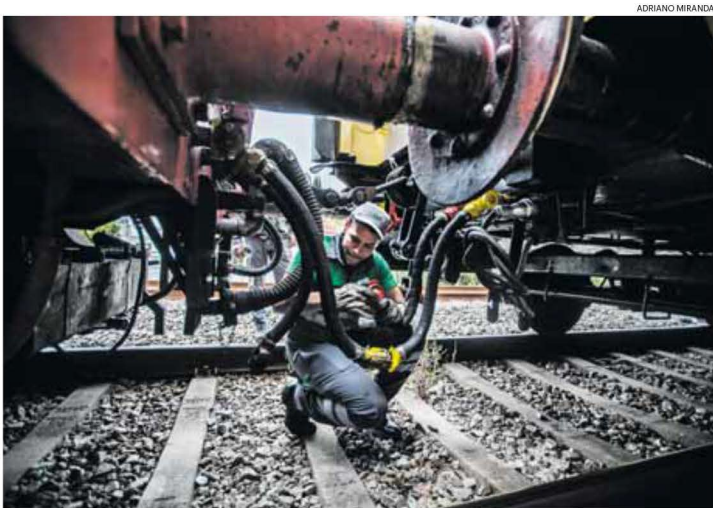
O comboio chega pontual à linha 5 da Gare do Oriente, em Lisboa, onde o aguardamos na plataforma coberta pelas árvores de aço e vidro de 17 metros de altura que o arquitecto espanhol Santiago Calatrava desenhou no final anos 1990. São 8h20 e o Sol ainda está na linha do horizonte, a leste. Este é o início de uma viagem que vai demorar mais de 11 horas. Lisboa é apenas o início, e o Intercidades que vai para a Guarda é a primeira etapa, que nos deixará no Entroncamento.

Viajar de comboio é, por estes dias, a receita aconselhada para o grande problema do nosso tempo, as alterações climáticas. Reduzir as emissões de CO₂, evitando viagens de carro a gasolina ou a gasóleo, e sobretudo de avião,

são conselhos consensuais em quase todo o espectro político europeu. A União Europeia (EU) quer ser neutra em carbono dentro de 29 anos. Decidiu, até, dedicar este ano ao transporte ferroviário.

Os transportes são responsáveis por 27% de todas as emissões de gases com efeito de estufa (cerca de um bilião de toneladas de equivalente CO₂) na Europa, e é o único sector que está a aumentar, com as estradas (71%) e as linhas aéreas (12%) a serem as responsáveis pela maioria das emissões. Mas a UE apelou a uma redução de 90% das emissões dos transportes no “pacto verde” adoptado em 2019 – o cerne do programa da presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen.

“Devemos reduzir os voos de curta distância e fazer viagens de menos de 500 quilómetros neutras para o clima”, declara Frans →



ADRIANO MIRANDA

Timmermans, o vice-presidente da Comissão Europeia com a pasta do clima. “Isto significa mais comboios e transportes públicos mais limpos.”

A frase é clara, e é apoiada por dois terços dos cidadãos europeus, segundo as sondagens. Mas a nossa viagem ainda mal tinha começado e já as boas intenções de Timmermans eram postas em causa. Saímos no Entroncamento e podemos confirmar que a linha electrificada permitiu a viagem “limpa”, com emissões residuais de gases responsáveis pelo efeito de estufa. O problema é que esta é a parte mais curta, e rápida, de todo o trajecto. A partir de agora viajamos para o passado.

Este trabalho, do consórcio de jornalistas Investigate Europe, mostra como o comboio não é uma alternativa que possa substituir os carros e aviões, e o seu enorme consumo de derivados do petróleo. Apenas 6% dos passageiros e 18% das mercadorias viajam de comboio na Europa. Segundo a Greenpeace, das 150 rotas aéreas europeias mais movimentadas, apenas 50 estão ligadas por comboio. A ferrovia europeia é um modo descoordenado, caótico e uma “ineficiente manta de retalhos”, como acusam os auditores do Tribunal de Contas Europeu (TCE).

Os países da UE investem muito mais dinheiro em estradas (1341 mil milhões de euros) do que nos caminhos-de-ferro (843 mil milhões), segundo a nossa análise dos dados da OCDE. Nos últimos 20 anos, foram desactivados 6000km de linhas ferroviárias. Os Estados estão sistematicamente a atrasar a construção de um sistema de sinalização uniforme que permitiria uniformizar a sinalização nas várias redes. A conclusão dos principais projectos europeus de infra-estruturas ferroviárias está décadas atrasada. As grandes empresas ferroviárias não cooperam o suficiente e concluem “pactos de não-agressão” para evitar a concorrência entre elas, ou então, simplesmente, ignoram o vizinho do lado como acontece com a Renfe em relação à CP.

Suspeitos a bordo

Explicar estes problemas não é simples. Como no *Crime do Expresso do Oriente*, de Agatha Christie, há uma longa lista de suspeitos a bordo para a pergunta que lançamos há cerca de três meses, quando iniciámos este trabalho: afinal, quem matou os comboios na Europa?

São pelo menos três suspeitos no caso concreto da ligação Lisboa-Madrid, que acabou

em 2020. É por isso que estamos a bordo do Intercidades para a Guarda, e teremos de embarcar noutros três comboios para concluirmos a viagem para Atocha, na capital espanhola, cerca de 11 horas depois de avistarmos a locomotiva vermelha da CP na Gare do Oriente.

Em 130 anos, apenas em três momentos dramáticos não houve ligações ferroviárias de longa distância entre Portugal e Espanha: durante a Guerra Civil Espanhola e as duas guerras mundiais. Hoje, Lisboa e Madrid estão, juntamente com Atenas, Talin e Helsínquia, entre as poucas capitais da Europa continental que não têm comboios directos para outras capitais. E Lisboa e Atenas são as únicas sem uma única ligação ferroviária internacional.

O antigo Lusitânia Expresso ligou as duas capitais desde 1943 até que a Renfe (a operadora espanhola), aproveitando a suspensão do serviço, em Março de 2020, por causa da pandemia, decidiu – unilateralmente – suspendê-lo, indefinidamente. As razões eram claras: transportava cerca de 150 mil passageiros por ano, o que gerava prejuízos de perto de três milhões de euros. No entanto, parte dos custos dos dois operadores (CP e Renfe) eram receitas para os gestores das infra-estruturas (IP e Adif), ambas empresas públicas.

Ao mesmo tempo que acabava com a ligação a Portugal, a Renfe e o Governo espanhol batlhavam, como veremos, contra uma das maiores empresas públicas francesas, a SNCF, para poder ter comboios seus além dos Piréneus. Ainda voltaremos a esta história.

Para já, concentremo-nos nos suspeitos: as empresas (operadores ferroviários e construtores de equipamento), que baseiam a sua operação nas rotas lucrativas e criam mecanismos de proteccionismo nacional; os Estados, que não conseguem ter uma política coordenada para melhorar aquilo que dizem ser uma das suas prioridades; e a própria UE, com a Comissão e o Conselho que ditam regras contestadas e não permitem aos Estados, ao abrigo das leis da concorrência, apoiar linhas ferroviárias internacionais deficitárias.

Questionámos a comissária europeia para os transportes, a liberal romena Aldina V lean, sobre o papel que poderiam ter os apoios públicos europeus para estas ligações entre países. A comissária defende que, “se algo não for comercialmente viável, não podemos forçá-lo a existir, porque alguém terá de pagar por isso”. Mesmo que uma linha transfronteiriça deficitária traga outros benefícios, como a redução de emissões de CO2, V lean repete: “Não



RUI SOARES



PAULO PENA

Lisboa-Madrid: 11 horas

“Devemos reduzir os voos de curta distância e fazer viagens de menos de 500 quilómetros neutras para o clima. Isto significa mais comboios”, disse Frans Timmermans, o vice-presidente da Comissão com a pasta do clima. O problema é que o comboio não é uma alternativa que possa substituir os carros e aviões. No topo, Gare do Oriente, ponto de partida de uma viagem até Madrid que duraria 11 horas e que implicou dois transbordos, entre os quais, para uma automotora que não passa dos 60 quilómetros por hora (em cima)

podemos obrigar as empresas a operar algo que não é comercialmente viável.”

O problema deste argumento é simples: nenhum operador ferroviário incumbente (empresa de capitais públicos) da Europa dá lucros nem subsiste sem apoios estatais.

Em Junho, no final da presidência portuguesa do Conselho da UE, os países aprovaram um conjunto de “conclusões” com um título assertivo: “Colocar o caminho-de-ferro na vanguarda da mobilidade inteligente e sustentável.” No projecto destas conclusões, que têm de ser aprovadas por unanimidade pelos 27 Estados-membros, havia um parágrafo sobre a necessidade de alargar o financiamento público, com “obrigações de serviço público”, para o serviço ferroviário internacional dentro da UE. A

uma das medidas mais eficazes e eficientes para promover o transporte ferroviário de passageiros. É a espinha dorsal dos sistemas ferroviários, por exemplo na Áustria e na Suíça, os campeões em termos de quota de mercado. Além disso, o CESE nota que não há correlação entre o grau de abertura do mercado e a satisfação dos clientes”, conclui o relatório.

A automotora do Plano Marshall

Regressemos à nossa viagem sobre carris. Estacionada na linha 6, no Entroncamento, está a automotora que nos vai levar na segunda etapa, até Badajoz. Esta é uma das três únicas ligações com Espanha que sobrevivem: duas entre Porto e Vigo e uma entre Entroncamento e Badajoz. Em 1985, antes da adesão de Portugal e Espanha à CEE, existiam cinco fronteiras ferroviárias em funcionamento e 24 comboios que as atravessavam todos os dias.

A automotora, pequena e verde, foi comprada à empresa holandesa Allan & Co's, em 1954, com fundos do Plano Marshall. Nessa altura, com o seu motor diesel que pode atingir os cem quilómetros por hora, era uma composição moderna e confortável. Hoje, 67 anos depois, e mesmo que tenham sido renovadas, as automotoras que ligam o Entroncamento a Badajoz mostram bem a grande diferença entre as palavras e os actos na Europa do presente.

Durante a entrevista que nos deu, Christopher Irwin abriu os olhos de espanto quando soube desta viagem Lisboa-Madrid. O inglês, que presidiu à Agência Ferroviária Europeia e é agora membro da direcção da Federação Europeia de Passageiros, precisou de confirmar o que ouvira: “Fez mesmo isso?...” Ele não o faria: “Gosto bastante de comboios, mas não apreciaria muito de viajar num comboio a gásóleo que atravessa a fronteira para Espanha a partir de Lisboa. Seria bonito, mas penso que me sentiria bastante cansado no final. Provavelmente iria querer sair na fronteira.”

O motor a diesel da Allan esforça-se nas subidas, quando o comboio não passa dos 60 quilómetros por hora. A automotora vibra, ronca, abana, mas das janelas limpas a paisagem compensa. Estações bonitas e desertas, a proximidade do Tejo, Vila Nova da Barquinha, o castelo de Almourol, Constância, Abrantes, e depois o Alto Alentejo, o sobrado, a estação de Torre das Vargens (um complexo ferroviário agora desafectado), uma vista de Elvas.

Dos 15 passageiros que entraram no Entroncamento, a grande maioria saiu nas estações portuguesas (Abrantes, Crato, Elvas). Só um casal português, que foi às compras a Badajoz, e dois amigos holandeses, que apanharam ali o comboio para Sevilha, fizeram os 174 quilómetros do percurso total, em 2h50m.

Estamos praticamente a meio da viagem Lisboa-Madrid, ao fim de 274 quilómetros que demoraram cinco horas a percorrer de comboio. Este não é um problema ibérico. É o mesmo, por exemplo, de Milão para Marselha – duas mudanças de comboio, três bilhetes, oito horas de viagem. A Grécia está praticamente isolada do resto do continente.

Até numa acção de relações públicas, organizada pela Comissão Europeia em Setembro, foi possível constatar a fragmentação dos caminhos-de-ferro europeus. Percorrendo cem cidades entre Portugal, Eslovénia e França, o Europe Express destinava-se a promover uma nova era no transporte ferroviário europeu. “O caminho-de-ferro é o futuro da Europa, a nossa forma de travar as alterações climáticas e de construir um sector de transportes neutro em carbono”, anunciou a comissária Adina V lean, no lançamento em Lisboa. Mas ➔

Os comboios europeus têm um problema de comunicação

Josef Doppelbauer, o chefe da Agência Ferroviária Europeia (ERA), pode explicar-nos por que razão quase tudo, a começar pelos regulamentos técnicos, é mais nacional que europeu. Em 2016, a agência, com sede em Valenciennes, no Norte de França, decidiu elaborar um inventário de todas as regras nacionais para o transporte ferroviário europeu. O resultado foi um catálogo com 14.312 entradas.

Este crescimento descontrolado de regras nacionais foi algo a que a agência de Doppelbauer teve de assistir impotente, durante muito tempo. E só mudou com o chamado “quarto pacote ferroviário da UE”, em 2016. A lei da UE dá à ERA o poder de sancionar os Estados-membros que se opõem à uniformização do transporte ferroviário. “Antes do pacote ferroviário, não tínhamos dentes”, explica Doppelbauer. “Agora temos, pelo menos, dentes de bebé.” É por isso que ainda existem 868 regras. Mas entre elas, ainda há muitas inaceitáveis, diz Doppelbauer. “O nosso objectivo é ter o menor número possível de regras nacionais no catálogo final.”

Algumas até podem fazer os leitores sorrir, como a harmonização dos diferentes sistemas nacionais de sinalização e controlo. Desde 2007, a UE tem financiado o desenvolvimento do sistema europeu comum ERTMS com quase quatro mil milhões de euros. A Comissão chama ao sistema “a espinha dorsal do futuro caminho-de-ferro digital”. A esperança é que, se os comboios e os sistemas de controlo falarem a mesma língua em todo o lado, isso facilitará o tráfego transfronteiriço. Mas o projecto está a vacilar muito. Um comboio Eurostar a circular de Londres para Amsterdão ainda precisa de nove sistemas de segurança diferentes.

Muitos países instalaram também diferentes versões do ERTMS, que custa 250 mil euros por locomotiva. Os três principais actores industriais — a francesa Alstom, a alemã Siemens, a japonesa Hitachi — fabricaram três modelos diferentes.

A ERA identificou mais de 50 chamados “dialectos”, que são muitas vezes incompatíveis. No pior caso, existe o risco de colisão de um comboio, avisa Doppelbauer, acrescentando: “Estamos também no processo de fazer aqui o nosso caminho através da selva.” Doppelbauer diz que isto se deve ao facto de os Estados da UE não terem tido vontade política durante anos. “Todos cozinham a sua própria sopa”, acusa. Isso só agora está a mudar, mas muito lentamente.

Não existem barreiras linguísticas

apenas entre o comboio e o sistema de controlo. O maquinista de locomotivas Guido Maaß pode explicar-nos esta versão sobre carris de uma Torre de Babel. Ele conduz comboios de mercadorias de Oberhausen para Roterdão há dois anos. Mas teve de voltar à escola. Ao contrário do que acontece no tráfego aéreo, não existe uma linguagem comum no sector ferroviário. Em vez disso, muitos estados da UE exigem que os maquinistas dos comboios tenham um domínio da língua local — pelo menos ao nível B1.

Isto pode levar ao fim da ligação Entroncamento-Badajoz. Por enquanto, ao maquinista que conduz a Allan do Entroncamento até àquela cidade espanhola, não lhe é exigido o nível B1 de espanhol. Mas em breve isso deverá acontecer, ainda que o percurso a percorrer entre o ponto quilómetro fronteiro e a estação de Badajoz seja de apenas 5,4 quilómetros. A CP pondera encurtar o percurso daquela ligação regional (em rigor, não é uma verdadeira ligação internacional) só até Elvas.

Mais: quando em Setembro o Connecting Europe Express atravessou a fronteira de Vilar Formoso, um maquinista português teve de acompanhar o seu colega espanhol na locomotiva da Renfe que rebocou o comboio entre aquela estação e a de Fuentes de Oñoro. Em causa está um percurso de 1200 metros entre as duas estações fronteiriças. O trabalho do maquinista da CP foi coadjuvar a condução do colega durante o percurso português de... 267 metros!

O facto de os maquinistas terem de seguir uma longa formação em línguas nacionais individuais é “completamente insano”, diz Klaus-Peter Schölzke, Presidente da União Alemã de maquinistas de comboios. “A UE deve estabelecer a língua inglesa como padrão para o transporte europeu de mercadorias, ou seja, para maquinistas de locomotivas no transporte local, de longa distância e de mercadorias”, sugere.

Estas condições prevalecem também na administração dos caminhos-de-ferro. Nos últimos anos, a ERA tentou várias vezes acordar com os Estados-membros uma língua de referência, a fim de designar claramente os pormenores técnicos. Mas o Governo francês bloqueou cada avanço. “Resolver a questão linguística é muito difícil”, desespera o dirigente da ERA, Doppelbauer. Até à data, a sua agência teve de editar textos técnicos em 24 línguas. **Paulo Pena e Carlos Cipriano**



FERNANDO VELLUDO/INFACIOS



HORACIO VILLALOBOS/CORBIS/GETTY IMAGES

esse “futuro” precisou de recorrer a três composições diferentes e a 55 locomotivas para atravessar 33 fronteiras em 26 estados, porque nada se encaixa nos carris da Europa.

Talvez uma explicação para esta fragmentação seja a falta de infra-estruturas. Durante décadas, os governos da UE investiram mais dinheiro nas estradas do que nos caminhos-de-ferro (ver infografia). Mesmo em 2018, segundo a OCDE, foram investidos mais de 71 mil milhões de euros na construção de estradas nos Estados da UE, bem como no Reino Unido, Noruega e Suíça, enquanto apenas 47,5 mil milhões de euros foram investidos em infra-estruturas ferroviárias. Quando agregamos os valores das duas últimas décadas, a proporção é a mesma: o investimento em estradas é quase o dobro daquele que é feito na ferrovia.

Uma miragem

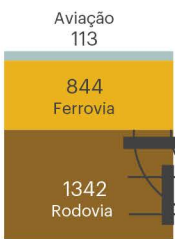
Em 2008, a União Europeia apresentou o programa da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T). Nove enormes corredores ferroviários deveriam ligar Helsínquia a Nápoles e Amesterdão a Marselha, entre outros. Doze anos mais tarde, o Tribunal de Contas Europeu (TCE) apresentou um relatório no qual os auditores não deixaram ilusões: “Atrasos na construção e entrada em serviço ameaçam o funcionamento eficaz de cinco dos nove corredores da RTE-T.”

O engenheiro Giorgio Malucelli fala connosco, enquanto os trabalhadores da sua equipa carregam toneladas de rocha em camiões para serem transportados para fora do estaleiro de construção. Um quilómetro abaixo dos Alpes no Tirol do Sul, Malucelli e a sua equipa estão a cavar um longo corredor. O túnel da base do Brenner será o mais longo do mundo, com 64 quilómetros de comprimento, e ligará por ferrovia a aldeia italiana de Franzensfeste e Innsbruck, na Áustria. Os passageiros chegarão de Munique a Verona em poucas horas.

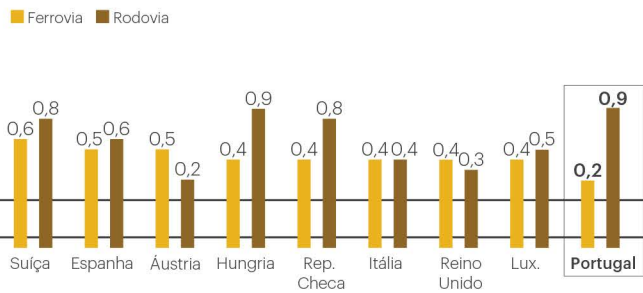
Mas quando as máquinas de perfuração do túnel chegarem à fronteira italiana, o investimento irá parar. Do lado austriaco, o trabalho foi interrompido devido a uma disputa legal. Ao longo dos anos, os responsáveis pela obra adiaram a abertura da linha para datas cada vez mais distantes. Hoje, os operadores assumem que os comboios não poderão circular

A concorrência é importante, mas o que precisamos para desenvolver os comboios na Europa é de investimento público. Não deve haver qualquer dúvida sobre isso
Pedro Nuno Santos

Total de investimentos em infra-estrutura
Países europeus da OCDE, 2000-2019
Valores em milhares de milhões de euros



Os oito países da Europa que mais investiram em ferrovia
Em comparação com rodovia e em % do PIB de 2019



tentes, e pelo seu traçado que percorre as áreas menos povoadas do país. Segundo o Tribunal de Contas Europeu, a Rail Baltica nunca será rentável e as previsões de tráfego na linha estão inflacionadas. Poucas pessoas vivem ao longo da linha para que esta seja rentável.

Estes são apenas alguns exemplos do atraso da rede ferroviária europeia. Apenas 60% da rede básica foi concluída (em comparação, a rede rodoviária básica está concluída em 81%). De acordo com o relatório da Comissão Europeia de 2018, 22.000km dos 216.878km de linhas ferroviárias europeias precisam de ser melhorados e faltam 8300km.

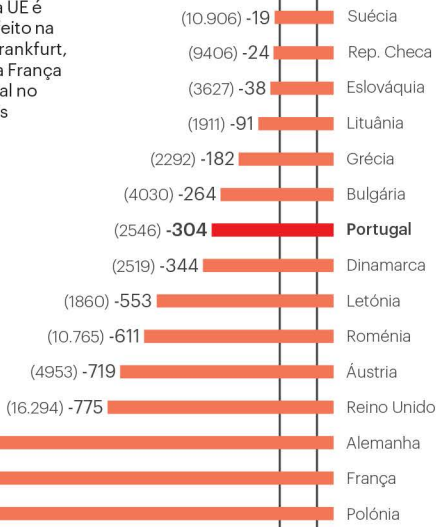
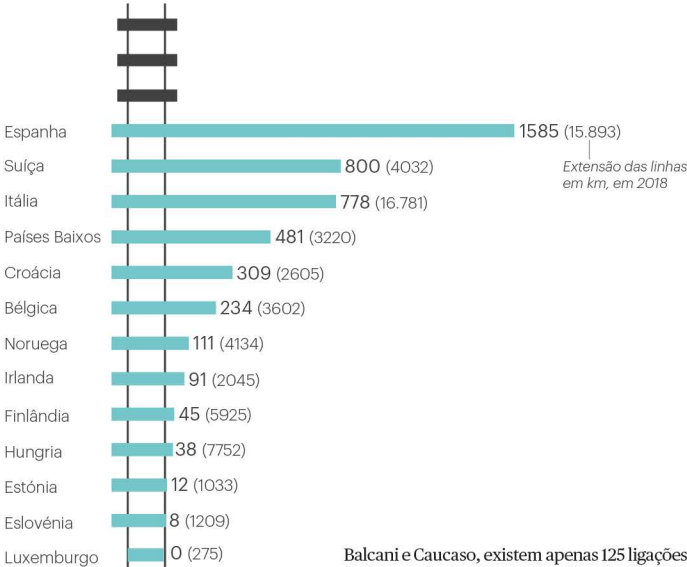
Pacto de não-agressão

Voltemos à lista de suspeitos. Não só os Estados, mas também as grandes empresas ferroviárias, se recusam a ligar a Europa. Segundo o centro de investigação italiano Osservatorio

Rodovia vs. ferrovia

Nas duas últimas décadas, o investimento em estradas na UE é quase o dobro daquele que é feito na ferrovia. Ao lado, Estação de Frankfurt, Alemanha, que acordou com a França uma postura não-concorrencial no mercado nacional de cada país

Diferença da extensão das linhas entre 1995 e 2018
Em km



Fontes: OCDE; Pordata Infografia: Cátia Mendonça/PÚBLICO

Balcãs e Cáucaso, existem apenas 125 ligações de longa distância entre os Estados da UE. “Para a Deutsche Bahn, SNCF, Trenitalia ou Renfe, as linhas nacionais são mais fáceis de operar sem cooperação complicada com outras empresas ferroviárias”, diz o consultor político Jon Worth, que há muito estuda o mercado ferroviário europeu. Ele também diz que a oferta é tão pobre porque as empresas se afastam da concorrência: “Existe efectivamente um pacto de não-agressão entre as principais empresas ferroviárias.”

A Itália é citada como um exemplo virtuoso no resto da Europa: é o primeiro país a ter permitido a concorrência em comboios de alta velocidade. Em 2018, quatro vezes mais passageiros utilizaram a rota Milão-Roma do que em 2008 (3,6 milhões em comparação com um milhão). O mesmo não pode ser dito na vizinha França, onde a poderosa SNCF sempre tentou impedir o acesso aos concorrentes estrangeiros.

A Espanha, ao mesmo tempo que fechava a ligação Madrid-Lisboa sem qualquer negociação prévia com Portugal, decidiu em Maio de 2020, criticar as autoridades francesas por barrarem o acesso à Renfe. “Temos todo o direito de reivindicar da Europa a abertura e interoperabilidade da rede, apesar da resistência fundamentalmente francesa”, disse a vice-ministra dos Transportes espanhola, Isabel Pardo de Vera, a 16 de Novembro.

Em Maio de 2020, o Governo espanhol enviou duas cartas, uma às autoridades francesas e outra à Comissão Europeia, denunciando o incumprimento francês das regras de concorrência. A empresa pública espanhola Renfe está a tentar obter autorização de Paris para levar os seus comboios de Lyon para Montpellier e Marselha e assim fazer a ligação com Espanha. Madrid queixa-se de problemas no acesso à informação sobre especificações técnicas, nas mãos de duas filiais da SNCF, Eurailtest e CIM, que os espanhóis dizem estar a atrasar o processo. A empresa de construção de comboios Talgo também espera há dois anos pela luz verde para circular os seus comboios Avril em França. Entretanto, a filial da SNCF, Ouigo, tem vindo a operar em Espanha desde Maio na muito rentável linha Madrid-Barcelona.

A Trenitalia, que acaba de comprar o operador ferroviário estatal grego, para onde está

a exportar os pendolinos, que deram origem, nos anos 1990, aos alfa pendulares portugueses, também passou por um processo complexo em França. Para entrar na rainha das linhas, Paris-Lyon, a companhia italiana teve de superar repetidos obstáculos técnicos, tanto que o CEO da Trenitalia France, Roberto Rinaudo, em Setembro, esbateu o problema: “Para utilizar aqui a nossa frota, tivemos de equipar os comboios com um instrumento de segurança francês específico, fabricado apenas pela Alstom. A Alstom deixou de o produzir nessa altura, enquanto a SNCF comprou todo o stock. Levou-nos três anos e meio para alcançar o resultado. O Governo francês tem um espírito europeu, mas foi difícil com a SNCF: eles foram mais obstrutivos.”

Em resposta à entrada da Trenitalia em França, a filial de baixo custo da SNCF, Ouigo, acaba de anunciar que vai baixar os seus bilhetes Milão-Paris para dez euros. Em 2009, a Deutsche Bahn tentou obter aprovação para os caminhos-de-ferro entre a França e a Alemanha nos quais os comboios das empresas SNCF TGV e Thalys tinham circulado até então, diz o perito ferroviário Hans Leister, que na altura era gerente na filial alemã da SNCF Keolis. “Como resultado, obtivemos uma ordem de ataque”, relata. “Devíamos desenvolver um serviço de longa distância para competir com a Deutsche Bahn.” Os comboios da SCNF franceses teriam então operado de Salzburgo a Hamburgo ou de Colónia a Berlim. Mas isso nunca chegou a acontecer. “O chefe da SCNF na altura, Guillaume Pepy, e o chefe da Deutsche Bahn, Rüdiger Grube, encontraram-se e fizeram a paz novamente”, conta Leister. O acordo entre os grupos foi: “Não nos atacaremos uns aos outros no mercado doméstico.”

“De ambos os lados da fronteira franco-alemã, os engenheiros estão em conluio com as empresas ferroviárias nacionais, ignorando o tráfego transfronteiriço, e assim protegendo eficazmente os seus próprios mercados graças às várias regras técnicas que geralmente se diz serem necessárias para garantir a segurança”, acusa Jean-Arnold Vinois, que chefiou o departamento ferroviário na Comissão Europeia entre 2000 e 2006. Vinois exemplifica com as práticas da Deutsche Bahn e da Siemens, alemãs, bem como da SNCF e da Alstom, francesas, uma vez que estas empresas constroem sistemas para garantir que os comboios alemães e franceses não possam circular com facilidade no país vizinho. De acordo com Neil Kinnock, ex-líder do Partido Trabalhista inglês, que foi comissário europeu dos transportes nos anos 1990, “a mentalidade de fortaleza” persiste.

Só nos últimos anos, os caminhos-de-ferro polacos compraram locomotivas que não podem circular nos países vizinhos; os dinamarqueses compraram locomotivas que só podem ser colocadas em carris na Dinamarca e na Alemanha, por isso, quando os suecos indicaram que iriam circular um comboio de Estocolmo para a Alemanha, os dinamarqueses disseram que não podiam ajudar. A nova frota da Deutsche Bahn, ICE 4, que parte de Berlim, tem apenas um sistema de alimentação, pelo que os comboios só podem circular na Áustria, Alemanha e Suíça e em mais lado nenhum.

O conflito entre as rodas e os carris

Parece uma contradição, e é. As leis europeias, acusa o ministro português Pedro Nuno Santos, são mais atentas à concorrência do que à eficiência da ferrovia. “A UE considera que o desenvolvimento económico tem uma ‘bala de prata’: concorrência. A UE pen-

sa que esta é também a ‘bala de prata’ que irá desenvolver os caminhos-de-ferro. Os vários pacotes ferroviários demonstraram que não contribuem, de forma alguma, para o crescimento dos comboios. A concorrência é importante, mas o que precisamos para desenvolver os comboios na Europa é de investimento público. Não deve haver qualquer dúvida sobre isso.”

Pedro Nuno Santos explicou-nos a posição portuguesa a bordo de um comboio, numa viagem Lisboa-Porto, que serviu para reunir, numa cimeira, os vários actores do sector. Numa mesa comprida, montada numa carruagem especial, estavam os dirigentes da CP, que é de longe o operador dominante no transporte de passageiros, a Fertagus, o primeiro operador privado na curta linha suburbana do Sul de Lisboa, e as operadoras privadas de carga. Estava também a Infra-Estruturas de Portugal (IP), a empresa pública que gere a rede e cobra “portagens” aos comboios das operadoras.

Esta separação entre “rodas” (CP) e “carris” (IP) resultou da primeira directiva ferroviária europeia dos anos 90. Portugal foi dos primeiros países a concretizar a separação. O primeiro foi a Inglaterra (que agora também foi o primeiro país a revertê-la).

Outra contradição nesta história: os grandes países europeus, como a Alemanha, a França e a Itália, nunca chegaram, mesmo, a cumprir a lei que aprovaram. Criaram um sistema em que a separação existe, na letra da lei, mas as empresas continuam juntas... numa *holding*.

Portugal queria avançar com um modelo semelhante, mas depois de várias declarações públicas nesse sentido Pedro Nuno Santos recebeu reconsiderar as suas vantagens, e agora está num Governo de gestão que não vai avançar com essa reforma estrutural.

Nuno Freitas, o CEO da CP que se demitiu no final de Setembro de 2021, criticou esta separação, a que chamava “artificial” e errada.

Desde que foi criada a Refer, em 1997, que depois foi absorvida pela IP, em 2015, somam-se os casos em tribunal que opõem as duas empresas públicas do sector ferroviário e surgem provas concretas de que não é por acaso que esta separação só existe na UE (em parte dela...) quando os EUA, a Suíça e o Japão, por exemplo, nunca a tentaram.

Um exemplo: quando a linha da Beira Baixa foi renovada, a IP pediu à CP que indicasse o comprimento dos comboios que iriam parar na estação de Belmonte. A CP deu as dimensões e a IP decidiu construir a plataforma pelo tamanho menor, à justa para lá pararem as automotoras regionais. Entretanto, a CP reviu o tipo de oferta e decidiu lá fazer parar comboios Intercidades. Que não cabem nas plataformas.

O Conselho Económico e Social da UE concluiu, em Março, que “a liberdade de escolher a forma organizacional deve ser vista como benéfica e, por conseguinte, não deve ser imposta aos Estados-membros qualquer separação”.

Na entrevista que nos deu, Benedikt Weibel, antigo chefe dos Caminhos-de-Ferro Federais Suíços SBB e um veterano nos círculos ferroviários europeus, é bastante claro: “Sou contra todos os dogmas, com uma excepção. Estou profundamente convencido de que se dividirmos as empresas ferroviárias em diferentes partes, como a estrutura ferroviária, fracassaremos completamente.”

Christopher Irwin, da direcção da Federação Europeia de Passageiros, que liga associações de passageiros em mais de 20 países europeus, é conselheiro especializado da ECE das Nações

Unidas em questões ferroviárias. Foi presidente da Agência Ferroviária Europeia. Para ele, “a crença doutrinária da separação entre a gestão de infra-estruturas e da operação é bastante fraca se se procura uma ferrovia de menor custo”. O argumento é pragmático. “O que está a acontecer com a tecnologia ferroviária é que a inteligência está a ser transferida dos carris para os comboios. Assim, os comboios não só controlam o sistema de sinalização, potencialmente no futuro, como também monitorizam os carris e assim por diante. Se tivermos duas organizações separadas, se houver essa divisão, não conseguiremos beneficiar economicamente. Tenho estado a discutir isto em privado com alguns amigos – com algumas pessoas potencialmente influentes na Comissão ultimamente – mas eles ainda não ouviram bem o argumento.”

Um final feliz forçado

Quando o velhinho comboio português Allan chega à estação de Badajoz já uma moderna automotora da série 599 da Renfe o aguarda na linha ao lado. Mesmo a diesel, a automotora espanhola atinge velocidades impossíveis para o Allan: 160km/h. A primeira viagem é curta: Badajoz-Mérida. No *site* da Renfe escolhemos a hora e a ligação mais rápida. Mas passamo-la quase toda em sobressalto.

O funcionário da Renfe que vem verificar os bilhetes usa uma máquina para ler o código QR do meu bilhete. O apito é estridente e a luz é vermelha. Ele repete e nada... Verifica tudo o resto – lugar, carruagem, número do comboio – e nada bate certo. O bilhete não existe, diz, com um ar reprovador.

Explicamos-lhe que existe, foi comprado no *site* da Renfe, e temos recibo do pagamento. Ele diz que não quer ver o recibo. Qual é a solução? “Comprar outro”, sugere. Mas porque devíamos comprar outro se já temos um? “Esse que tem não está certo.” Depois de muita argumentação lógica, o funcionário decide falar ao telefone com a empresa ferroviária espanhola. Volta pouco tempo depois, mas não tem boas notícias. O lugar na viagem seguinte, de Mérida para Madrid, também não existe, e o comboio já está cheio, avisa.

É então que decidimos revelar todo o contexto da viagem ao interlocutor da Renfe. Estamos a fazer um trabalho jornalístico para descrever o que custa, agora, ir da capital portuguesa até Madrid. Nova conversa telefónica e finalmente uma solução. “Vou falar com a minha colega no comboio para Madrid. Pode entrar e sentar-se no lugar vago que lhe indicaremos.”

Às 15h29 entramos no comboio para Madrid, na estação de Mérida. Até à estação final, em Atocha, ninguém voltará a perguntar por bilhetes. Mas essa é apenas a conclusão feliz da história para jornalistas. Qualquer outro passageiro arriscar-se-ia a perder a ligação, não seria reembolsado por isso, e ficaria sem saber como pagou 40 euros por um bilhete que não existe no *site* da empresa espanhola.

Pouco passa das oito da noite quando chegamos ao destino final desta longa viagem. Sabemos que, no futuro, entre Lisboa e Madrid circularão comboios de alta velocidade. O primeiro deveria começar já em 2023, mas é provável que venha a ser adiado porque as obras estão atrasadas. Até lá, continuará a ser mais fácil ir para Madrid de carro, de autocarro, ou de avião. Quem é responsável por isso? A lista de suspeitos é grande, como vimos. E é provável que nesta história, tal como naquela que Agatha Christie escreveu em 1934, não haja apenas um responsável.



Onde estão os direitos dos passageiros?

Por que razão não existe um *site* com os preços para comboios internacionais na Europa e é quase impossível comprar um bilhete único para viajar de comboio entre dois países, quando se pode fazê-lo para um bilhete de avião de empresas diferentes?

Por **Laure Brillaud, Sigrid Melchior, Manuel Rico e Paulo Pena/Investigate Europe**



A compra de uma viagem de comboio transfronteiriça pode ser um pesadelo. Começa por exigir a compra de bilhetes diferentes, de várias operadoras ferroviárias, em diversos *sites* e em várias línguas.

O negócio dos aviões – de natureza internacional – tem, ao longo do tempo e sem regulamentação da UE, aberto os dados dos bilhetes e das rotas, permitindo a empresas terceiras, como a E-Dreams, a Skyscanner ou a Momondo, comparar tarifas e vender bilhetes.

Mas isso não existe para os comboios. Há 30 anos um emigrante podia comprar facilmente um bilhete de comboio de Mangualde para Bruxelas ou de Barcelos para Bordéus. Era um tempo em que havia uma integração e cooperação entre as empresas ferroviárias nacionais como não há hoje.

A excepção ainda continua a ser o Inter-rail, que permite viajar de comboio por vários países europeus, sendo a receita distribuída pelos vários operadores de acordo com os percursos utilizados pelos passageiros. Mas é mais fácil comprar um Inter-rail do que um bilhete internacional que atravessasse vários países.

Fora dos carris

Cada país da UE tem, hoje, os seus próprios sistemas ferroviários e de bilhetes e tarifas nacionais. O eurodeputado sueco Jakop Dalunde (em baixo) é dos que mais têm lutado contra esta manta de retalhos

“Nós estamos impacientes”, confessa Kristian Schmidt, o director de transportes terrestres da Comissão Europeia. Por isso, este responsável dinamarquês garante-nos que, no próximo ano, a Comissão vai propor uma nova legislação sobre bilhetes de comboio. Será a segunda vez. A primeira não passou no indispensável voto do Conselho. No ano passado, uma lei da UE, proposta pela Comissão e aprovada pelo Parlamento Europeu, actualizava as normas mínimas comuns para os direitos dos passageiros ferroviários. O Parlamento Europeu adoptou uma alteração ao regulamento sobre os direitos dos passageiros dos comboios, exigindo que as companhias ferroviárias “forem acesso não discriminatório a todas as informações sobre viagens, incluindo informações operacionais em tempo real sobre horários e dados tarifários.”

O eurodeputado verde sueco Jakop Dalunde, o principal proponente desta reforma, disse à Investigate Europe que se sentiu sozinho ao acreditar que os dados sobre bilhetes eram cruciais para aumentar as viagens de comboio transfronteiriças europeias. “Falei com diferentes eurodeputados e expliquei-lhes o que estava em causa – quase todos acharam que era uma boa ideia”, disse Dalunde. “Os políticos à esquerda [concordaram] porque facilitaria às pessoas a escolha do comboio; à direita, porque significava mais concorrência.”

Resistência do Conselho

Mas no Conselho de Ministros dos Transportes da UE, a proposta do Parlamento não passou. A Suécia levantou o assunto, mas não recebeu apoio dos outros Estados-membros, segundo um relatório do perito jurídico governamental Alexander Nilsson. “No grupo de trabalho do Conselho, prosseguimos com essa proposta, inspirados pelas propostas do Parlamento, e [fomos] os únicos a fazê-lo”, disse Nilsson à Comissão de Assuntos Europeus do Parlamento sueco.

A lei final da UE – modificada em negociações tripartidas, os trilógos, entre o Parlamento, o Conselho e a Comissão Europeia – inclui a obrigação de os operadores ferroviários partilharem os seus dados. Mas não de uma forma não discriminatória, livre para qualquer pessoa utilizar, mas sim através de contratos. Além disso, este requisito não tem de ser aplicado até 2030, se for “tecnicamente inviável”.

Cada país tem, hoje, os seus próprios sistemas ferroviários e de bilhetes e tarifas nacionais, com os seus sistemas de bilhetes autónomos. Algumas empresas tentaram colmatar esta lacuna no mercado, incluindo a Raileurope e a Trainline. Mas são desconhecidas dos consumidores na maioria dos países e só se ligam a operadores de comboios em alguns países da Europa ocidental, explica Mark Smith, conhecido como o “Homem do Lugar 61”, que é também o nome de um *site* especializado em viagens ferroviárias.

“Por isso, o único *site* onde poderá comprar um bilhete de Budapeste para Zagreb por 19 euros é o *site* húngaro mavCSOport.hu”, explica. “É claro que só o nome se enrola na língua de quase todos. É um *site* familiar? Não...”

Os consumidores têm assim de recorrer a agências de viagens de nicho ou a pessoas como

Mark Smith, que partilha gratuitamente as melhores rotas no seu *site* de viagens.

Se as companhias ferroviárias nacionais não querem abrir os seus dados para que outros possam comparar e vender os seus bilhetes, não deveriam elas próprias prestar este serviço? Isto também foi discutido – e recusado.

No regulamento revisto sobre os direitos dos passageiros ferroviários, a Comissão propôs a exigência de “fazer todos os esforços possíveis para oferecer bilhetes únicos, inclusive para viagens através das fronteiras e com mais de uma empresa ferroviária”. “Bilhetes únicos” significa que na viagem de Lisboa para Madrid, embora existam companhias portuguesas e espanholas que operam partes diferentes do percurso, bastaria comprar um único título de transporte. Sem bilhetes únicos, as viagens de comboio de longa distância na Europa significam frequentemente um risco económico considerável para os passageiros. Se uma viagem de comboio tiver um atraso de uma hora, o passageiro tem o direito de receber de volta 25% do preço do bilhete, de acordo com as regras da UE. Mas se o atraso for inferior a uma hora, mas significar à mesma que se perca o comboio de ligação de outro operador, o passageiro não recebe qualquer indemnização.

Vários operadores na Europa ocidental aplicam o princípio de que os passageiros podem apanhar o próximo comboio disponível. Mas este não é um direito generalizado.

Enquanto o Parlamento Europeu reforçou a obrigação de fornecer bilhetes de passagem, o Conselho, por sua vez, diluiu-o. O acordo final ditou que as companhias ferroviárias só tinham de fornecer bilhetes únicos para as suas filiais. Um dos diplomatas na reunião do Conselho onde este artigo foi discutido registou que “a Alemanha, a França e a Espanha opuseram-se à obrigação incondicional proposta de oferecer bilhetes únicos”.

A importância dos dados

As empresas ferroviárias são nacionais por natureza e por história. A parte do seu negócio que as viagens transfronteiriças representam é pequena; o rendimento provém principalmente dos caminhos-de-ferro nacionais. Mas, para muitos activistas ferroviários, este pensamento nacional e a relutância em cooperar em matéria de bilhetes e direitos dos passageiros é uma das principais razões pelas quais os caminhos-de-ferro europeus transfronteiriços não estão a desenvolver-se como seria desejável. “Estas questões simples poderiam na realidade ser resolvidas sem a construção de vias de alta velocidade”, diz Mark Smith.

José Ramón Bauzá, deputado espanhol que participou nos trilógos como relator-sombra do grupo liberal no Parlamento, diz que os bilhetes únicos não eram negociáveis para o Conselho. No final, o Parlamento teve de aceitar o compromisso, ou arriscar-se a não receber nada, diz Bauzá. Sobre os dados abertos, houve pouca negociação real no trilógo, recorda o deputado. O Conselho argumentou que nem todas as empresas tinham a capacidade técnica e o Parlamento aceitou. “Esse ponto foi deixado um pouco mais desprotegido – isso é verdade”, diz Bauzá.

De acordo com Jakop Dalunde, não havia ninguém na delegação do Parlamento que fosse realmente apaixonado e conhecedor da questão dos dados dos bilhetes abertos. “O foco [no trilógo] era mais sobre atrasos e bicicletas, o que também é muito importante. Mas não houve aquela atitude de ‘ou vai ou racha’ para avançar mais nas viagens ferroviárias europeias”, revela o eurodeputado sueco.