

Ferrovia e competitividade

Mário Lopes

Vice-Presidente da ADFERSIT, Prof. do Dept. de Eng^a Civil do Instituto Superior Técnico

Email: mlopes@civil.ist.utl.pt

Março de 2011

Resumo

A globalização torna a competitividade da economia fortemente dependente da eficácia e eficiência dos sistemas de transporte de mercadorias. No caso português esta questão acentua-se devido à posição periférica em relação aos mercados europeus, principais parceiros comerciais de Portugal.

Actualmente não há trocas comerciais por via ferroviária entre Portugal e a Europa além-Pirinéus, pois estas fazem-se exclusivamente por via rodoviária. A razão da não utilização da ferrovia deve-se aos problemas de interoperabilidade, em particular a diferença da bitola (distância entre carris) entre as redes ferroviárias de Portugal e Espanha (bitola ibérica) por um lado e as de quase toda a União Europeia (bitola europeia). Esta diferença não permite que os comboios portugueses circulem para lá dos Pirinéus.

Os problemas ambientais (poluição, saturação de auto-estradas, etc.) e energéticos (aumento do preço e escassez de petróleo) que condicionam o futuro da Humanidade tornarão a rodovia cada vez menos competitiva para distâncias superiores a poucas centenas de quilómetros. Quanto à ferrovia, as soluções do problema da bitola baseadas em transbordos de cargas ou mudança de rodados dos vagon de mercadorias não são competitivos e a Espanha, que os usou nas últimas décadas, está a investir fortemente em novas vias férreas de bitola europeia para se ver livre destes problemas. Se Portugal não construir também uma nova rede ferroviária em bitola europeia (erradamente designada por TGV) no futuro não disporá de nenhuma forma competitiva de efectuar as suas trocas comerciais terrestres com os seus principais parceiros comerciais. Isto será um desincentivo ao investimento em Portugal e um estímulo à deslocalização de empresas, conduzindo à albanização progressiva e invísivel da economia portuguesa.

Texto Principal

Em situação de paz e na ausência de catástrofes de grandes dimensões, a qualidade de vida dos povos depende da produtividade da sua economia. No mundo globalizado em que vivemos, em que nenhuma economia minimamente produtiva é auto-suficiente, essa produtividade depende fortemente das ligações comerciais ao exterior, de onde importamos parte do que consumimos e para onde exportamos outros produtos. A alternativa à globalização é o isolamento económico cujo resultado seria a miséria extrema, como é o caso de países como a Coreia do Norte ou a Albânia.

Portugal é um país fortemente dependente do exterior. Importamos petróleo, comida, medicamentos, material informático, e exportamos outros produtos. A maior parte do nosso comércio exterior faz-se naturalmente com os países mais próximos, ou seja, com a União Europeia. Dada a nossa posição excêntrica na Europa, cujos principais mercados se encontram a mais de 2000 km dos nossos centros de produção, os custos de transporte e logística são um factor de competitividade relevante para muitas empresas. Veja-se por exemplo o caso da Auto-Europa que faz os possíveis para reduzir os custos de transporte e logística para evitar a perda de competitividade da fábrica de Palmela, que em conjunto com outras actividades que dela dependem é responsável por mais de 1% do PIB português.



17.11.2010 13:02 Empresas

Autoeuropa vai apostar no transporte ferroviário

A Volkswagen Autoeuropa está a trabalhar com o Governo para encontrar uma solução de transporte ferroviário que lhe permita reduzir os seus custos logísticos na exportação dos automóveis que produz e na importação de componentes.

As nossas trocas comerciais terrestres com a UE, num total de cerca de 25 milhões de toneladas em 2009, fazem-se na sua quase totalidade por via rodoviária. O quadro seguinte mostra a quantidade de mercadorias transportadas por via ferroviária, cerca 0,5 milhões de toneladas. Isto é 2% do tráfego internacional terrestre de mercadorias, e faz-se na totalidade com Espanha, sendo nulo para o resto da Europa.

Quadro II.8 - Tráfego Internacional: Quantidades transportadas sobre a rede principal de caminhos de ferro, por países

2009	Países	Total de mercadorias	Mercadorias entradas	Mercadorias saídas	Unidade: t
	Total	503 539	344 593		158 946
	Total - UE	503 539	344 593		158 946
	Espanha	503 539	344 593		158 946

Origem: CP Carga S.A. e Takargo S.A.

Ora são também conhecidas as condicionantes energéticas (aumento do preço do petróleo e escassez futura) e ambientais (poluição, auto-estradas saturadas, etc.) que tornam esta situação claramente insustentável. Ou seja, se nada se alterar, as restrições e aumentos dos custos de transporte por via rodoviária tornarão a economia portuguesa cada vez menos competitiva. Será um desincentivo ao investimento em Portugal e um incentivo à deslocalização de empresas, conduzindo à albanização progressiva da nossa economia.

A resolução deste problema e a garantia de sustentabilidade do sistema de transportes terrestres passa necessariamente por um funcionamento mais eficiente. Isto não implica uma simples substituição do modo rodoviário pelo ferroviário, mas o seu funcionamento em conjunto, desempenhando cada um as funções que pode desempenhar com mais eficácia nas cadeias logísticas entre a origem e o destino final. Neste contexto o transporte rodoviário continuará ser indispensável para o transporte-porta-a-porta, pois nem todas as empresas têm as suas instalações ligadas à rede ferroviária, e continuará ser competitivo para as distâncias mais curtas (até poucas centenas de quilómetros). A rede ferroviária, ligada nas extremidades ao transporte rodoviário para a recolha/distribuição porta-a-porta, tende a constituir um sistema multimodal modal mais competitivo para as distâncias maiores, pois os acréscimos de custos dos transbordos são compensados pela redução do custo do transporte se a distância a percorrer for significativa. Como os custos dos transbordos são significativos, a competitividade do sistema depende da minimização do número de transbordos.

Neste contexto interessa perceber porque razões a via ferroviária é actualmente menos competitiva que a rodoviária no transporte internacional de mercadorias. A resposta a esta questão é simples e já está identificada no document da Comissão Europeia “White Paper: European transport policy for 2010: time to decide” (disponível em <http://www.civil.ist.utl.pt/~mlopes/conteudos/Refs>, ficheiro Ref 2), pág. 29, e que se cita “No railway system can be fully competitive unless all matters related to the removal of technical barriers to trade in trains and to their **interoperability** – that is, their ability to run on any stretch of the network – are resolved first.differences between the networks in Europe ... handicapped the development of rail transport”. Enquanto na União Europeia o tráfego ferroviário de mercadorias representa 8% do tráfego terrestre de mercadorias (pág. 27 do White Paper), quota de mercado que a Comissão Europeia quer duplicar até 2020, nos Estados Unidos, em que não há problemas de interoperabilidade ferroviária, representa 43%. Em Portugal a tendência das últimas duas décadas no transporte de mercadorias tem sido para a redução da quota do transporte ferroviário.

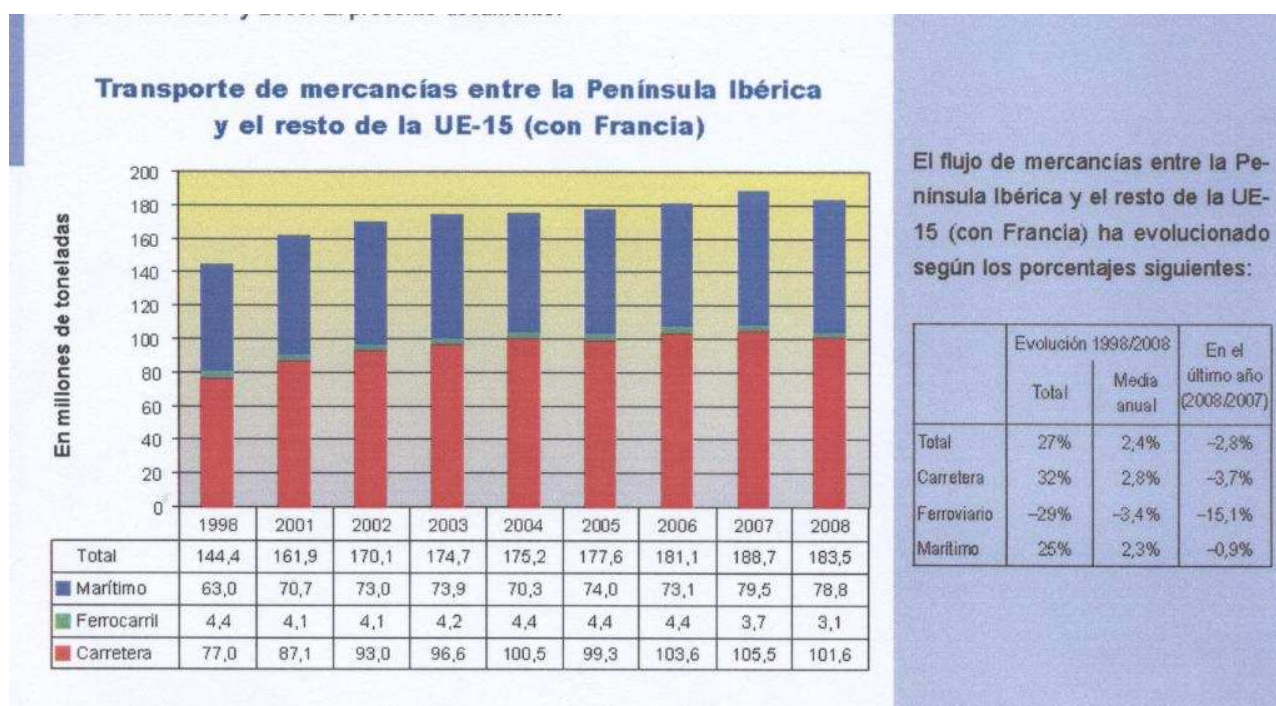
Os principais problemas de interoperabilidade entre as redes ferroviárias de diferentes países, referidos no documento da Comissão Europeia, podem ser de vários tipos:

- 1 – diferenças de bitola (distância entre carris)
- 2 – diferenças no sistema de alimentação eléctrica
- 3 – diferenças nos sistemas de sinalização e controle de velocidade

Para resolver esta questão e promover o tráfego internacional, de passageiros e mercadorias, a Comissão Europeia emitiu recomendações para a adopção de sistemas técnicos comuns de forma a que as redes ferroviárias europeias venham a ser interoperáveis. Na Europa central os principais problemas são ao nível da alimentação eléctrica e dos sistemas de sinalização e controle, que variam de país para país, sendo a bitola a mesma. Afectam por isso apenas o material de tracção (máquinas que puxam os comboios). Portugal e Espanha têm um problema muito mais difícil de resolver, que é uma bitola, denominada bitola ibérica, diferente da de quase todos os restantes países da UE, denominada bitola europeia, standard ou UIC. Assim os comboios normais, de eixos fixos, isto é com distância constante entre rodas, não podem passar a fronteira franco-espanhola. Obviamente este problema afecta a totalidade do material circulante, incluindo também o material rebocado. É principalmente por causa do problema da bitola que não há transporte ferroviário internacional de mercadorias de Portugal para a Europa além-Pirinéus.

Nos últimos 40 anos a Espanha tem tentado fomentar o transporte internacional de passageiros com comboios de eixo variável para evitar o transbordo na fronteira, que afasta os passageiros para outros meios de transporte. Estes comboios, construídos com base numa tecnologia específica para este efeito, passam lentamente num aparelho que desencrava as ligações às rodas, altera a sua posição e volta a encravar. Tem o inconveniente de introduzir uma fraqueza mecânica no sistema e aumentar a sua complexidade. Estes inconvenientes são superáveis, mas isso reflecte-se nos custos. Para Portugal tem também o inconveniente de ser uma tecnologia essencialmente espanhola e a sua adopção de forma permanente criaria uma desaconselhável situação de dependência. No entanto estes comboios podem ser úteis numa fase de transição se Portugal decidir resolver o problema mudando a bitola. Esta tecnologia também está disponível para vagon de mercadorias. No entanto o transporte ferroviário de mercadorias só é rentável se o material rebocado for barato. Assim o aumento de custos dos vagon, se se substituírem os eixos fixos por eixos variáveis, é significativo em termos relativos (muito mais do que para comboios de passageiros), destruindo a competitividade do sistema, razão pela qual não é utilizado. Durante décadas a Espanha tentou resolver o problema da diferença da bitola no transporte de mercadorias por duas vias: (i) fazendo o transbordo das

mercadorias entre comboios de bitolas diferentes, ou (ii) mudando os rodados aos vagon (de forma semelhante à que se pode ver no site <http://www.youtube.com/watch?v=YrQ1eZC6UQA>), em instalações próprias nas zonas fronteiriças. No entanto ambas as soluções são ineficientes e pouco competitivas, pois além dos custos o tempo de espera para executar estas operações pode ser de 2 ou 3 dias devido às limitações de capacidade. A situação é tal forma que o tráfego ferroviário de mercadorias entre França e Espanha não passa de 4% do total que cruza os Pirinéus, conforme se constata no quadro seguinte, retirado de uma publicação do Observatório hispano-francés de Trafico en los Pirineos.



Por estas razões, desde finais da década de 1980 que a Espanha está a investir fortemente em novas vias férreas interoperáveis com as restantes redes europeias, sendo a maioria das linhas para tráfego misto (passageiros e mercadorias). Mais do que isso o Plano Estratégico de Infraestruturas de Espanha afirma claramente que “O esforço espanhol para incorporar as condições de interoperabilidade contempla a incorporação paulatina e coordenada da bitola UIC na rede espanhola”, ou seja, a mudança da bitola ibérica para a bitola europeia na rede existente.

Dado que a rede ferroviária portuguesa se liga apenas à rede espanhola, desde que a Espanha introduziu a bitola europeia em inícios da década de 1990 que é previsível que a rede ferroviária portuguesa, se mantiver a bitola ibérica, tenderá a converter-se numa ilha ferroviária. Face a este contexto qual é a política portuguesa? Em 15 de Dezembro de 1988, com a aprovação da RCM 52/88, o Governo português: (i) “Deliberou que as novas linhas ferroviárias que venham a ser construídas em Portugal ...deverão ser de bitola normal europeia” e (ii) “Determinou que a CP

estudasse a migração para bitola europeia da rede actual”. O Governo espanhol havia aprovado também uma Resolução semelhante poucos dias antes.

No entanto na 1ª metade da década de 1990 o Governo português esqueceu a mudança para a **bitola europeia**. Em vez disso optou pela modernização da Linha do Norte, em bitola ibérica, ou seja, pela política de ilha ferroviária. Ainda hoje a política declarada do governo português é manter o transporte de mercadorias em bitola ibérica. E quais os argumentos que fundamentam estas opções? Na década de 1990 ouvimos o Ministro das Obras Públicas, referindo-se à linha de Alta Velocidade Lisboa-Porto em bitola europeia, afirmar que não gastaria 1000 milhões de contos para reduzir o tempo de viagem em 15 minutos. O actual Governo quer construir uma rede de Alta Velocidade apenas para transporte de passageiros (apesar de a maioria das linhas ser projectada como mista, isto é aptas também para comboios de mercadorias) e diz que resolverá o problema das mercadorias com transbordos, omitindo que estes sistemas não são competitivos e quem os usa quer-se ver livre deles. Alguns economistas entretêm-se a contabilizar o nº de passageiros e, com base nisso, a dizer que a linha Lisboa-Madrid, que é mista e pode servir o tráfego de mercadorias, não deve ser feita porque não é rentável. Também há quem diga que não deve ser construída porque o país não tem dinheiro e a seguir defenda que se gaste mais do dobro no Novo Aeroporto de Lisboa, que poderia ser construído de forma mais progressiva do que planeado, gastando muito menos dinheiro inicialmente. Grande parte dos comentadores e políticos que falam a este respeito confundem comboios com linhas de caminho-de-ferro (a própria designação TGV refere-se a comboios), pois o projecto da nova rede ferroviária diz respeito à infraestrutura ferroviária e os argumentos contra referem-se essencialmente a comboios de passageiros. Ou seja, todos estes argumentos têm um aspecto em comum: omitem a questão principal, que são os efeitos na competitividade da economia devido ao transporte ferroviário internacional directo (sem transbordos) de mercadorias. Este deveria o principal objectivo da nova rede ferroviária, pois a sua característica mais importante é a sua interoperabilidade com as restantes redes europeias e não as velocidades que permite. Trata-se de análises levianas, sem a menor visão estratégica para o futuro. Aliás, com análises parciais das questões, é sempre possível chegar às conclusões que se quiser, basta omitir os argumentos em sentido contrário. Assim a competitividade da economia exige a correcção de alguns erros estratégicos graves do projecto da nova rede ferroviária de bitola europeia prevista pelo actual Governo (não ligação aos portos, prioridades erradas, linha Lisboa-Porto exclusiva para passageiros e outros) e não o adiamento indefinido da sua construção.

Qualquer Governo que queira fazer o melhor para o país não pode estar refém de erros de Governos ou lideranças políticas partidárias anteriores. Para fazer o melhor para o país é preciso identificar e

corrigir os erros do passado, seja lá quem for que os tenha cometido. Além disso os problemas e as soluções devem ser analisados com profundidade, tendo em conta não só os efeitos de curto prazo mas também uma perspectiva global apoiada numa visão estratégica de longo prazo.