

A questão da bitola que divide opiniões e vai decidir o futuro da economia

O Governo optou por manter as linhas do corredor atlântico em bitola ibérica, pois garante que existe tecnologia que permite ligá-las à Europa. Críticos dizem estar em jogo o futuro das exportações. É exigem esclarecimentos.

JOÃO AMARAL SANTOS
joao.santos@ionline.pt

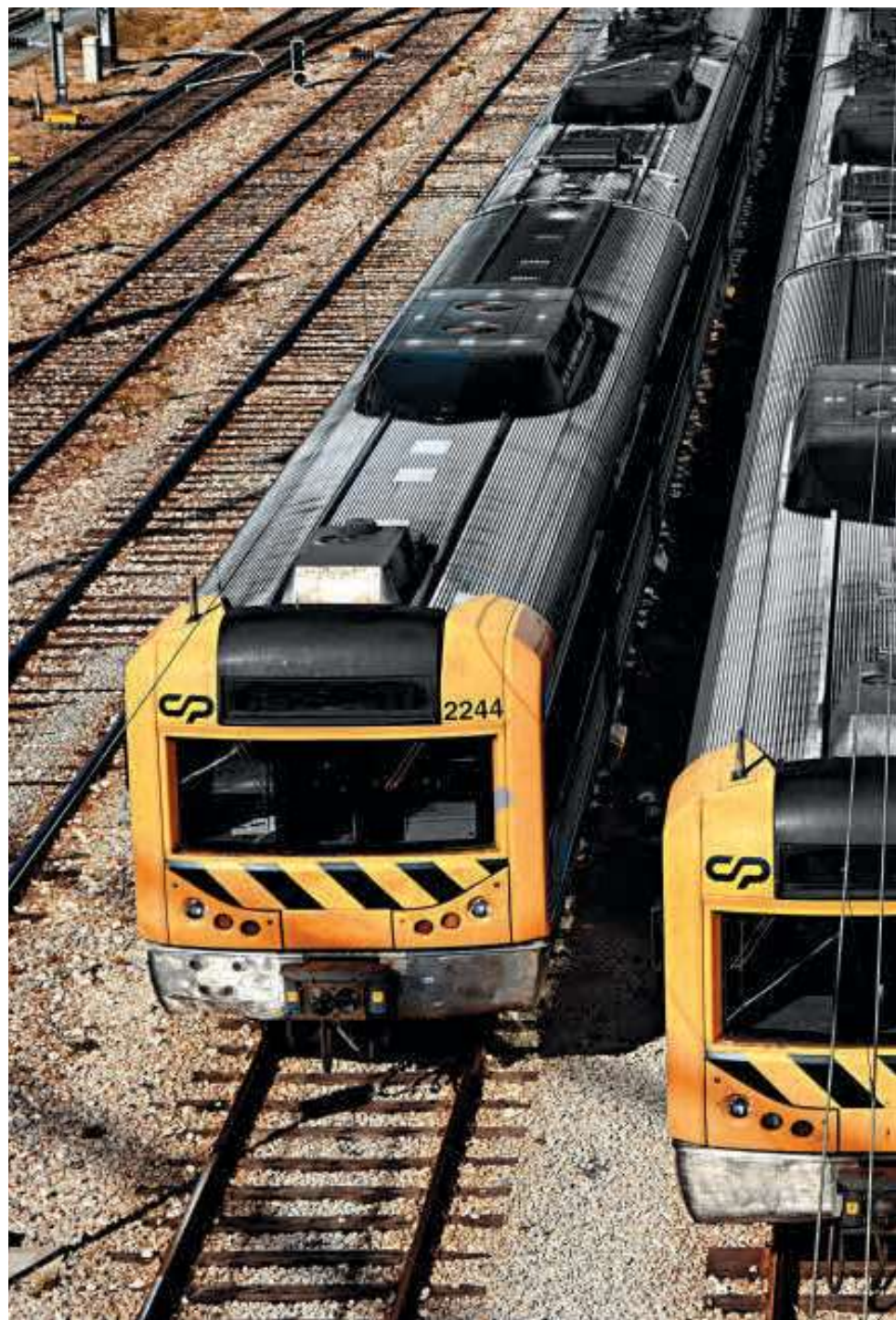
O programa Ferrovia 2020, com o objetivo de modernizar a linha ferroviária nacional, continua a dividir opiniões na sociedade portuguesa. E a discussão tem mesmo vindo a “aquecer” nas últimas semanas, depois de um grupo de personalidades portuguesas ter enviado uma carta à comissão europeia dos Transportes, Adina Valean, alertando para a possibilidade de Portugal se tornar uma “ilha ferroviária” na Europa devido às opções do Governo.

Em causa está a opção do Executivo de António Costa de manter a bitola ibérica (a medida entre os carris) de 1668 milímetros em todas as linhas do país – incluindo as que integram o corredor atlântico para o transporte de mercadorias (que liga Portugal, Espanha, França e Alemanha) –, o que, na prática, vai tornar Portugal uma exceção na Europa, pois todos os outros países, incluindo a Espanha e os países de Leste, já adotaram a bitola europeia de 1435 milímetros (menor em 23 centímetros) nas linhas internacionais, de acordo com as recomendações da Comissão Europeia

(e beneficiando, em grande medida, dos apoios ao investimento de Bruxelas).

Portugal arrisca-se, desta forma, a ficar isolado, mantendo a ligação a Espanha apenas através das linhas internas do país vizinho que se vão manter em bitola ibérica – mas já sem ligação internacional (ao centro e norte da Europa) –, perdendo assim a possibilidade de levar comboios até França e Alemanha.

O Governo insiste, todavia, que já existem soluções tecnológicas que permitem contornar o problema sem que seja necessário fazer o avultado investimento que representa a alteração da bitola. O ministro das Infraestruturas Pedro Nuno Santos tem dado voz à defesa desta estratégia. E até o próprio António Costa Silva, escolhido para delinear o plano de recuperação económica e social encomendado pelo Governo – que vai ser apresentado em outubro à Comissão Europeia –, e que sempre havia defendido a necessidade de Portugal adotar a bitola europeia, parece agora ter mudado de opinião. “Da investigação que fiz e da discussão com especialistas que acompanham o desenvolvimento deste setor, o que me foi transmitido é que existem soluções tecnológicas para lidar com esse



problema, avançou-se muito a esse nível e, portanto, não é um grande obstáculo em termos de futuro”, disse o consultor em declarações à *Rádio Renascença*.

No entanto, ninguém compreende, para já, que tecnologia é exatamente essa que permite a um comboio trilhar simultaneamente um percurso em bitola ibérica e europeia. Ou, por outro lado, por que não optaram então os restantes países europeus por manter as medidas dos seus carris, se existia essa alternativa, avançando, ao invés, para uma troca que representou despesas de muitos milhares de milhões de euros aos Estados-membros e à própria União Europeia? A Espanha, por exemplo, tem vindo ao longo dos últimos vinte anos a passar as suas linhas ferroviárias internacionais para bitola europeia, num investimento que já ultrapassou os 20 mil milhões de euros (e que contou com apoios comunitários entre 70% a 80% do valor).

O *i* tentou perceber. Mas o Governo não explica. E a Infraestruturas de Portugal (IP), que gere as infraestruturas ferroviárias e rodoviárias em Portugal, também não. Perante tantas dúvidas, o clamor de vozes em desagrado continua a aumentar.

COMBOIOS SUBSTITUEM CAMIÕES A bitola ibérica é uma singularidade da península. Diz a lenda que a opção foi feita tendo na memória as invasões napoleónicas dos princípios do século XIX. Em caso de novas veleidades expansionistas até ao extremo ocidental da Europa, a tarefa seria dificultada por uma medida diferente do carril em Espanha e Portugal, que serviria de obstáculo à logística do exército invasor. Mas fosse por esta ou outra qualquer razão, a verdade é que o carácter periférico aparentemente desejado (e alcançado) por Portugal arrisca tornar-se uma grande desvantagem para o futuro da economia portuguesa.

O transporte rodoviário continua (ainda) a ser privilegiado para encurtar as distâncias entre Portugal e o centro e norte da Europa. É exatamente através dos camiões que Portugal faz chegar além-fronteiras as mercadorias que produz. Mas, nesta fase, já ninguém tem muitas dúvidas que será o comboio a ocupar, muito em breve, o papel de protagonista no transporte de mercadorias por terra no espaço europeu: por questões ambientais, mas também económicas, uma vez que os estudos mais recentes indicam que os custos do transpor-



O plano Ferrovia 2020 continua a dividir opiniões. A modernização das linhas ferroviárias do país podem, de facto, “desligar” Portugal do resto da Europa?

JOSÉ CARVALHO

Governo assegura ser possível ligar o país ao centro da Europa com bitola ibérica mas não explica como o fará

“Porque mudaram então todos os outros países (como Espanha) para bitola europeia”, questionam os críticos

te ferroviário são cerca de um terço do rodoviário.

Luís Mira Amaral, gestor e antigo ministro, tem sido uma das personalidades que mais têm contestado o caminho escolhido pelo Governo. Ao i, Mira Amaral confessa-se pessimista face ao futuro: “A Espanha está a investir numa rede de bitola europeia para ligar à rede francesa e, quando esse projeto estiver concluído, vão ser aplicadas restrições à circulação de camiões nas estradas espanholas e europeias, devido a questões ambientais. Portugal ficará sem possibilidade de atravessar Espanha com os seus camiões. E isso será dramático para as exportações e para a economia portuguesa”.

Mira Amaral foi um dos 29 signatários que dirigiram a carta à comissária Adina Valean para expor a situação (onde também se incluem os nomes de Henrique Neto, João Luís Mota Campos ou Luís Miguel Ribeiro, entre outros). E até admite que “não era, obviamente, necessário passar todas as linhas para bitola europeia”, pois “para algumas linhas internas, sem ligação a Espanha, bastaria fazer a eletrificação mantendo a bitola ibérica”. “Mas quanto às linhas inter-

PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

CORREDORES COM INTERVENÇÃO

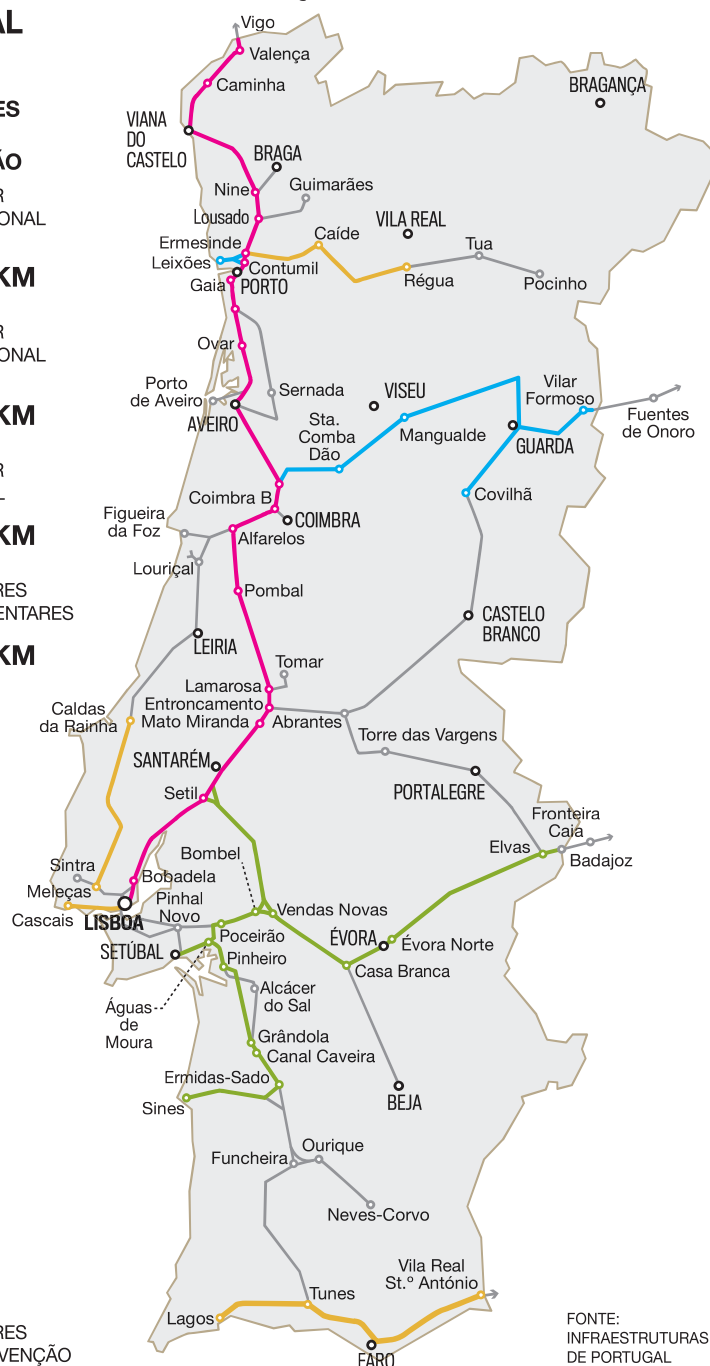
CORREDOR INTERNACIONAL NORTE
+250km

CORREDOR INTERNACIONAL SUL
+170km

CORREDOR NORTE-SUL
+200km

CORREDORES COMPLEMENTARES
+260km

CORREDORES SEM INTERVENÇÃO



FONTE: INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL

nacionais, que integram o denominado corredor atlântico definido pela Comissão Europeia, e onde se incluem as ligações Aveiro-Vilar Formoso-Salamanca e Sines-Lisboa-Caia-Badajoz, neste caso, a conversa é outra”, afirma.

O ex-ministro contesta a posição do Governo, que considera ter levado Portugal, por um lado, a “desperdiçar” os apoios disponibilizados por Bruxelas para modernizar as linhas ferroviárias e, por outro, estar a hipotecar o futuro da economia portuguesa: “Se mantivermos a bitola ibérica, e os espanhóis tiverem a europeia, o que vai acontecer? Vamos ter de fazer transbordos das mercadorias produzidas em Portugal em Espanha”. “Perdemos a nossa independência”, antevê.

“Diga-me o que acha? Daqui a 20 anos, um investidor estrangeiro olha para Portugal, um país periférico, no extremo da Europa, com uma linha ferroviária de bitola ibérica e, ao mesmo tempo, olha para Espanha, com uma linha de bitola europeia ligada a França e ao resto da Europa. Onde acha que o investidor estrangeiro vai, ou pode, por razões logísticas, investir o seu dinheiro?”, questiona Mira Amaral.

Outra das vozes mais críticas do Governo em relação a esta questão é a do empresário Henrique Neto. O ex-deputado e ex-candidato presidencial admite “ter muitas dúvidas” face às explicações do Governo. “Os técnicos do Governo dizem sempre que a bitola ibérica não é um problema, que as novas tecnologias resolvem o problema, só que ainda ninguém explicou que novas tecnologias são essas”, diz ao i. “O Governo, então, que explique. Porque há de haver uma polémica tão grande na sociedade portuguesa se o Governo, pelos vistos, tem o segredo da solução? Por que não diz qual é?”, questiona Henrique Neto.

O empresário considera que manter a bitola ibérica apenas “vai atrasar todo o processo de ligação de Portugal à Europa”. Mas afirma que há ainda algo pior: “Estamos a falar de décadas de atraso. E o pior é que, com esta opção, indo contra todos os outros países europeus, Portugal perdeu todos os apoios comunitários que já foram dados à Espanha e aos países do Leste de 70% a 80% do investimento”. “Já perdemos esse apoio no quadro comunitário anterior e, agora, arriscamo-nos a também o perder no próximo quadro comunitário”, conclui.