

EURAILSPEED 2005 - Congresso Mundial sobre a alta velocidade ferroviária

Rogério Antunes

Licenciado em Relações Internacionais

Dezembro de 2005

rrantunes@mail.refer.pt

Dando seguimento à minha colaboração com o CIARI, e mantendo-me fiel ao sector onde exerço a actividade profissional, pretendia desta feita fazer algumas considerações sobre a realização de um evento dedicado à alta velocidade ferroviária e onde tive oportunidade de participar. Tratou-se da 5ª edição do Congresso e Exposição Mundiais sobre Alta Velocidade Ferroviária - Eurailspeed 2005 - que decorreu entre 7 e 9 de Novembro, na cidade italiana de Milão.



O Eurailspeed constitui o grande ponto de encontro dos profissionais do sector e decisores políticos para discussão e análise da situação actual e perspectivas de futuro do desenvolvimento da alta velocidade ferroviária à escala mundial. Este evento realiza-se de três em três anos sendo organizado conjuntamente pela UIC (União Internacional dos Caminhos-de-Ferro) e pela companhia ferroviária do país onde, em cada edição, se realiza o congresso. A edição deste ano coincidiu com as comemorações do Centésimo Aniversário da Ferrovie dello Stato, a companhia nacional de caminhos-de-ferro italianos.

Os cerca de 2000 delegados presentes no congresso e na exposição, provenientes de 40 países, tiveram a oportunidade de assistir a uma diversidade de painéis de discussão, em quantidade e diversidade, versando sobre as diversas temáticas associadas ao segmento específico da alta velocidade.

Assim, foram abordadas questões relacionadas com a expansão do mercado deste tipo de serviços ferroviários, a sua relação com os outros modos de transporte, nomeadamente em termos concorrenciais, bem como a articulação modal com esses meios de transporte, com destaque para o transporte aéreo e os transportes públicos.

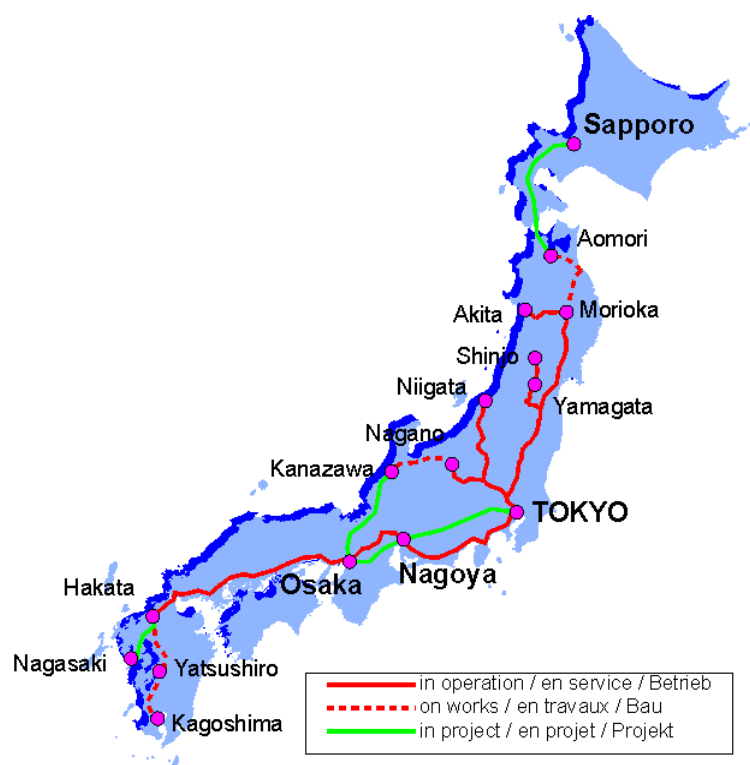
Outra temática debatida prendeu-se com a política comunitária aplicável ao segmento da alta velocidade, destacando-se, de entre as discussões realizadas, os problemas relacionados com os modelos de financiamento destas infra-estruturas, a necessidade imperiosa de execução dos projectos inscritos na Rede Transeuropeia de Transportes como instrumento para a viabilidade da mobilidade e crescimento económico na Europa e as perspectivas que se abrem com o actual processo de liberalização do mercado ferroviário na Europa.

A componente ambiental foi também debatida, sendo de salientar as vantagens que a alta velocidade ferroviária tem comparativamente a outros modos de transporte em matéria de impacto ambiental e contribuição para o desenvolvimento sustentável. De facto, analisando as emissões de gases poluentes dos diversos modos de transporte, nomeadamente os transportes rodoviário e aéreo, constata-se que o transporte ferroviário de alta velocidade, que utiliza a energia eléctrica como fonte de alimentação das locomotivas, apresenta os índices mais baixos. Acresce a isto que a implantação de uma linha de alta velocidade, apesar de constituir um investimento extremamente elevado, tem menores implicações na paisagem do que a construção de uma auto-estrada, com a vantagem de ter uma maior capacidade de escoamento de passageiros e mercadorias por hora.

A gestão comercial deste tipo de serviços, as novas estratégias de marketing implementadas por diversos operadores e a necessidade permanente de inovar, de modo a ganhar a luta da concorrência face ao automóvel, e sobretudo as companhias áreas de "low-cost", foram outros dos temas tratados neste congresso. Também os aspectos relacionados com a visão da indústria ferroviária e as questões técnicas específicas da construção da infra-estrutura e material circulante, com particular destaque para as inovações tecnológicas, mereceram uma especial atenção de entre as sessões realizadas.

Foi também possível obter uma visão bastante detalhada da diversidade geográfica da implantação da alta velocidade a nível mundial. Para além do destaque os dois países pioneiros neste segmento do transporte ferroviário, primeiro no Japão e depois em França, que é hoje a grande potência europeia em matéria de alta velocidade. No entanto, outros países têm vindo a apostar progressivamente na construção de linhas e na operacionalização de ligações ferroviárias de alta velocidade.

Mapa da rede de alta velocidade existente no Japão



No Extremo Oriente a Coreia do sul opera, desde o ano passado, comboios a 300km/h entre Seul e as cidades meridionais do país, enquanto Taiwan tem em fase final de construção uma linha entre Taipé e o extremo sul da ilha, que deverá ser inaugurada no próximo ano. Também a China tem em projecto um plano de implementação de uma vasta rede de alta velocidade a ligar as suas principais cidades, que uma vez concluído tornará o Império do Meio numa potência neste tipo de transporte.

Na Europa, e para além do constante crescimento de novas linhas e de tráfego verificado em França, constata-se um impressionante desenvolvido na Alemanha, em Itália e sobretudo na vizinha Espanha, que tem actualmente em execução um ambicioso programa de construção de uma rede de alta velocidade que a torna, já hoje, a segunda potência europeia nesta área. Para além destes, a maioria dos países da Europa Ocidental e alguns da Europa Central, com particular destaque para a Polónia, lançam-se também nesta aventura ferroviária, perspectivando-se que a rede europeia de alta velocidade venha a ter, em 2020, cerca de 20 mil km. A este propósito reproduz-se um mapa da responsabilidade da UIC relativo à Rede Europeia de Alta Velocidade no horizonte de 2020, indicando-se a vermelho as linhas já existentes ou a construir de raiz especialmente dedicadas para o transporte de alta velocidade, e a verde aquelas que serão renovadas, ou seja, que serão adaptadas para velocidades superiores a 200km/h a partir das linhas convencionais actualmente existentes.

2020
European High-Speed Network
Réseau Européen à Grande Vitesse
Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz

- new lines
lignes nouvelles
Neubaustrecken
- upgraded lines
lignes aménagées
Ausbaustrecken



High-Speed Division



Para além destas zonas de maior implantação (Europa Ocidental e Extremo Oriente) foram analisados os projectos em curso ou em estudo em locais tão distantes como os Estados Unidos e a Índia, passando pelo Brasil ou a Rússia, entre outros. Em todos eles, existe um crescente interesse pelo sector ferroviário e uma aposta forte em avançar com esses projectos, estando os decisores políticos e os diversos agentes envolvidos conscientes da importância e das vantagens associadas ao transporte ferroviário de alta velocidade.

Como conclusões gerais da realização deste evento, poder-se-ão destacar algumas ideias base.

Quarenta anos depois do início do primeiro serviço de alta velocidade, com o chamado “Comboio Bala” entre Tóquio e Osaka, este segmento do transporte ferroviário atingiu um grau de maturidade a nível mundial, em particular nos dois grandes pólos de desenvolvimento da tecnologia que lhe está associada, Japão e França, como se referiu atrás.

Este binómio Japão / França, ou se quisermos ser mais abrangentes, entre Extremo Oriente e Europa Ocidental, verifica-se também ao nível da diversidade de soluções técnicas existentes, quer ao nível da construção da infra-estrutura, quer do material circulante. Também aqui, a palavra-chave é o elevado grau de sofisticação que já se alcançou mas, não obstante este facto, existe a necessidade de manter a aposta na inovação e na promoção da qualidade dos serviços prestados.

Esta aposta que diversos países fizeram permitiu desencadear uma dinâmica associada aos serviços de alta velocidade que será difícil de superar. Esta dinâmica é traduzida pela adesão de milhões de passageiros nos países onde se operam este tipo de serviços. Os números demonstram um aumento crescente da procura, existindo casos em que as ligações alternativas (automóvel e avião) representam hoje quotas de mercado meramente residuais. São os casos, por exemplo, das ligações entre Paris e Bruxelas ou entre Madrid e Sevilha.

Na sessão de encerramento do congresso foi deixada uma palavra de grande optimismo relativamente à continuação do crescimento deste tipo de serviços, tendo em conta a qualidade, a segurança, a viabilidade e as vantagens que lhe estão inerentes, comparativamente aos modos de transporte concorrentes.

Mais informações sobre a realização deste congresso e exposição mundiais sobre alta velocidade poderão ser obtidas através do:

Website oficial do evento: <http://www.eurailspeed.com/>

Website da UIC - Divisão de Alta Velocidade: <http://www.uic.asso.fr/gv/>

