

11.Oct. 2007, 19:00

DGAC1 351213954539

Nº. 9733 P. 3/6

9

intf

Instituto Nacional do Transporte Ferroviário

**ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA DE INTEROPERABILIDADE RELATIVA AO  
SUBSISTEMA CONTROLO-COMANDO E SINALIZAÇÃO DO  
SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU  
CONVENCIONAL**

**INFORMAÇÃO EXIGIDA NO ARTIGO 3º DA  
DECISÃO N.º 2006/679/CE, DE 28/03/2006**

**ARTIGO 3º**  
**Plano nacional de aplicação da ETL, de acordo com os critérios definidos no capítulo  
7 da ETI**

Em resposta ao estipulado no artigo 3º da Decisão referenciada, junta-se documento intitulado "Estratégia para a Implementação do Sistema ERTMS/ETCS na Rede Ferroviária Nacional".

Este documento, apesar de não cumprir integralmente o exigido no capítulo 7 da Especificação Técnica de Interoperabilidade, faz referência aos corredores prioritários para a implantação/migração do sistema ERTMS e aos requisitos técnicos a considerar.

O documento anexo constitui informação do estado actual de desenvolvimento do trabalho nacional destinado à elaboração do plano nacional previsto no artigo 3º da decisão da Comissão. Prevemos enviar à Comissão Europeia a fundamentação completa do plano nacional de implementação da Especificação Técnica de Interoperabilidade no prazo de seis meses.

Anexo: documento intitulado "Estratégia para a Implementação do Sistema ERTMS/ETCS na Rede Ferroviária Nacional"

3

## ESTRATÉGIA PARA A IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA ERTMS/ETCS NA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

Está prevista a implementação do sistema ERTMS/ETCS na rede ferroviária portuguesa, quer na futura rede de alta velocidade quer na rede convencional, através da implementação de 2 estratégias distintas, situação que decorre do facto de, ao ser a rede de alta velocidade construída de raiz, ela ser naturalmente dotada de origem com o sistema ERTMS, enquanto que, para a rede convencional, a implementação do sistema deverá ter em consideração o ciclo de vida útil dos equipamentos instalados no âmbito dos investimentos realizados nos últimos anos.

### IMPLEMENTAÇÃO DO ERTMS/ETCS NA REDE DE ALTA VELOCIDADE

Na rede de alta velocidade, a implementação do sistema ERTMS deverá ser feita em simultâneo com a construção das linhas que integrarão esta rede.

Prevê-se, em princípio, a implementação do nível 2 do ERTMS, admitindo-se que a implementação de sistemas ATP alternativos, ou de "fall-back" possa vir a ser considerada após a conclusão dos estudos de disponibilidade a implementar durante o desenvolvimento da fase de projecto de construção.

A rede de alta velocidade abrangerá numa 1ª fase a construção das linhas Lisboa - Badajoz, Lisboa - Porto e Porto - Vigo, cuja caracterização se apresenta seguidamente:

#### • Ligação Lisboa - Badajoz

Linha de via dupla, com 206 km de extensão para tráfego misto

Velocidade máxima de 350 km/h

Início do processo de concurso previsto para 2008, com entrada em serviço comercial prevista para 2013.

O projecto, instalação, ensaios e certificação do sistema ERTMS para esta linha deverá decorrer entre 2010 e 2013.

(4)

- Ligação Porto - Vigo

Ligação de tráfego misto com uma extensão de 100 km, que numa primeira fase será constituída por uma nova linha de via dupla com uma extensão aproximada de 55 km entre Braga e Valença (na fronteira com Espanha) para uma velocidade máxima de 250 km/h e, durante um período transitório, pela linha existente entre Porto e Braga.

Entrada em serviço comercial prevista para 2013.

O projecto, instalação, ensaios e certificação do sistema ERTMS para esta linha deverá decorrer entre 2010 e 2013.

- Ligação Lisboa - Porto

Linha de via dupla, com 290 km de extensão para tráfego de passageiros

Velocidade máxima de 300 km/h

Início do processo de concurso previsto para 2009, com entrada em serviço comercial prevista para 2015.

O projecto, instalação, ensaios e certificação do sistema ERTMS para esta linha deverá decorrer entre 2011 e 2015.

## IMPLEMENTAÇÃO DO ERTMS/ETCS NA REDE CONVENCIONAL

A estratégia de implementação do sistema ERTMS/ETCS na rede convencional deverá ser orientada no sentido da satisfação do binómio Interoperabilidade/ Intraoperabilidade, tendo em consideração igualmente o respeito do ciclo de vida útil dos equipamentos existentes.

A estratégia a definir terá como pressuposto uma intervenção combinada envolvendo a infra-estrutura e o material circulante e consequentemente uma estratégia de migração sincronizada, envolvendo o gestor da infra-estrutura e o(s) operador(es), de forma a se garantir a necessária intraoperabilidade nacional.

No que respeita aos eixos ferroviários convencionais, é prioritário o corredor Transversal Sul, correspondente à nova ligação ferroviária Sines - Elvas, com uma extensão aproximada

5

de 220 km de via única. A sua construção, a decorrer de forma faseada, deverá estar concluída em 2012, para início do serviço comercial em 2013.

Este corredor, onde se perspectiva a implementação de ETCS nível 1 (opção em estudo), deverá constituir-se como corredor piloto para implementação do sistema na rede convencional.

Está a ser preparado um conjunto de acções visando a consolidação do cenário estratégico a implementar:

- 1º Avaliação e escolha das soluções técnicas concretas para a implementação do sistema ETCS e migração do sistema ATP nacional;
- 2º Estabelecimento de plataformas de entendimento com os operadores com o objectivo de materializar as actuações conjuntas a desenvolver, e nomeadamente a elaboração de estimativas conjuntas de custos de implementação, a definição de modos de financiamento e a elaboração de programas concretos de implementação do sistema ERTMS/ETCS e de migração do sistema nacional existente para o ETCS.

Para garantir a implementação do sistema na rede convencional com sucesso, será necessário criar modelos de financiamento adequados, uma vez que será necessário minimizar os significativos constrangimentos que ao nível do investimento serão colocados para o gestor da infra-estrutura e operadores.