

**Prezados Srs. membros da Comissão de Transportes do Parlamento Europeu**

**( à atenção particular do Professor Carlo Secchi e dos Peritos dos Grupos 2 e 5 )**

Mário Adolfo Gomes Ribeiro, cidadão português e europeu, residente na Praça D. Maria II , 5 - 7º Ft , em 2720 - 192 AMADORA - Portugal , licenciado em Engenharia Mecânica pelo IST de Lisboa, relativamente ao tema em consulta e na parte relativa à Rede de Caminhos de Ferro que interessam ao meu país , Portugal, e sua ligação com a restante Europa Além Pirenéus, permite-se levar à vossa atenção as suas seguintes considerações relativas ao documento em consulta pública até 15 SET:

[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis\\_networks/guidelines/doc/brochure\\_guidelines.pdf](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/guidelines/doc/brochure_guidelines.pdf)

Da leitura geral deste documento proposto pela comissãoTEN-T e materialização de uma ideia surgida nos finais dos anos 80, irei apenas comentar a Secção 3 - Rail Network.

A finalidade fundamental de tal Rede Ferroviária pode resumir-se à palavra " INTEROPERABILIDADE ". Esta palavra significa que o objectivo final a atingir pela Rail Network proposta , é conseguir que determinados comboios de qualquer estado europeu possam circular por todo espaço da União Europeia, sem limitações de natureza operacional .

Para a prossecução de tal objectivo tornou-se necessário a adopção de normas técnicas normalizadas, a serem adoptadas por todos os estados membros, nas linhas ferroviárias que integram o Rail Network do documento TEN-T.

De facto , conforme documento "interoperability - maps and facts on European interoperability" , que consta do site:

[http://www.bueker.net/trainspotting/voltage\\_map\\_europe.php](http://www.bueker.net/trainspotting/voltage_map_europe.php)

constata-se que nos diversos países europeus existe uma enorme variedade de sistemas , conforme se pode ler no original :

"The coexistence of at least four different electrification systems, a dozen of signalling systems, various clearance profile, distinct direction of running track, different track gauges and pantograph widths, represent a substantial hindrance in the requirements of interoperability ".

Ultimamente começou também a debater-se a importância de circulação no interior deste Rail Network, não apenas do tráfego de passageiros em Alta Velocidade ( AV ) , mas também a circulação dos comboios de mercadorias, em todo esse mesmo espaço, como um factor importante para a competitividade das empresas europeias e para o reforço da coesão económica e social dos países da Europa. Além disso existem consequências benéficas para o ambiente com poupanças de energia fóssil, pela correspondente diminuição do tráfego rodoviário pesado dos camiões de longo curso.

Esta recente ideia é defendida no documento :

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0852:FIN:PT:PDF>

onde se poderá ler :

" Além disso, o programa da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), o desenvolvimento e a implantação do sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS) e a especificação técnica de interoperabilidade relativa às aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias (ETI-TAF) contribuem para o desenvolvimento da interoperabilidade e para uma melhor gestão integrada da infra-estrutura ferroviária na Europa. No âmbito da implantação do sistema ERTMS, por exemplo, foram definidos corredores internacionais orientados para o transporte de mercadorias, cuja criação dá origem a uma cooperação activa entre gestores de infra-estrutura. Estes tomaram também a iniciativa de se reunir no âmbito da RailNetEurope, que presta diversos serviços aos operadores de transporte internacional de mercadorias e promove a cooperação entre gestores de infra-estrutura no que respeita à gestão das capacidades".

Analizando em particular o conteúdo da " Section 3 - Rail Network Characteristics- Article 10 - " ( ver pág 9 e Anexo 1) , e a parte do documento que diz respeito à Península Ibérica, materializada no quadro 3.9 - pág. 61, que deu origem aos Projectos Prioritários PP 3 - High-Speed Railway Axis of South-West Europe ( Anexo 2 ) e ao mapa PP 19 - High-Speed Rail Interoperability in Iberian Peninsula ( Anexo 3 ), foi acordado pela comissão um conjunto de linhas ferroviárias que farão parte de tal Rede.

As linhas acordadas forma agrupadas em dois grandes blocos , assim definidos :

- Bloco com a cor **vermelha** - linhas ferroviárias de A. V. que, se presume, serão de EXCLUSIVA exploração do tráfego de passageiros (ex. PP3 ).

- Bloco com cor diferente - linhas ferroviárias " Convencionais " que, após sujeitas a "upgrade" , servirão para tráfego MISTO ( comboios de passageiros + comboios de mercadorias ) , como por ex. no PP8 ( Anexo 4 a cor vermelha ) .

Implícita está a ideia que o bloco das linhas ferroviárias de A. V. não poderá ser utilizado por comboios de mercadorias. Para

estes criou-se então ( Península Ibérica ), um novo bloco de linhas ferroviárias, a conseguir-se através do "upgrade" de algumas das velhas linhas de bitola ibérica. Esta solução É DESASTROSA , pois implica um INVESTIMENTO FINANCEIRO DUPLO em países que, como Portugal, tem um território de dimensões reduzidas e uma reduzida circulação de comboios em todas as linhas ( à excepção da linha Lisboa - Porto e das linhas suburbanas da região de Lisboa e do Porto).

Antes da crise financeira mundial de 2008, que atingiu pesadamente as instituições bancárias europeias, talvez que o investimento na separação do tráfego pelos dois blocos tivesse sentido. Porém agora , com os países do sul da Europa, fortemente endividados, como é o caso de Portugal, o investimento no conjunto das linhas de A.V. , só para utilização exclusiva de passageiros rondará os 20 MIL MILHÕES DE EUROS. A este haverá que acrescentar um novo investimento de mais uns 15 MIL MILHÕES DE EUROS para "upgrade " , das nossas velhas linhas de bitola ibérica,

conforme previsto no PP 8 ( rever Anexo 4 ), em linhas de alta performance, com bitola polivalente, electricidade 25 KV e ERTMS, que irá permitir aos comboios de mercadorias circular no Rail Network.

O SURPREENDENTE é que na maior parte do seu traçado, por ex. entre Vigo - Porto, entre Aveiro e Vilar Formoso /Almeida e entre Poceirão e Badajoz , os dois tipos de linha, as de A. V. e as Convencionais, correm a par como bem se constata no mapa Rede Ferroviária - AV em roxo, Convencional em verde - Portugal ( Anexo 5 ), pelo que todo este enorme investimento financeiro SE REDUZIRÁ SIGNIFICATIVAMENTE, se for aceite que **TODAS as linhas ferroviárias de AV em Portugal que venham a ser construídas, serão projectadas para circulação de TRÁFEGO MISTO.**

NOTA IMPORTANTE: - Se tal não for assumido, irá ter como consequência inevitável a **IMPOSSIBILIDADE de se fazer o "upgrade" futuro previsto em Portugal pelo PP8, para o troço Lisboa - Porto com intenso tráfego**. Este trabalho de "upgrade", que poderá arrastar-se por anos, INTERROMPERÁ durante todo o período de tempo dos trabalhos, o enorme tráfego existente de comboios de mercadorias entre as duas principais cidades de Portugal, já que se encontram **IMPOSSIBILITADOS DE CIRCULAREM** pela nova ligação ferroviária em A.V. entre Lisboa e Porto, desde que a sua utilização não seja projectada para tráfego MISTO.

NOTA IMP : - **Um projecto para exclusiva utilização de comboios de passageiros aceita pendentes até 36 m / Km , o que se tornará TOTALMENTE INCOMPATIVEL com um tráfego futuro por comboios de mercadorias, que só admitem pendentes com máximo 18 m / KM ( o ideal de uma linha Mista de A.V. ronda os 10 m / Km ).**

Registe-se que hoje em Portugal são trafegadas 10 Milhões de toneladas / ano de mercadorias, só no nosso espaço nacional através da nossa actual e centenária rede ferroviária, de bitola ibérica.

Uma utilização de uma linha ferroviária de A.V. para tráfego misto, está bem exemplificada na linha de AV , Lisboa - Badajoz - Cáceres - Madrid ( ver PEIT - Rede internacional de A.V. espanhola - Anexo 6 ). Esta linha, está a ser projectada por razões económicas e financeiras, pela parte espanhola para tráfego MISTO, como o comprovam as declarações do Sr. min. do Fomento espanhol , José Blanco de 2010/07/28 , em :

<http://www.elmundo.es/mundodinero/2010/07/28/economia/1280329251.html>

As suas declarações não se enquadram com as definições estabelecidas na " Section 3 - Rail Network - Article 10 - Characteristics" ( pág 9 - Anexo 1 ), nem com o quadro 3.9 - pág. 61 no doc. TEN-T, já que considerou, e bem no meu ponto de vista, a exploração para tráfego MISTO para toda a linha de AV , Madrid - Badajoz ( parte do PP 3 ) .

Esta posição tem óbvias implicações económicas e consequências no projecto de construção desta linha. Repetindo-me :

" Uma linha para tráfego MISTO, seja AV ou Convencional, implica que as suas pendentes nunca poderão ultrapassar os 18 m / km , sendo ideal que o projectista procure um valor à volta dos 10 m / Km ".

Opostamente, na parte portuguesa, esta mesma linha entre Badajoz / Caia - Poceirão ( onde se estima que não circularão mais que 6 comboios diários em cada sentido) acaba de ser adjudicada pelo governo português, admito que por proposta da RAVE o organismo governamental português, uma linha dupla de A.V. EXCLUSIVA

PARA PASSAGEIROS e paralelamente, sobre a mesma plataforma, uma 3ª linha, para já em bitola ibérica, para ligação ao porto de Sines que irá custar um extra financeiro de MAIS 500 MILHÕES DE EUROS a Portugal ! Dá para compreender ?!

Assim, do site atrás referido, destaco a afirmação do ministro espanhol José Blanco:

"José Blanco ha destacado que **el AVE Madrid-Lisboa es una "línea estratégica" en una doble vertiente, ya que "es una red prioritaria transeuropea", que conectará Lisboa con Madrid y París, y además "está concebida para el tráfico mixto, de pasajeros y de mercancías, que la va a hacer más eficiente y más competitiva"**.

Esta leitura é consistente com resoluções das XIX e XXI Cimeiras Luso - Espanholas realizadas em 2003 e 2005 ( ver Anexos 7 e 8 ), em que foi acordado que Portugal se irá integrar ferroviariamente, em tráfego Misto e em bitola internacional UIC, com a Espanha através de 4 portas ( Vigo, Vilar Formoso, Badajoz e Huelva ) . De todas estas portas, a mais essencial para que os 5 portos atlânticos de Portugal ( Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines ) se possam ligar à Europa, sob o ponto de vista do tráfego de mercadorias, é INDUBITAVELMENTE , a porta estratégica de VILAR FORMOSO . É nesta porta estratégica para Portugal, que tem início aquilo a que chamamos o nosso " pipe line " de transporte de mercadorias para a Europa. Basicamente corresponde ao corredor 6 da Rail Net Europe ( ver Anexo 9 e site: <http://www.railneteuropa.com/index.php/home.html> )

Assim Portugal deverá solicitar, como um projecto essencial para o seu desenvolvimento económico, a **criação IMEDIATA DESTE CORREDOR DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS , que faria a ligação dos nossos 5 portos atlânticos à restante Europa Além Pirenéus , através da linha ferroviária Vilar Formoso - Irun.**

Este corredor, ainda não estudado nem encarado como tal no TEN - T , poderá concretizar-se fundindo numa linha A.V. para tráfego MISTO, no troço comum Aveiro- Irun / Hendaya, os Projectos prioritários PP3 com parte do PP 8 ( linha da Beira Alta ).

A sua construção, no interesse de Portugal, deveria ter prioridade e antecipar a construção do outro já planeado e aceite corredor de transporte de mercadorias, PP 16 - Freight Railways Axis Sines / Algeciras - Madrid - Paris ( ver Anexo 10 ).

NOTA : - Antes da concretização do PP16 a ligação Madrid - Sines para o tráfego de mercadorias , poder-se-à fazer pela linha de A. V. Madrid - Lisboa, desde que TODA A LINHA ( parte espanhola e parte portuguesa ) seja construída para tráfego Misto, conforme posição já assumida pelo min. de Fomento espanhol José Blanco nas suas declarações acima transcritas e pelas decisões acordadas na Cimeira Luso-Espanhola de 2005 ( rever Anexo 8 ).

Esta POLÍTICA de se permitir que a nova Rede de AV , as linhas de baixo tráfego, possam ser também utilizadas por comboios de mercadorias SERÁ DA MAIOR UTILIDADE para os países mais pobres ( ou altamente endividados ) como Portugal, aliado às reduzidas dimensões do seu território, nunca se poderá dar ao luxo, NAS

**PRÓXIMAS DÉCADAS de ter de construir duas redes totalmente distintas, conforme está proposto , no quadro 3.19 - pág 71 da TEN-T (ver Anexo 5) .**

**Estas duas redes, ambas sujeitas às ETI's - Especificações Técnicas de Interoperabilidade, são :**

- A primeira, a Rede Ferroviária de Alta Velocidade (AV) APENAS PARA USO EXCLUSIVO DE PASSAGEIROS, como é por ex. no PP3 - High-Speed Railway Axis of South-West Europe - o troço Lisboa - Badajoz.**
- A segunda, a Rede Convencional , construída por "upgrade" de algumas das velhas linhas da bitola ibérica ( gauge 1668 mm ) para a bitola UIC ( gauge 1435 mm ), 25 Kv , ERTMS e em bitola polivalente, utilizável para tráfego Misto ( comboios de passageiros e de mercadorias ), conforme se mostra no Projecto Prioritário, PP 8 - Portugal /Spain - Rest of Europe .**

**Acontece que o mapa PEIT - Rede internacional de Alta Velocidade espanhola ( rever anexo 6 ) tem perfeitamente definidas, na legenda pela cor, o tipo de exploração para que cada linha irá ser construída. Ora este plano, fundamental para as ligações ferroviárias de Portugal , afasta-se e muito das finalidades do projecto das duas redes distintas , A.V. e Convencional, propostos na TEN-T para a Península Ibérica ( ver PP19 no Anexo 3 ).**

**Esta SOLUÇÃO DO "PEIT" ESPANHOL É MUITO MAIS SIMPLES E MUITO MAIS ECONÓMICA e a que mais interessa a Portugal . A Portugal interessa , fundamentalmente também por razões económicas e financeiras e pelas reduzidas dimensões do seu território , integrar-se-à ferroviariamente com a Espanha em linhas A.V. , TOTALMENTE CONSTRUIDAS PARA TRÁFEGO MISTO, através das 4 portas ( Vigo, Vilar Formoso , Badajoz e Huelva ) conforme mostra o PEIT ( Anexo 6 ) e foi acordado nas Cimeiras Luso - Espanholas realizadas entre os dois países (rever anexos 7 e 8) .**  
**Como até hoje quer Portugal quer a Espanha possuíam apenas a bitola ibérica, estas 4 portas para tráfego Misto são a passagem de mercadorias de Portugal , por via ferroviária para os países Além Pirenéus.**  
**Até hoje, o nosso tráfego de mercadorias por comboio com os países Além Pirenéus foi sempre de ZERO Ton. (ver Anexo 11 )**.

**A interligação ferroviária entre os 5 portos atlânticos de Portugal , EXIGE que a nova rede de A.V. seja projectada TOTALMENTE PARA TRÁFEGO MISTO. Isto conduzirá obrigatoriamente que esta linha de A.V. Mista, parte do Eixo Atlântico que liga La Corunha - Faro, na zona de passagem da região de Lisboa, tenha de correr obrigatoriamente pela MARGEM ESQUERDA do rio Tejo, para que a circulação dos comboios de mercadorias não tenha de atravessar o interior desta cidade.**

**Como consequência também desta solução a localização da TTT - Terceira Travessia do Tejo, teria de ser totalmente repensada.**

**Esta lógica não tem sido aceite nem ainda compreendida pela RAVE , a organização criada pelo governo português para a Alta Velocidade, que apenas admite a exploração da nova rede ferroviária, em bitola UIC, para UTILIZAÇÃO EXCLUSIVA DE PASSAGEIROS . Assim comete o erro terrível de continuar a insistir na aproximação a Lisboa da linha de A.V. pela Margem Direita do Tejo, mesmo quando já o próprio governo português alterou a localização do NAL - Novo Aeroporto de Lisboa,**

deslocando a inicial localização do NAL na OTA, para a margem sul ( margem esquerda ) do rio Tejo, na zona de Alcochete.

Frontalmente em oposição aos planos desta organização governamental RAVE em prosseguir, com exorbitantes custos financeiros a construção de duas Redes distintas ( A.V. e Convencional ) em território português como se encontra materializado nas propostas contidas no vosso PP 18 da TEN-T ( em oposição à política perseguida do outro lado da fronteira pelo governo de Espanha ) , um grupo de engenheiros portugueses por iniciativa de um colega especializado em ferrovia, consensualizaram sob sua coordenação o estudo de um Plano Global intitulado **PIT - Plano Integrado de Transportes, um projecto global e integrado , com base numa ÚNICA Rede Ferroviária de A.V. TOTALMENTE CONSTRUÍDA PARA TRÁFEGO MISTO, obedecendo às normas das ETI's.**

Esta proposta para a qual se solicita a atenção particular dos membros peritos dessa Comissão, poderá ser descarregado para estudo, do site :

<https://sites.google.com/site/planointegradodetransportes/>

Reteiro que a necessidade de que a nova Rede Ferroviária, em Portugal , SEJA ÚNICA E TOTALMENTE CONSTRUÍDA PARA TRÁFEGO MISTO , é uma consequência lógica:

- dos acordos obtidos entre Portugal e Espanha , nas Cimeiras Luso - Espanholas realizadas em 2003 e 2005, que consideram que todas as 4 novas portas de ligação ferroviárias seriam todas projectadas para TRÁFEGO MISTO ( linhas a cor vermelha) conforme se verifica no mapa do PEIT - Plano Estratégico de Infra-estruturas de Transporte espanhol ( rever Anexo 4 ).
- da grave crise financeira que atingiu a Europa em 2008 e que afectou imenso Portugal . Assim o nosso PIT prevê uma redução substancial do investimento financeiro necessário para a construção de uma Rede Ferroviária obedecendo aos critérios da INTEROPERABILIDADE com a restante Rail Network apresenta pela comissão responsável pelo TEN-T para debate público. Estimamos um investimento financeiro para concretizar o PIT de 20 MIL MILHÕES DE EUROS faseados a 20 ANOS.
- da necessidade de ter de continuar ainda operacional , por mais duas ou três décadas , grande parte da nossa actual e centenária rede de bitola ibérica, para se poder continuar a suportar o tráfego actual de passageiros e mercadorias no espaço nacional.

Esperando ter de algum modo contribuído com o envio para vosso conhecimento e estudo, o Plano Global acima, traduzido no PIT - Plano Integrado de Transportes, como uma proposta de solução para uma outra Rede Ferroviária alternativa para Portugal, muito mais económica, eficaz e compatível com as linhas

**ferroviárias que constam do PEIT espanhol e podendo perfeitamente ser integrada no Rail Network ,**

**lhes apresenta cumprimentos , o cidadão português e europeu**

**Mário Ribeiro, Eng.º**