

Exmos Srs. membros da Comissão de Transportes do Parlamento Europeu

(ao cuidado, Professor Carlo Secchi e dos Peritos dos Grupos 2 e 5)

Documento em consulta pública até 15 SET:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/guidelines/doc/brochure_guidelines.pdf

Sobre Secção 3 - Rail Network.

A interoperabilidade é a capacidade de conectar os sistemas ferroviários dos diferentes países da Europa. Para que exista interoperabilidade é necessário adoptar soluções standard por todos os estados membros, nas linhas ferroviárias que integram o Rail Network do documento TEN-T.

Nos dias **8 e 9 de Junho de 2010**, realizaram-se na cidade espanhola de Saragoça, as jornadas RTE-T 2010 – Redes Transeuropeias de Transportes, organizadas pela Comissão Europeia.

Os Governos de Portugal, Espanha e França assinaram um memorando de entendimento relativamente às futuras ligações ferroviárias entre a Península Ibérica e o resto da Europa.

A única forma de resolver o grave problema de interoperabilidade é através da nova rede em **bitola (distância entre carris), **sinalização** e **electrificação** europeias. Ou seja, a nova rede deverá possuir as seguintes características:**

- **Bitola europeia, **electrificação** 25KV em corrente alterna e **sinalização** ERTMS.**

Esta rede será ‘standard’ para ambos os países da Península Ibérica e da UE o que permitirá que os comboios possam circular livremente pela Europa.

A forma mais eficiente para transportar contentores será por via férrea e por vias electrificadas, porque a tracção eléctrica é muito mais rentável que os comboios a diesel, devido ao disparo dos preços dos combustíveis, nos últimos anos.

Significa que, para ter as redes de diferentes países interoperativas, não basta só resolver o maior problema que é a bitola. É também necessário possuir electrificações e sinalizações comuns.

As actuais redes portuguesa e espanhola têm electrificações e sinalizações diferentes.

- Rede convencional de **Espanha** (bit. Ibérica, 3 KV corrente contínua, ASFA)

- Rede convencional de **Portugal** (bit. Ibérica, 25 KV corrente alterna, Convel)

No passado dia 14 de Setembro de 2010, o Governo de Espanha apresentou a sua Rede de Mercadorias no seguinte documento:

Ver mapa da Rede de Mercadorias página 48

<http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/A63104DA-BEC3-43B5-A6EF-21ACB5814E53/77160/10091401PEIT.pdf>

A Espanha está a construir uma nova rede ferroviária de bitola (distância entre carris) europeia que vai permitir o transporte directo dos contentores para a Europa. **75% da nova rede será constituída por vias mistas para mercadorias e passageiros e os restantes 25% será exclusiva para passageiros.**

O diagrama da futura rede de bitola europeia, onde estão representadas a **azul** as vias mistas para mercadorias e passageiros e a **vermelho** as vias exclusivas de passageiros, pode ser visualizado através do site do Ministério de Fomento Espanhol.

<http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/D80A0E5E-0B84-4F63-95F3-5FC6B2DAE622/32125/mapag.jpg>

Opções que Portugal deveria tomar

Portugal deveria prolongar, ao longo do seu território, as vias a **azul** do mapa anterior, para resolver o problema de interoperabilidade. É a solução mais rentável e eficaz porque Portugal tem 2 problemas para resolver que é o transporte de **mercadorias** e **passageiros**.

Convém recordar que as vias mistas de passageiros e mercadorias são mais apropriadas para vias de baixo tráfego o que é o caso de Portugal por ser um país da periferia da Europa.

Portugal vai precisar de uma nova rede DE BITOLA EUROPEIA para mercadorias e passageiros com uma ligação Norte-Sul e duas vias transversais, uma a Norte e outra a Sul, com ligação à U.E.

O porto de Barcelona vai possuir duas bitolas (Ibérica e europeia) o que servirá a rede existente e permitirá o transporte directo de contentores para a Europa logo que a nova linha Barcelona-França, **em bitola europeia**, estiver pronta, em 2011.

Sines e Setúbal também deverão ter ligação às duas bitolas como o porto de Barcelona ou o Poceirão.

Portugal também vai ter que dispor de **duas redes distintas**: a **existente** e a **nova rede de bitola europeia**, para solucionar os mesmos problemas que o país vizinho já está a resolver, tanto para as mercadorias como para passageiros.

A Espanha está a construir uma nova rede ferroviária de bitola europeia, com vias preparadas para mercadorias e passageiros, que chegará à nossa fronteira em quatro pontos: Valença, Vilar Formoso, Badajoz e Vila Real de Santo António.

A solução adoptada, no porto de Barcelona, também deveria ser concretizada nos portos de Sines e Setúbal. Desta forma, a linha de bitola europeia, que vem de Madrid até Badajoz, deveria ser prolongada para se ligar aos dois nós da nossa rede ferroviária: Pinhal Novo e Poceirão. Pinhal Novo é um nó de passageiros que mais tarde deveria ser ligado a Lisboa. Poceirão é um nó de mercadorias que deveria ser, em 2013, conectado a Sines e Setúbal através da nova rede, uma vez que, em 2014, a Espanha terá três novas ligações a França e, por consequência, de Madrid será possível a circulação das mercadorias por Irún, Perpignan e Canfranc (reabertura de uma via encerrada em 1970).

Esta opção permitiria que os contentores, descarregados num navio em Sines, por exemplo, pudessem ser directamente transportados para Portugal pela rede existente, ou para Madrid, diversos pontos de Espanha e UE, **através da nova rede com material circulante 'standard'** e de tracção eléctrica, cujo transporte é muito mais eficiente e barato que a tracção a diesel.

Infelizmente, o Governo só pretende prolongar a via de bitola europeia de mercadorias desde Badajoz até ao Poceirão. Esta é uma decisão errada, que vai obrigar a um transbordo desnecessário para transportar contentores vindos da UE de e para os portos de Setúbal e Sines. As mercadorias, em bitola 'standard', ficarão limitadas à plataforma logística do Poceirão e os portos portugueses continuarão condicionados à bitola ibérica.

A resolução deste problema passa por conectar os portos, estações e plataformas logísticas à nova rede de bitola europeia, electrificação de 25KV e corrente alterna (CA) e sinalização ERTMS. Esta rede será 'standard' para ambos os países da Península e da UE. Ou seja, todos os comboios de mercadorias e passageiros da Europa e da futura rede espanhola poderão ter acesso a estes pontos.

Mais grave ainda, é a construção da ligação Sines a Badajoz, em bitola Ibérica, paralela à nova via Poceirão-Caia. Será um erro histórico que terá um custo de centenas de milhões de Euros por ser um investimento redundante. Esta situação é resultado de uma estratégia errada, que está a ser cometida, de se pretender efectuar o transporte dos passageiros em bitola europeia, e mercadorias em bitola ibérica.

SOBRE 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 e ao mapa PP 19 - High-Speed Rail Interoperability in Iberian Peninsula, 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 UM ERRO, pois implica um INVESTIMENTO FINANCEIRO DUPLO

RESUMINDO

Como já foi dito, a Portugal basta prolongar, ao longo do seu território, as vias a **azul** do mapa seguinte , para resolver o problema de interoperabilidade. É a solução mais rentável e eficaz porque Portugal tem 2 problemas para resolver que é o transporte de **mercadorias** e **passageiros**.

Mapa do site do Ministério de Fomento Espanhol.

<http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/D80A0E5E-0B84-4F63-95F3-5FC6B2DAE622/32125/mapag.jpg>

A nova linha de bitola europeia, projectada pela RAVE, de Lisboa ao Porto, só foi pensada para passageiros, já que as pendentes definidas não são inferiores a 18 metros por mil, como é necessário nas linhas mistas, para

mercadorias e passageiros. Tal opção não vai permitir o transporte de contentores, em bitola europeia, dos portos de Setúbal e Sines para a Galiza e vice-versa ou para a UE através de Vilar-Formoso-Salamanca-França. O porto de Leixões terá exactamente o mesmo problema. A alteração da bitola, na Linha do Norte (via que actualmente liga Lisboa ao Porto), só poderá ser efectuada após a conclusão da nova linha Lisboa-Porto; caso contrário, seria impossível evitar a interrupção do tráfego de comboios devido ao seu elevado tráfego por ali circularem centenas de comboios por dia.

Nota: Em anexo envio um trabalho, em PDF, sobre um sistema integrado de transportes

**Cumprimentos
Rui Rodrigues**