

Exma Sr^a Adina Valean

Comissária dos Transportes

Email: cab-valean-contact@ec.europa.eu

Endereço: Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brussels
Belgium

Lisboa, 21 de Setembro de 2020

Assunto: risco de isolamento da economia portuguesa – esclarecimento da componente ferroviária das TEN-T em Portugal

Cara Comissária Adina Valean

Agradecemos a sua resposta à nossa carta de 30 de julho de 2020, remetida em seu nome pelo diretor da DG MOVE Herald Ruijters.

É extremamente positiva a referência explícita ao compromisso da UE com uma nova rede ferroviária de bitola UIC em Portugal em 2030, quando escreve que “as novas linhas férreas que estão ou estarão a ser construídas, e as linhas que estão ou estarão a ser modernizadas neste Corredor (por exemplo Lisboa-Porto, Sines-Grandola-Lisboa-Merida) irão criar até 2030 uma rede ferroviária de bitola UIC em Portugal”. Isto está perfeitamente de acordo com as conclusões do relatório de dezembro de 2017 *Corredores da Rede Principal das TEN-T. Corredor Atlântico, Relatório Final*, de que citamos, na página 185: “as intervenções mais importantes incluem a instalação da bitola UIC na Península Ibérica...”. Trata-se de uma questão essencial para Portugal porque a competitividade da nossa economia, a nossa capacidade de atrair e manter investimentos e empregos, dependem da nossa integração no mercado da UE. Contudo, a sua resposta também nos desapontou dada a diferença/incompatibilidade dos objetivos atrás referidos com as políticas concretas para atingir esses objetivos. A sua resposta não contém a informação que pedimos: “gostaríamos que nos informasse se a Comissão Europeia reconhecerá a eventual certificação como interoperáveis das linhas da Rede Principal em bitola ibérica”. Isso implica que a Comissão Europeia não nega a possibilidade de reconhecer como interoperáveis as linhas portuguesas do Corredor Atlântico da Rede Principal da UE que, na realidade, não são interoperáveis com as outras linhas da Rede Principal da UE. Será uma certificação apenas no papel de algo que não existe na realidade. Isto será feito num contexto em que as autoridades portuguesas já

declararam que Portugal não necessita da bitola UIC, e que os planos de investimentos para 2030 não incluem a construção ou modernização de um único quilómetro de via em bitola UIC até essa data (ver p.f. as provas no Anexo 1). Esta certificação contraria também o relatório anteriormente referido que estabelece (parágrafo 10.3, pág.185) que “criar a interoperabilidade significa concordar com a instalação da bitola UIC ao longo das linhas do Corredor”.

Outro motivo de preocupação é o facto de que o governo português “informou” o INEA que a transição para a bitola UIC nas linhas portuguesas da Rede Principal da UE será feita em perfeita sincronia com Espanha¹. Para o governo português isso significa que Portugal apenas começará depois de Espanha terminar, como demonstramos no Anexo 2. Na nossa carta de 30 de Julho que lhe dirigimos, mencionámos também o exemplo de Espanha, que iniciou o processo de introdução da bitola UIC na sua rede ferroviária há 32 anos e ainda não acabou.

Outros aspetos da gestão pela UE da construção do Corredor Atlântico levantam preocupações: um dos mais relevantes é o facto do projecto das infraestruturas ferroviárias nalgumas linhas do Corredor Atlântico se ter baseado em estudos sobre a procura futura que ignoram as políticas de transporte da UE de transferência do tráfego de mercadorias de média e longa distância da rodovia para o transporte marítimo e ferroviário. Este é o caso do Corredor Internacional Norte, de Aveiro a Salamanca (Espanha), o mais importante para as exportações portuguesas, que é uma via única com uma capacidade incompatível com os objetivos das políticas de transporte da UE. Detalhes da fundamentação desta afirmação são dados no Anexo 3.

A perceção da opinião pública portuguesa, baseada nas declarações públicas de entidades oficiais da UE, incluindo a sua carta resposta de 3 de setembro, e na distorção dessas declarações por alguns meios de comunicação social, é a de que a Comissão Europeia apoia completamente as políticas do governo português (ver Anexo 4), apesar de vários alertas emitidos pela Comissão, como referimos na nossa carta de 30 de Julho. Isto contribui para manter a opinião pública portuguesa no desconhecimento do caminho de Portugal para o isolamento económico relativamente aos seus principais parceiros comerciais (os Estados-Membros da UE), e o subsequente empobrecimento a que estas políticas condenam o nosso país. O futuro da Europa não pode ser construído assim. A União Europeia deu à Europa paz e desenvolvimento económico como nunca houve na história da Europa. Mas para prosseguir este caminho, além de confiança e solidariedade entre os povos europeus, é necessário que os seus líderes tenham uma visão clara do futuro da União e capacidade de liderança para a sua implementação.

¹ <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2015-pt-tm-0395-m>

Consequentemente, solicitamos i) que use os instrumentos à sua disposição, incluindo os fundos comunitários (CEF, EU Next Generation, and PT 20-27), para a implementação das políticas de transporte da UE referidas no segundo parágrafo da sua carta, e ii) que seja clara a comunicação destas questões ao povo português.

O primeiro objetivo implica um forte estímulo ao governo português para a construção, até 2030 ou pouco depois, das linhas portuguesas do Corredor Atlântico com bitola UIC, grande capacidade (via dupla), e características técnicas competitivas para tráfego de mercadorias e passageiros.

Esta política, além de: i) ser a maneira mais barata, rápida e eficiente de resolver todos os problemas da interoperabilidade da rede ferroviária portuguesa, (alguns dos quais mencionados na sua carta resposta como a possibilidade de cruzamento de comboios de 740 metros), ii) é o único modo de satisfazer as necessidades futuras da economia portuguesa e de evitar o desperdício de recursos em soluções que não as satisfazem.

Enfatizamos ainda que, i) no contexto da construção de novas linhas, necessário para resolver os problemas de interoperabilidade por vós mencionados e para aumentar a capacidade nos itinerários do Corredor Atlântico, o custo extra da bitola UIC é zero, dado que o custo de construção destas linhas é o mesmo em ambas as bitolas, UIC ou ibérica, e, ii) ninguém pediu para mudar a bitola da rede ibérica existente.

Com os melhores cumprimentos

Luis Mira Amaral

Mário Lopes

Arménio Matias

Fernando Santos e Silva

Joaquim Polido

Luis Cabral da Silva

Alberto Grossinho

Mário Ribeiro

Eugénio Menezes de Sequeira

Fernando Mendes

Henrique Neto

Vitor Caldeirinha

João Luis Mota Campos

José Augusto Felício

João Duque

Carlos Sousa Oliveira

Rui Carrilho Gomes

António Gomes Correia

José António Ferreira de Barros

Luis Miguel Ribeiro

Fernando Castro

José Couto

António Miguel Batista Poças da Rosa

Rogério Hilário

Tomás Moreira

António Almeida Henriques

José Ribau Esteves

Ricardo Rio

Anexo 1

Documentos e declarações de membros do Governo português e das autoridades ferroviárias atestando que Portugal não necessita da bitola UIC

1 - o documento mais importante é o PNI 2030

(<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/documento?i=programa-nacional-de-investimentos-2030>) - Programa de Investimento do Governo Português em Infraestruturas até 2030, que não inclui a construção ou modernização de qualquer linha férrea em bitola UIC. Embora esteja prevista a utilização de travessas polivalentes, todas estas linhas estão planeadas para serem em bitola ibérica. Assim, comboios de bitola UIC não terão possibilidade de circular em qualquer parte de Portugal em 2030.

2 - Em entrevista pública em Outubro de 2018, o anterior Ministro das Infraestruturas explicou a política ferroviária do Governo, afirmando que a diferença da bitola com o resto da Europa é uma proteção natural para os operadores ferroviários portugueses, defendendo a continuação desta situação. Essas declarações estão disponíveis no site

<https://www.dinheirovivo.pt/entrevistas/capacidade-de-transporte-aereo-em-lisboa-vai-duplicar/>

após o 3º vídeo.

3 - Em abril de 2019, o Ministro das Infraestruturas declarou na Assembleia da República, que a questão da bitola é um fetiche de quem não quer debater as questões ferroviárias.

<http://webrails.tv/tv/?p=39958>

4 - Em fevereiro de 2020, durante um almoço com empresários e em resposta a Henrique Neto, um dos autores desta carta, o Ministro das Infraestruturas declarou que "não existe nenhum problema com a bitola"

<https://www.sabado.pt/portugal/detalhe/pedro-nuno-santos-serve-discurso-socialista-em-almoco-de-empresarios>

Partindo do princípio de que o Ministro não tem intenção de resolver problemas que não existem para ele, isto significa que o Governo não tem intenção de introduzir a bitola UIC na rede ferroviária portuguesa.

5 - Em agosto de 2020, Carlos Fernandes, vice-Presidente da IP (empresa pública que gere a rede ferroviária portuguesa) publicou o seguinte numa rede social (ver imagem abaixo):

O comentário a estas declarações é semelhante ao comentário do Ministro das Infraestruturas: se a diferença de bitola não é um obstáculo, não há razão para eliminar essa diferença.

Carlos Fernandes
Deputy CEO at Infraestruturas de Portugal
[Visualizar perfil completo](#)

Carlos Fernandes • 3º e +
Deputy CEO at Infraestruturas de Portugal
1 m • 🌐

O Mito da BITOLA - A diferença de bitola não é nem nunca foi um obstáculo as ligações ferroviárias de passageiros ou de mercadorias.
A pujante ligação ferroviária de mercadorias entre a China e a Europa é mais uma demonstração desta realidade que alguns teimam em não querer ver!

dinheiro vivo

Não há pandemia que trave o comboio da China em Duisburgo - Plataforma Media

Anexo 2

Início e duração da mudança da bitola

A extensão da rede ferroviária portuguesa é de cerca de 2600 km, e aumentará para 3300 km após a construção da ligação Elvas-Caia e de uma nova linha Lisboa-Porto. O comprimento das linhas do Corredor Atlântico em Portugal é de cerca de 1100 km. Experiências feitas em Espanha mostram que uma equipa de 17 operários, com as máquinas e equipamentos necessários, podem alterar a bitola de uma via em cerca de 1km / dia em linhas onde anteriormente tenham sido instaladas travessas polivalentes. Se outras equipas trabalharem nos aparelhos de mudança de via (agulhas), vias de resguardo e outros equipamentos de linha (juntas de dilatação) ao mesmo ritmo, as duas equipas trocariam a bitola em toda a rede ferroviária portuguesa em cerca de 9 anos trabalhando todos os dias, ou 14 anos se funcionassem apenas em dias normais de trabalho. Apenas para o Corredor Atlântico em Portugal, esses períodos seriam de 3 e 2 anos. Esses períodos podem ser encurtados se mais equipas e máquinas forem usadas nesta tarefa. No entanto, o problema maior é que a circulação dos comboios tem que ser interrompida em cada linha enquanto essa linha estiver em obras, o que só será possível quando existe uma alternativa adequada, tanto para o tráfego de mercadorias como de passageiros. É o caso das linhas de via dupla com pouco tráfego. Mas não é esse o caso da maioria das linhas do Corredor Atlântico em Portugal (de acordo com os planos atuais). Isso obviamente iria multiplicar os custos e a duração das obras várias vezes, ou fazer com que fosse mais barato construir uma nova linha no mesmo itinerário. Como não existe qualquer plano de migração da bitola, o governo português não sabe quanto tempo essa mudança poderá durar nem quanto vai custar. Mas certamente vai durar muitos anos, pois é impossível fazê-lo rapidamente.

MIGRAÇÃO PARA A BITOLA EUROPEIA

CRITÉRIOS DE SELECÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO. OPÇÕES E PROGRAMAS. A REALIDADE ESPANHOLA E EM PARTICULAR GALEGA

Miguel Rodríguez Bugarín

Prof. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
UNIVERSIDADE DA CORUÑA

TRAVIESAS POLIVALENTES

RENDIMIENTO

El equipo necesario para ejecutar un rendimiento de **1.080 m de cambio** es el siguiente:

- 1 Capataz.
- 16 Operarios
- 2 Posicionadoras.
- 4 Motoclavadoras
- 2 Motoclavadoras de reserva.
- 2 Tronzadoras
- 2 Clavadoras de impacto.
- Herramientas auxiliares.



Migração para a bitola europeia - critérios de selecção e implementação. Opções e programas. a realidade espanhola e em particular Galega
Ferrocarriles
Ordem dos Engenheiros – Porto, 2 – Jun - 2012

40

O Governo Português declarou ao INEA que as linhas das linhas do Corredor Atlântico são construídas com travessas polivalentes e, por isso, estão preparadas "para a instalação da bitola UIC em total sincronia com Espanha". Mas é importante notar que para o Governo Português e para a IP, o processo só começa após o

seu término em Espanha, conforme está documentado no documento da IP intitulado "Interoperabilidade da rede ferroviária portuguesa ". Assim, a principal conclusão do exposto é que o Governo português nunca teve a intenção de concluir a Rede Principal, de acordo com as respetivas normas técnicas (Regulamento UE n.º 1315/2013), até 2030.



INTEROPERABILIDADE DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL



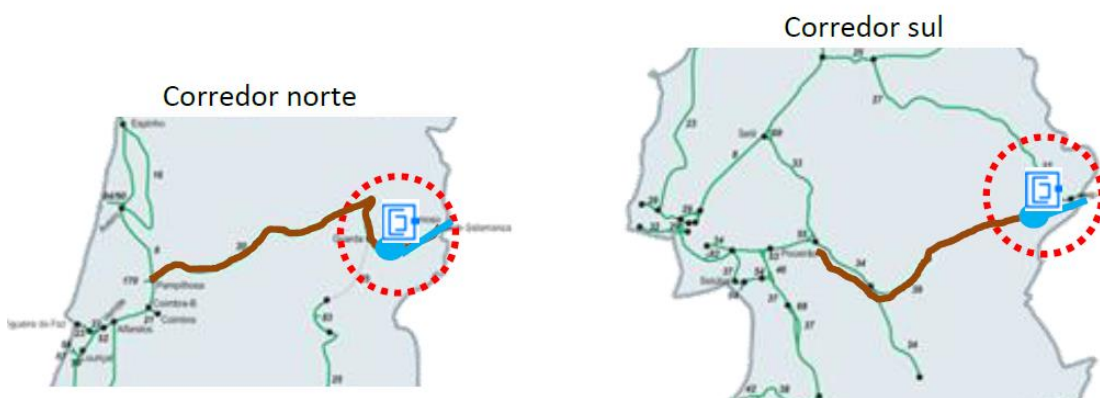
3. Estratégia para introdução da bitola europeia

A estratégia para introdução da bitola europeia na rede ferroviária portuguesa assenta na migração progressiva para a bitola europeia na rede existente em função da sua chegada à fronteira luso-espanhola (o designado principio de concordância da bitola nas fronteiras ferroviárias luso-espanholas).

Com efeito, Portugal tornar-se-ia uma “ilha ferroviária” caso a introdução da bitola europeia em Portugal se realizasse antecipadamente à sua chegada à fronteira.

Fase 1:

Com a chegada da bitola europeia à fronteira, inicia-se a Fase 1 com a construção de estações de transição de bitola dotadas com aparelhos de mudança de bitola para comboios de passageiros e terminais ferro-ferro para a mudança de carga entre as duas bitolas para comboios de mercadorias. Estas zonas de transição deverão localizar-se provisoriamente próximo da fronteira para permitir migrar bitola no corredor.

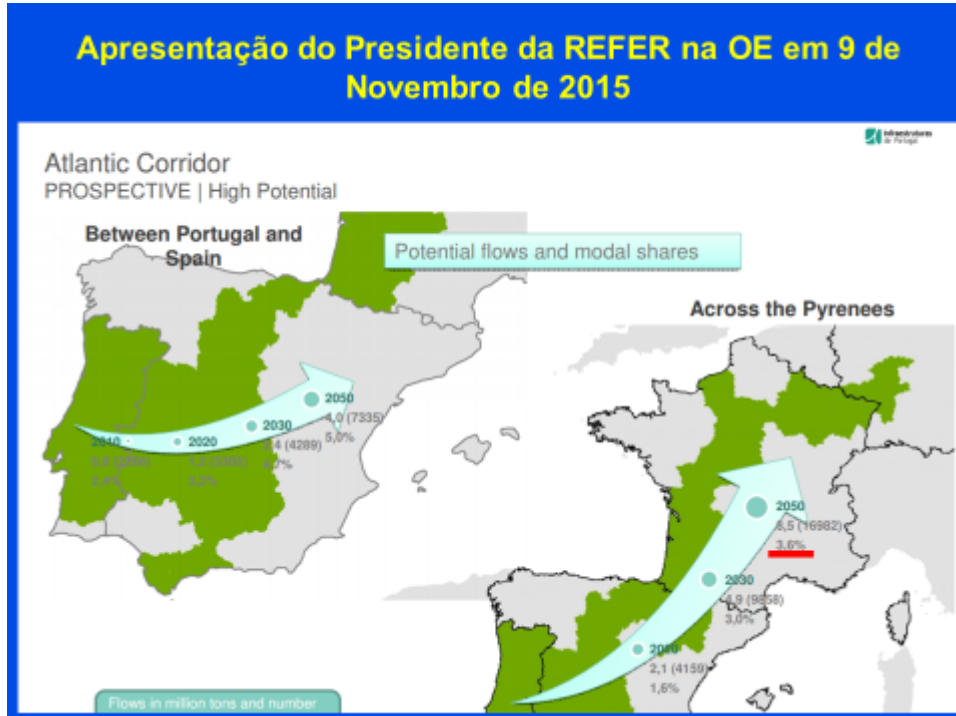


Anexo 3

Estudos para estimar a procura de tráfego ferroviário de mercadorias no Corredor Internacional Norte

Todos os estudos para estimar a procura futura de transporte de mercadorias no Corredor Atlântico, partem do pressuposto de que as políticas de transporte da UE não existem. Estas políticas visam transferir 50%² do transporte rodoviário de mercadorias em médias e longas distâncias (> 300km), para o transporte ferroviário e marítimo, sendo o ferroviário o modo estruturante.

Abaixo estão transcritas partes desses estudos, que mostram que o Corredor Internacional Norte (linha Aveiro-Salamanca) está sendo planeado para receber quotas modais de transporte de mercadorias muito aquém dos objetivos das políticas de transporte da UE. Assim, grande parte dos planos de investimento para a modernização da Linha da Beira Alta, em linha única de Portugal a Salamanca, são um desperdício de recursos porque a Linha da Beira Alta não tem capacidade para servir necessidades futuras. Assim, sugerimos que o INEA promova novos estudos para estimar a procura naquele Corredor, partindo do pressuposto de que as políticas de transporte da UE serão aplicadas. Isso levará à conclusão de que uma linha de via dupla é necessária neste Corredor.



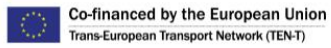
² Embora não estivesse explícito no original em inglês, em Bruxelas sabe-se perfeitamente que o prazo para atingir este objectivo é 2050

EUROPEAN REGULATION 913/2010
Rail Freight Corridor N°4 - Atlantic Corridor

CORRIDOR INFORMATION DOCUMENT



PART 5 Implementation plan
Timetabling year 2015



The following table encompasses the annual flows, differentiated by market and by type of relation, in 2010 and with different prediction horizons:

Flux de transport internationaux terrestres de marchandises sur le corridor n°4 (Kt)																	
		Interne				Echange				Transit				Total			
		Ferroviaire			Traf. Terrestre	Ferroviaire			Traf. Terrestre	Ferroviaire			Traf. Terrestre	Ferroviaire			Traf. Terrestre
		Conv. + TC	Auto. Ferro.	Part mod. Ferro.		Conv. + TC	Auto. Ferro.	Part mod. Ferro.		Conv. + TC	Auto. Ferro.	Part mod. Ferro.		Conv. + TC	Auto. Ferro.	Part mod. Ferro.	
Total	2010	517		2,7%	19 172	3 883		5,3%	72 672	2 280		10,8%	21 039	6 680		5,9%	112 884
	2020	953	132	4,8%	22 686	7 471	1 916	10,8%	87 308	3 781	36	14,6%	26 183	12 204	2 084	10,5%	136 177
	2030	1 953	1 139	9,9%	31 090	11 686	3 547	13,2%	115 571	5 648	253	17,2%	34 265	19 288	4 939	13,4%	180 926
Trans Pyrénées	2010	303		3,3%	9 255	1 152		3,4%	34 251	508		5,6%	9 095	1 963		3,7%	52 601
	2020	631	132	6,4%	12 020	2 929	1 916	11,6%	41 647	830	36	7,7%	11 241	4 391	2 084	10,0%	64 908
	2030	1 101	1 139	13,8%	16 192	4 856	3 547	15,7%	53 598	1 103	253	9,8%	13 904	7 060	4 939	14,3%	83 694
Sud	2010	213		2,2%	9 917	580		2,9%	19 657	0		0,0%	219	793		2,7%	29 792
	2020	321		3,0%	10 666	834		3,9%	21 345	1		0,6%	240	1 157		3,6%	32 252
	2030	853		5,7%	14 898	1 501		5,0%	29 791	5		1,5%	335	2 359		5,2%	45 024
Nord	2010	Etant donné que le corridor s'arrête en France, il n'y a pas de trafic international interne au corridor au Nord				2 152		11,5%	18 765	1 772		15,1%	11 725	3 924		12,9%	30 490
	2020					3 708		15,3%	24 315	2 949		20,1%	14 702	6 657		17,1%	39 017
	2030					5 329		16,6%	32 182	4 540		22,7%	20 026	9 869		18,9%	52 208

Estudos de Mercado para o Corredor Atlântico, retirados do seguinte Relatório:



2030, the RFC4 study estimated that total corridor volumes would rise to 475 million tonnes, with road (55%), sea (41%) and rail (4%). Thus all modes of transport are expected to grow at similar levels.

Summary of Forecasts

Based on the above tables, with the corridor defined in terms of tonnages from selected O/D combinations, the shares of cross-border traffic per mode are as follows. This way it is possible to see the role played by maritime transport isolating only the flows where there is competition between land and sea modes.

The first table (below) shows the shares by mode for the cross-border O/Ds. The second includes the (larger) volumes of domestic traffic. Both tables exclude any flows with origins or destinations outside the range of countries selected. Those are mainly flows to or from Eastern Europe, Scandinavia, the Eastern Mediterranean, North Africa, and deep sea locations.

Table 48: Modal Share, according to cross-border tonnage (000s)

	2010	2010 Share	2050 (Scenario)	2050 Share
Rail	19 805	4.9%	41 048	<u>6.0%</u>
Road	233 004	57.9%	400 895	59.0%
IWT	28 306	7.0%	43 273	6.4%
Sea	121 334	30.1%	194 286	28.6%
Total	402 450	100.0%	679 502	100.0%

Tradução das partes sublinhadas:





Espera-se que todos os modos de transporte cresçam de forma semelhante.

Previsões

Ferrovia: quota de mercado em 2050 = 6%

Na sequência de uma pergunta enviada à ex-Comissária Violeta Bulc, as respostas confirmam o óbvio: os estudos para estimar a procura de tráfego no Corredor Atlântico não consideram medidas de melhoria da quota de mercado da ferrovia para cumprir os objectivos das políticas de transportes da UE.

Your mail on the objectives of the Atlantic Corridor addressed to Commissioner Violeta Bulc Message 4 of 72

From: Carlo.DE-GRANDIS@ec.europa.eu 
To: mariolopes@tecnico.ulisboa.pt 
Cc: Alessandro.CARANO@ec.europa.eu , Frederic.VERSINI@ec.europa.eu 
Date: Fri 10:28

Dear Mr Lopes,

Following your e-mail addressed to Commissioner Bulc on the objectives of the Atlantic Corridor, let me reply shortly on her behalf:





The peculiar gauge break affecting the Iberian peninsula affects significantly the performances of the railway mode in this area, together with suboptimal modal integration.

Addressing it requires a systemic approach to develop a strategic deployment plan of railway interoperability, so as to ensure an effective co-existence of the two systems from now to the full deployment of the UIC gauge.

Since 2014 ad hoc group ES-PT on interoperability, called for by the EU Coordinator, has become operational and produced lots of material on the fine-tuning of plans, rules, etc. to allow a seamless interconnection between the two countries.

In order to proceed overcoming the current barriers and the poor rail interconnections between Spain and Portugal, several projects supported by the EU (CEF and ESIF) are on-going, notably:

Your mail on the objectives of the Atlantic Corridor addressed to Commissioner Violeta Bulc Message 4 of 72

From: Carlo.DE-GRANDIS@ec.europa.eu 
To: mariolopes@tecnico.ulisboa.pt 
Cc: Alessandro.CARANO@ec.europa.eu , Frederic.VERSINI@ec.europa.eu 
Date: Fri 10:28


The transport market study quoted was based on an inertial hypothesis: adding infrastructure but with no measures for improving the railway share, no Eurovignette, no impact of new enhanced transshipment operations in terminals, ... (actually, improving operational rules even without investments would substantially improve the picture- and these measures of policy were not factored in).

The 50% share for medium to long-distance transport is a EU-wide reference for long-term evolution, as an average value for the Union transport market; therefore it does not apply evenly to each EU region or country.

I hope it helps clarifying your questions.

Best regards,

Carlo De Grandis
Policy Coordinator



Anexo 4

Reacções da comunicação social à carta da Comissária

A seguir, são apresentadas as principais reacções da Comunicação Social à sua carta. Há distorção do conteúdo da sua resposta, enganando a opinião pública portuguesa, o que não é da sua responsabilidade directa, mas que foi possível devido à ambiguidade e confusões da sua carta. É por isso que pedimos uma comunicação clara por parte da Comissão Europeia.

1 - <https://www.dinheirovivo.pt/empresas/portugal-nao-precisa-de-mudar-de-bitola-segundo-bruxelas/>

ÚLTIMAS⁹⁺ ▾ HOJE MAIS VISTAS ▾ SECÇÕES

Portugal não precisa de mudar de bitola, segundo Bruxelas

TRANSPORTES

Portugal não precisa de mudar de bitola, segundo Bruxelas



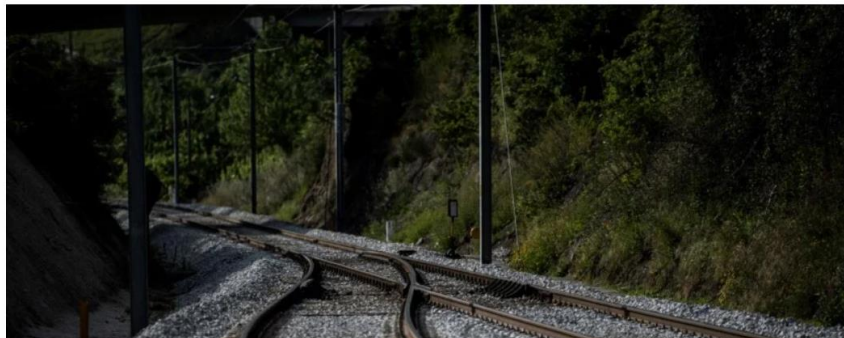
COMBOIOS

Bruxelas diz que não é necessário mudar a bitola na Península Ibérica

Na resposta aos defensores da mudança de bitola, a Comissão Europeia diz que, para a interoperabilidade ferroviária, a electrificação, a capacidade das linhas para comboios com 740 metros e a eliminação de barreiras administrativas são mais importantes do que a bitola.

Carlos Cipriano · 8 de Setembro de 2020, 22:02

1384 PARTILHAS  



3 – <https://revistacargo.pt/comissao-europeia-da-veredicto-nao-e-necessario-mudar-a-bitola-na-peninsula-iberica/>

ÚLTIMAS | BREVES / [governo canadiano a reabrir as fronteiras aéreas e evitar «danos permanentes»](#)

CARGO REVISTA

TRANSPORTES E LOGÍSTICA

25 ANOS

HOME NOTÍCIAS OPINIÃO ENTREVISTAS VIDEOS AGENDA NEWSLETTERS EDIÇÕES IMPRESSAS

Home / Terrestre / Comissão Europeia dá veredicto: não é necessário mudar a bitola na Península Ibérica



Comissão Europeia dá veredicto: não é necessário mudar a bitola na Península Ibérica

TERRESTRE — 9 Setembro, 2020 [Comentários fechados](#) [398](#)