

COMISSÃO EUROPEIA

Direção Geral de Mobilidade e Transportes

Direção B – Investimentos, Inovação e Transporte sustentável

O Diretor

Bruxelas, 12 de outubro de 2020

MOVE/ARES(2020)6060971

Sr Mário LOPES

mariolopes@recnico.ulisboa.pt

Sr Henrique NETO

henriqueJoseSousaNeto@gmail.com

Caro Sr Lopes,

Caro Sr Neto

Acuso a receção da vossa segunda carta para a Comissária Valean de 21 de Setembro. A Comissária Valean pediu-me para responder em seu nome.

Como referido na resposta à vossa primeira carta, a interoperabilidade da ferrovia no interior da Península Ibérica e com o resto da UE é de elevada importância para a Comissão Europeia. O artigo 39.2.a (iv) do Regulamento relativo às redes TEN-T implica que as novas linhas de alta velocidade entre Lisboa e Madrid, Lisboa e Porto e Aveiro e Salamanca têm de ser construídas com bitola UIC. Isso poderá ser atingido através de uma fase intermédia de instalação com travessas polivalentes e, mais tarde, mudança para bitola UIC. Com as disposições do atual Regulamento TEN-T, Portugal não está portanto a tornar-se uma ilha ferroviária devido à bitola ibérica, e as travessias fronteiriças para Espanha, que fazem parte da rede principal TEN-T, estão a garantir a interligação com o resto da rede ferroviária europeia. A transição gradual da bitola ibérica para a bitola UIC necessita de forte coordenação entre os dois países e a abordagem seguida por Portugal está planeada para manter a interoperabilidade com Espanha.

A Comissão está perfeitamente ciente dos investimentos que estão a ser feitos na rede ferroviária portuguesa. Além disso, dado que os trabalhos mais significativos que estão em curso na rede principal TEN-T em Portugal são cofinanciados pelo CEF (Connecting Europe Facility), a satisfação de todos os regulamentos europeus relevantes está sendo escrutinada.

Relativamente à vossa questão específica sobre a certificação da bitola ibérica, deixem-me clarificar que as Especificações Técnicas de Interoperabilidade (ETI) para a Infraestrutura consideram quatro possíveis diferentes bitolas na UE, sendo uma delas a bitola ibérica (ver

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL7?uri=CELEX%3A32014R1299>).

De acordo com a Diretiva de Interoperabilidade, o denominado Organismo Notificado (Notified Body - NoBo) verifica a compatibilidade da infraestrutura com essa ETI. O resultado da verificação é o certificado de verificação CE (NoBo EC Certificate) emitido pelo Organismo Notificado como parte do processo de autorização da infraestrutura. O certificado não implica

que esta bitola seja considerada como interoperável com a bitola UIC. Implica que as características da infraestrutura estão em linha com as características da ETI. O termo “interoperabilidade” está definido na Diretiva de Interoperabilidade como a capacidade de um sistema ferroviário permitir o movimento de comboios seguro e ininterrupto segundo os níveis de desempenho requeridos.

Como referido na resposta à vossa primeira carta, por favor estejam certos de que estamos a desenvolver todos os esforços, incluindo através de cofinanciamento, para assegurar a interoperabilidade ferroviária dentro da Península Ibérica e com o resto da UE, em linha com os Regulamentos aplicáveis, e com um elevado grau de dedicação e coordenação de ambos os governos Português e Espanhol e dos gestores de infraestruturas.

Sinceramente vosso,

Herald RUIJTERS

Commission européenne/Europese Commissie, 1049 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË - Tel. +32 22991111
Office: DM28 06/109 - Tel. direct line +32 229-68372

Herald.RUIJTERS@ec.europa.eu