

Prezada Senhora Adina Valean
Comissária para os Transportes
Email: cab-valean-contact@ec.europa.eu
Endereço: Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brussels
Belgium

Lisboa, 18 de outubro de 2020

Assunto: Risco de isolamento da economia portuguesa – clarificação da componente ferroviária das redes TEN-T em Portugal

Cara Comissária Adina Valean: queremos agradecer a vossa carta de 12 de outubro de 2020 que o senhor Herald Ruijters nos endereçou em vosso nome.

Agradecemos a vossa resposta à questão da nossa primeira carta: “O certificado não implica que a bitola seja considerada como interoperável com a bitola UIC”. Esta é uma declaração muito clara, que muito apreciamos. Mas gostaríamos de compreender quais são as consequências práticas disso: dado que

1. o Regulamento 1315/2013(CE) estabelece claramente que as linhas da rede principal devem ser em bitola UIC
2. a utilização de travessas polivalentes, em si mesmo, não garante que a bitola venha a ser mudada de ibérica para UIC. Como V.Exa sabe, este processo implica que linhas de via única não podem funcionar durante os trabalhos de mudança da posição dos carris e de substituição dos aparelhos de mudança de via e outros equipamentos. Linhas de via dupla terão a sua capacidade reduzida, provavelmente mais de 10 vezes, durante esse período. Isto pode ser inviável se os custos indiretos, isto é, o impacto na economia, for muito forte devido à falta de alternativas competitivas e ambientalmente aceitáveis
3. os documentos e as declarações oficiais do Governo português mostram que não existe coordenação com Espanha nem intenção de iniciar a introdução da bitola UIC na rede ferroviária portuguesa antes de 2030 (nem depois, segundo membros do Governo e da gestora da infraestrutura, como mostrámos na nossa carta anterior, de 21 de setembro de 2020).

pode, por favor, informar-nos se os custos de construção e de modernização das linhas em bitola ibérica do Corredor Atlântico da rede principal TEN-T em Portugal são elegíveis para serem cofinanciadas pelo CEF?

Também lhe pedimos que:

- i) reafirme a conveniência de atingir o objetivo de até 2030 construir o Corredor Atlântico em bitola UIC junto do Governo português e, principalmente, junto da opinião pública portuguesa
- ii) evite o desperdício de recursos em soluções, nomeadamente de vias únicas, que não servem as futuras necessidades da economia portuguesa e que são incompatíveis com as políticas da UE para transferência do transporte de mercadorias em longas distâncias (> 300 km) da rodovia para a ferrovia ou via marítima. Quando o Corredor Atlântico estiver concluído todas as linhas deverão ser de via dupla, em bitola UIC, e competitivas tanto para tráfego de passageiros (alta velocidade, como referido na vossa carta de 21 de setembro de 2020) como de mercadorias
- iii) considere o exposto acima na vossa análise do Plano de Recuperação e Resiliência apresentado há poucos dias à Comissão Europeia pelo Governo português.

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