

COMISSÃO EUROPEIA – DIREÇÃO GERAL PARA A MOBILIDADE E TRANSPORTE

Direção B – Investimento, Inovação e Transporte Sustentável

O Diretor

Bruxelas, 18 de novembro de 2020

MOVE/B/IMazAres(2020)7321894

Mr Mário LOPES mariolopes@tecnico.ulisboa.pt

Mr Henrique NETO henriquejosesousaneto@gmail.com

Enviado apenas por email

Caros Senhores Lopes e Neto

Acuso a receção da vossa terceira carta para a Comissária Valean de 18 de outubro de 2020. A Comissária Valean pediu-me para responder em seu nome.

Como recordatória, já expressa nas respostas às vossas cartas anteriores, a interoperabilidade da ferrovia no interior da Península Ibérica e com o resto da UE reveste-se de elevada importância para a Comissão Europeia. O artigo 39.2.a(iv) do Regulamento 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 em bitola UIC. Isso pode ser conseguido através duma etapa intermédia com a instalação de travessas polivalentes e uma posterior mudança para a bitola UIC. Com as disposições do Regulamento TEN-T, Portugal não se está a tornar uma ilha ferroviária devido à bitola ibérica, e as travessias da fronteira com Espanha, que são parte da rede básica (“core”) TEN-T, garantem a interligação com o resto da rede ferroviária europeia. A transição gradual da bitola ibérica para a bitola UIC requer uma forte coordenação entre os dois países, e a abordagem atualmente seguida em Portugal está concebida para manter a interoperabilidade com Espanha. A Comissão tem pleno conhecimento dos investimentos que estão a ser realizados na rede ferroviária portuguesa e, dado que as obras mais significativas em curso na rede básica TEN-T são cofinanciadas pelo Mecanismo Interligar a Europa (CEF), o cumprimento de todos os Regulamentos Europeus relevantes é escrutinado.

Relativamente às perguntas e pontos específicos da vossa terceira carta:

- Conforme já explicado na resposta à vossa segunda carta, o certificado que pode ser emitido pelo organismo notificado nacional ao abrigo da Diretiva da Interoperabilidade não implica que a bitola seja considerada interoperável com a bitola UIC. Implica que as características da infraestrutura estão em consonância com as das Especificações Técnicas de Interoperabilidade (TSI) para a Infraestrutura, ou seja, que o sistema ferroviário do país permite a circulação segura e ininterrupta de comboios que cumpram os níveis requeridos de desempenho. Não existe, portanto, qualquer contradição com o Regulamento 1315/2013, o qual prevê que as novas linhas a serem construídas na rede TEN-T devem ser em bitola UIC. Uma vez mais, isso pode ser conseguido através duma etapa intermédia com a instalação de travessas polivalentes e uma posterior mudança para a bitola UIC. A modernização de linhas pode também fazer-se com travessas polivalentes ou com terceiro carril.

- Contrariamente à vossa afirmação sobre esse tópico, reafirmo que existe uma forte coordenação entre Portugal e Espanha através, por exemplo, das cimeiras bilaterais e do agrupamento europeu de interesse económico AVEP (Alta Velocidade Espanha Portugal)
- O facto de demorar algum tempo para mudar a posição dos carris nas travessas polivalentes para passar de bitola ibérica para bitola UIC e que isso possa causar perturbações no tráfego, especialmente em linhas de via única, é o caso em todos os trabalhos em vias férreas, incluindo as intervenções de manutenção, em toda a UE. Em muitos casos, senão todos, são postas em prática soluções para minimizar ou evitar essas perturbações (por exemplo, trabalhos em regime noturno, desvio do tráfego para outras linhas, transbordo para camiões, etc.)
- Como bem sabem, o mecanismo CEF está já a cofinanciar a modernização de linhas em bitola ibérica no Corredor Atlântico em Portugal. De momento esta modernização é realizada com travessas polivalentes de modo a manter a interoperabilidade com Espanha. Em Espanha faz-se o transbordo dos comboios de bitola ibérica para os comboios de bitola UIC para seguimento das mercadorias para França e mais além. O mesmo de França para a Península Ibérica. Isso desaparecerá quando as linhas de bitola ibérica forem progressivamente e de forma coordenada entre Portugal e Espanha modernizadas para bitola UIC e, ou, quando os operadores usarem material circulante de eixos variáveis. De qualquer modo, hoje já não há barreiras para viajar ou transportar mercadorias por comboio da Península Ibérica para o resto da Europa e vice-versa. Portugal, Espanha e a Comissão Europeia assegurarão que assim continuará a ser.

Com os melhores cumprimentos

Herald Ruijters

Assinado eletronicamente em 18/11/2020 12:28 (UTC+01) de acordo com o artigo 11 da Decisão da Comissão C (2020) 4482