

Cara 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, 9 de Dezembro de 2020

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

Cara Comissária Adina Valean

Muito gostaríamos de agradecer a vossa terceira resposta às nossas cartas, datada de 18 de novembro de 2020, que Mr Herald Ruijters nos remeteu em seu nome.

Nesta carta, apenas destacamos as principais conclusões políticas (não exaustivas) que podem ser extraídas das vossas cartas anteriores sobre o assunto acima referido, e fazemos alguns comentários sobre elas.

Não pedimos, portanto, uma resposta à presente carta.

1 - O apoio da UE às políticas do Governo português para a mudança da bitola é técnica e economicamente mal fundamentado. Na vossa última carta está escrito “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 simples, é o caso em todos os trabalhos em vias férreas, incluindo as intervenções de manutenção, em toda a UE.” Normalmente, nos trabalhos ferroviários, os fluxos de tráfego são interrompidos por apenas algumas horas, pois os trabalhos podem ser feitos somente em pequena parte da linha. Nalgumas situações mais difíceis, parte de uma linha dupla pode ter de funcionar como via simples durante vários dias para permitir os trabalhos na outra via. Mas em ambos os casos essas curtas perturbações não interrompem o fluxo de tráfego por muito tempo. Os trabalhos de mudança da posição dos carris da bitola ibérica para UIC em linhas de via única com travessas polivalentes não podem ser feitos apenas numa pequena parte da linha porque os comboios não poderiam circular ao longo de toda a linha. O fluxo contínuo dos comboios só será possível após a alteração da posição dos carris em toda a linha. Portanto, a linha ficará fora de serviço não durante algumas horas, mas provavelmente meses, porque o tráfego terá de ser interrompido do início ao fim dos trabalhos nessa linha. Dependendo das alternativas, em alguns casos, as consequências económicas e ambientais dessas longas interrupções da operação ferroviária podem ser insuportáveis para a economia. Portanto, a vossa comparação do impacto dos trabalhos de mudança de bitola com outras obras ferroviárias é infundada, levando a políticas geradoras de situações que no futuro serão muito difíceis e caras de resolver.

2 - Existe um acordo entre a Comissão Europeia e os Estados-Membros para terminar as linhas ferroviárias da Rede Principal da UE (em bitola UIC) até 2030. Não se sabe em que década ou século isso será feito em Portugal, dado que não há nenhum prazo nem um plano calendarizado para tal. Com efeito, relativamente à introdução da bitola UIC nas linhas internacionais do Corredor Atlântico, esse é o único resultado daquilo que V.Exas designaram na vossa última carta como “forte coordenação entre Portugal e Espanha”: o único facto conhecido é que o governo português não tem intenção nem plano de investimento para iniciar a introdução da bitola UIC nas linhas portuguesas da Rede Principal (“core”) da UE antes de 2030, data em que deveria estar concluída (ver o Anexo 1 da nossa segunda carta, de 21 de setembro de 2020). Isto é incompatível com o regulamento da UE 1315/2013, portanto ilegal, uma vez que Portugal recebeu e vai continuar a receber fundos CEF para o efeito (já o questionámos na nossa carta anterior e a vossa carta não o nega). A Comissão Europeia está perfeitamente ciente desta questão.

3 - Na vossa última carta está escrito “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”. A diferença de bitola é uma barreira técnica. Apesar de não impossibilitar o transporte ferroviário de mercadorias entre Portugal e o resto da Europa em pequenas quantidades (sendo o problema da bitola resolvido principalmente por meio do transbordo de contentores na fronteira franco-espanhola), destrói a competitividade internacional do transporte ferroviário de mercadorias de e para Portugal, isolando assim a economia portuguesa dos seus principais parceiros comerciais (o resto da Europa), e condenando o povo português ao empobrecimento. O objetivo das nossas cartas era pedir para parar o apoio da UE a esta política, e não o contrário.

Com os melhores cumprimentos

António Almeida Henriques, Presidente da Câmara Municipal de Viseu (<http://www.cm-viseu.pt/>) e

Vice-Presidente da ANMP (Associação Nacional dos Municípios Portugueses)

José Ribau Esteves, Presidente da Câmara Municipal de Aveiro (<https://www.cm-aveiro.pt/>)

Ricardo Rio, Presidente da Câmara Municipal de Braga (<https://www.cm-braga.pt/pt>)

José António Ferreira de Barros,, empresário, Ex Presidente da AEP (Associação Empresarial de Portugal - <https://www.aeportugal.pt/>)

Luis Miguel Ribeiro, Presidente da AEP (Associação Empresarial de Portugal,

<https://www.aeportugal.pt/>)

Fernando Castro, Presidente da AIDA, (Associação Industrial do Distrito de Aveiro, <http://aida.pt/>)

José Couto, Presidente da AFIA (Associação dos Fabricantes para a Indústria Automóvel, <https://afia.pt/>) e do CEC/CICC (Conselho Empresarial do Centro, Câmara de Comércio da Região Centro, <http://www.cec.org.pt/>)

António Miguel Batista Poças da Rosa, Presidente da NERLEI (Associação Empresarial da Região de Leiria, <https://www.nerlei.pt/>)

[Rogério Hilário, Vice-Presidente do CEC/CICC](#) (Conselho Empresarial do Centro, Câmara de Comércio da Região Centro, <http://www.cec.org.pt/>)

Tomás Moreira (Ex Presidente da AFIA, Associação dos Fabricantes para a Indústria Automóvel)

Luis Mira Amaral, ex Ministro da Indústria (1987-1995)

Mário Lopes – Engº civil, Prof. do Instituto Superior Técnico (IST), Ex Presidente da Associação para o Desenvolvimento de Sistemas Integrados de Transportes (ADFERSIT)

Arménio Matias - Engº electrotécnico, fundador e Ex Presidente da Associação para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário (ADFER), Ex Administrador da CP (Comboios de Portugal, <https://www.cp.pt/institucional/pt/empresa>)

Fernando Santos e Silva, Engº electrotécnico, Ex responsável no Metropolitano de Lisboa pelos processos de homologação dos novos troços

Joaquim Polido, Ex Presidente da Fernave (<http://www.fernave.pt/>), Ex Presidente da ADFERSIT, Ex quadro superior da CP

Luis Cabral da Silva, Engº electrotécnico, gestor, Ex- quadro superior da REFER (Rede Ferroviária Nacional, actual IP, <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/>), especialista em Transportes e Vias de Comunicação

Alberto Grossinho, Engº mecânico. Principais funções desempenhadas na REFER (Rede Ferroviária Nacional), entre 1970 e 2011: Director Geral Adjunto para a Segurança, Director de Circulação, e elemento de ligação ao IMTT (Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres) para as questões de interoperabilidade.

Mário Ribeiro, Engº mecânico, Ex quadro superior da TAP no serviço de manutenção

Eugénio Menezes de Sequeira, Engº Agrónomo, Investigador Coordenador aposentado do Instituto Nacional de Investigação Agrária, Ex Presidente da Liga para a Protecção da Natureza, Membro da Comissão de Ambiente da Sociedade de Geografia de Lisboa

Fernando Mendes – Engº electrotécnico, empresário

Henrique Neto, empresário, Ex deputado e Ex candidato a Presidente da República

Vitor Caldeirinha, Ex Presidente da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, Ex Presidente da Associação de Portos de Portugal e Ex Presidente da ADFERSIT

João Luis Mota Campos, advogado, Ex Secretário de Estado da Justiça (2002-2004)

José Augusto Felício, Professor Catedrático do Instituto Superior de Economia e Gestão (ISEG)

João Duque, Professor Catedrático do Instituto Superior de Economia e Gestão (ISEG)

Carlos Sousa Oliveira, Professor Catedrático Jubilado do Instituto Superior Técnico (IST)

Rui Carrilho Gomes, Professor do Instituto Superior Técnico (IST)

António Gomes Correia, Professor Catedrático da Universidade do Minho (UM)