

INTEROPERABILIDADE DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

1. Enquadramento

De acordo com a Diretiva 2008/57/CE, de 17 de junho, o conceito de interoperabilidade associado ao Sistema Ferroviário traduz-se pela capacidade deste permitir a circulação segura e sem interrupção de circulações, cumprindo os níveis de desempenho exigidos.

Para efeitos do disposto na referida diretiva, O sistema ferroviário subdivide-se em 7 subsistemas (4 Estruturais e 3 Funcionais), concretamente:

- Estruturais
 - Infraestrutura;
 - Energia
 - Controlo, comando e sinalização
 - Material circulante
- Funcionais
 - Exploração e gestão do tráfego
 - Manutenção
 - Instrumentos telemáticos ao serviço dos passageiros e do transporte de mercadorias

Cada um destes subsistemas está regulamentado por uma Especificação Técnica de Interoperabilidade (ETI).

Como se pode constatar a “diferença de bitola” é, apenas, um dos fatores que atualmente constrange a circulação de comboios internacionais. Para este “constrangimento” concorrem também as outras diferenças, por exemplo, na eletrificação das linhas, nos sistemas de controlo de tráfego, no comprimento do cruzamento dos comboios de mercadorias, na regulamentação da circulação, etc.

2. Interoperabilidade no âmbito do “Ferrovia 2020”

Portugal, através do “Ferrovia 2020”, está a criar as condições para eliminar todos os constrangimentos ao nível da infraestrutura

Este plano de investimentos – fundado no Plano Estratégico PETI3+ – materializa uma aposta clara e inequívoca na ferrovia, contemplando um investimento global de € 2.000 Milhões.

Recorda-se que o PETI3+ teve por base o trabalho desenvolvido pelo Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (GT IEVA), que envolveu 18 entidades. O PETI3+ reuniu, assim, um consenso alargado, dando prioridade à ferrovia e aos portos, em convergência com a política europeia.

Intervenções do Ferrovia 2020



Efetivamente, o plano de desenvolvimento da rede ferroviária nacional (Ferrovia 2020) está totalmente alinhado com as normas europeias para a criação de uma rede ferroviária europeia interoperável, prevendo:

- Eletrificação de mais de 400 km de novos troços (eletrificação a 25 kV segundo o padrão europeu);
- A instalação do sistema europeu de gestão de tráfego ferroviário (ERTMS/ETCS/GSM-R) nos principais corredores internacionais;
- Aumento do comprimento dos comboios de mercadorias para 750 m nos principais corredores ferroviários;
- Preparação da migração para a bitola europeia dos corredores internacionais através da instalação de travessas (polivalentes) que permitem a alteração (fácil) da bitola.

Cada um dos projetos associados ao Ferrovia 2020 terá obrigatoriamente que obter um certificado de interoperabilidade emitido por uma entidade independente e certificada para terem acesso ao financiamento comunitário, o qual terá de comprovar as opções técnicas assumidas.

De acordo com as diretivas comunitárias que regulam o desenvolvimento da rede ferroviária europeia, o calendário da migração dos diversos subsistemas para o padrão europeu deverá/poderá ser gradual, garantindo que se mantém a coerência da rede ferroviária existente em cada Estado-Membro, evitando a criação de “ilhas” ferroviárias dentro de cada país.

A migração de cada um dos subsistemas terá assim de ser efetuada garantindo a continuidade de todos os tráfegos nacionais os quais representam mais de 99% dos comboios realizados diariamente.

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 princípio 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.

Conclui-se assim que o objetivo estratégico da introdução da bitola europeia na rede ferroviária portuguesa deve ser concretizado, como não podia deixar de ser, numa lógica de perfeita articulação com Espanha, quer na definição de corredores a privilegiar, quer nos calendários das intervenções.

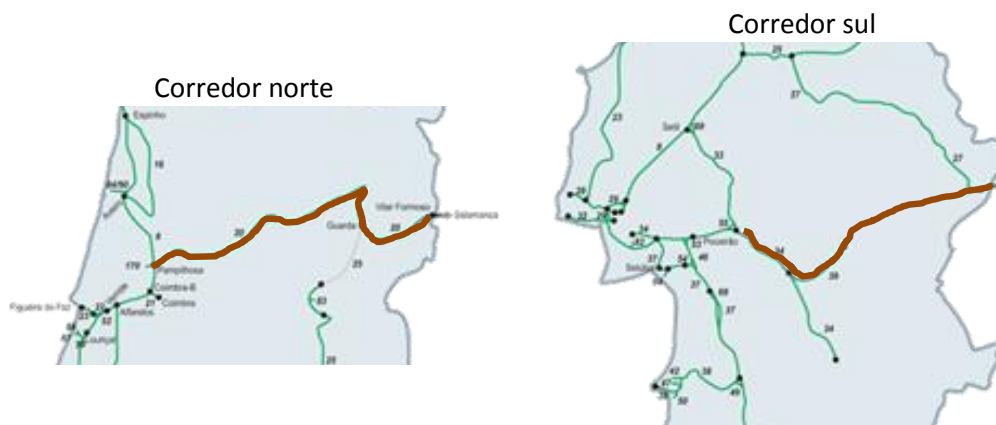
Quanto aos corredores, considera-se que a preparação da mudança da bitola é prioritária nos principais corredores internacionais, nomeadamente no corredor norte (fronteira de Vilar Formoso/Fuentes d’Onñoro) e sul (fronteira de Elvas/Badajoz), que fazem parte dos corredores de mercadorias de ligação a Madrid e Irun/fronteira francesa.

Quanto aos calendários, considera-se que a introdução da bitola europeia deverá ser determinada exclusivamente pelos tráfegos de mercadorias, uma vez que para os tráfegos de passageiros, existem soluções economicamente mais vantajosas e sem perda de desempenho, utilizando material circulante de eixos varáveis que pode circular em duas bitolas distintas.

Em termos sumários, apresenta-se o faseamento preconizado para a introdução da bitola europeia em Portugal:

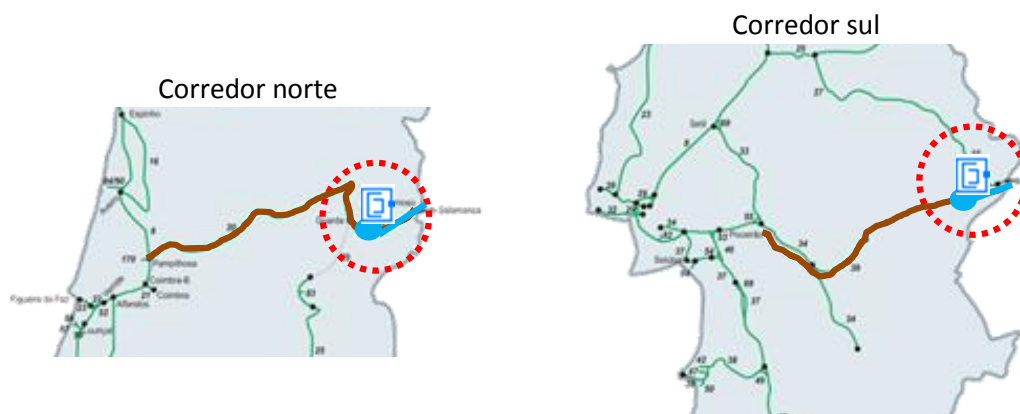
Fase 0:

Consiste na aplicação de travessas que permitem a utilização não simultânea das duas bitolas (designadas por “polivalentes”) nos corredores internacionais norte e sul, mantendo a bitola ibérica. Esta fase está devidamente contemplada nos atuais projetos de modernização dos dois corredores.



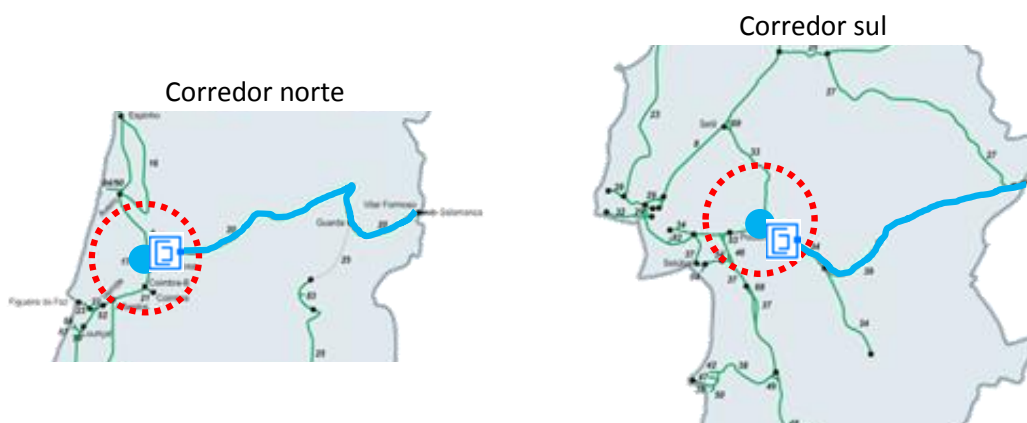
Fase 1:

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.



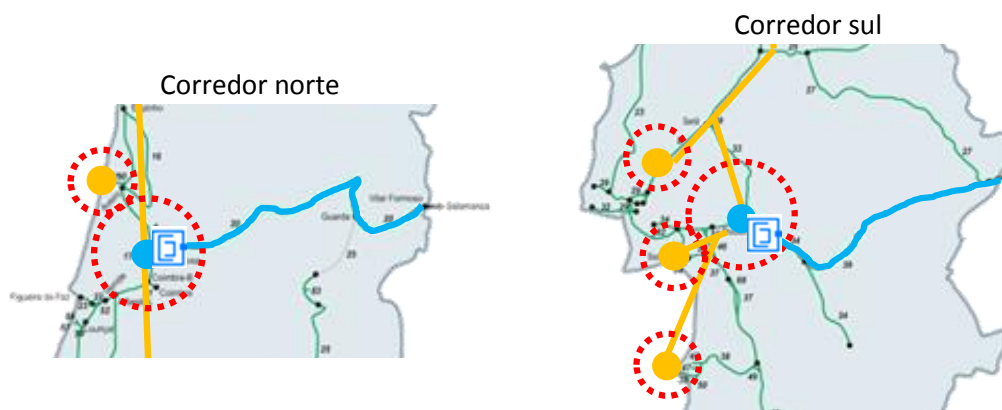
Fase 2:

Consiste no reposicionamento das estações de transição de bitola junto ao eixo de mercadorias Norte / Sul (localização final) e na migração para a bitola europeia entre as estações de transição de bitola e as fronteiras respetivas, tirando partido das travessas polivalentes aplicadas na Fase 0.



Fase 3 (a muito longo prazo):

Tendo em conta a inviabilidade da mudança de bitola no atual eixo estruturante Norte / Sul, a Fase 3, a concretizar a muito longo prazo, corresponde à construção de uma nova linha Norte / Sul em bitola europeia (dependente da evolução do tráfego internacional). Esta poderá ser estendida progressivamente aos principais polos geradores de tráfego de mercadorias (portos marítimos, terminais e plataformas logísticas), devendo ser avaliada a melhor solução técnica para cada caso, nomeadamente com recurso à tecnologia de 3 carris.



4. Coordenação com Espanha

Importa destacar que a estratégia atrás referida não significa que Portugal assuma uma posição passiva em relação aos investimentos ferroviários em Espanha. Pelo contrário, assumem particular importância as evoluções que se possam perspetivar na rede espanhola de forma a garantir efetivas condições de interoperabilidade externa.

A este propósito, é relevante referir que, no âmbito da XXIX Cimeira Luso-Espanhola, realizada nos passados dias 29 e 30 de maio, sob o tema da Cooperação Transfronteiriça, foi celebrada uma “Declaração de Intenções sobre os Transportes e as Infraestruturas de Transportes Transfronteiriças” com o objetivo de assegurar o continuado desenvolvimento coerente das redes que unem os dois países.

Atualmente a situação em Espanha, no que concerne ao transporte de mercadorias em bitola europeia é a seguinte:

- A travessia pela orla mediterrânica dos Pirenéus já está ativa, estando o porto de Barcelona a operar em duas bitolas;
- A travessia pela orla Atlântica em Irún deverá estar concluída em 2020.

Quanto à continuação dos Corredores Internacionais em Espanha a situação é a seguinte (referências do PITVI 2012 – 2024 - Plano de Infraestruturas, Transporte e Habitação - março de 2015):

- Corredor Norte:
 - Está prevista, sem data, o prolongamento da Linha de Alta Velocidade (LAV) Medina-Salamanca até à fronteira portuguesa.
 - Não é referido se esta linha será exclusivamente para passageiros ou mista (passageiros e mercadorias).
 - Em reuniões há alguns anos a ADIF defendia que esta LAV seria apenas para passageiros e que a linha convencional fosse mantida para as mercadorias;
 - A linha convencional está a ser renovada gradualmente com recurso a travessas polivalentes, seguindo a mesma estratégia que Portugal.
 - Não são feitas quaisquer referências à calendarização e prazo previsto para a introdução da bitola europeia na linha convencional.
- Corredor Sul:

- A ADIF tem vindo a desenvolver o projeto da ligação AV Madrid-Extremadura, sendo constituída por 2 troços:
 - Badajoz-Plasencia (cerca de 150 km) - construção de uma nova linha ao lado da linha convencional;
 - Plasencia-Madrid (cerca de 250 km) - modernização da linha convencional atual.
- Prevê-se que esta ligação seja concretizada a médio prazo (2020) para tráfego misto.
- Terá de início (2020) uma via não eletrificada e em bitola ibérica com travessas polivalentes, prevendo-se eletrificação a 25 kV a longo prazo (2030).
- Não são feitas quaisquer referências à calendarização e prazo previsto para a introdução da bitola europeia.