

“O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO PÓS 2020”

No passado dia 6 de Dezembro às 16.30h no âmbito do seu Plano de Atividades a ADFERSIT promoveu, no Auditório da Estação dos Alto dos Moinhos, uma Sessão/Debate destinado a aprofundar o conhecimento sobre as linhas de desenvolvimento do Plano Ferrovia 2020, relativamente aos objetivos a serem alcançados, investimentos programados e linhas a serem intervencionadas, já anteriormente apresentadas por ocasião do 13º Congresso Nacional da ADFERSIT realizados em Outubro.

A abrir os trabalhos e enquadrando a apresentação do Debate, o Presidente da ADFERSIT (Eng.º Leiria Pinto), recordou o compromisso assumido no Congresso com a realização de uma nova sessão destinada a avaliar o Plano Ferrovia 2020, enquanto seleção de investimentos a serem realizados na Rede Ferroviária Nacional, onde deverão estar contidas as valências da futura operabilidade das Redes Principal e Complementar com a Rede Ferroviária Europeia, no quadro do Corredores já definidos pelas instâncias comunitárias, designadamente o Corredor Ferroviário Atlântico de Mercadorias (Regulamento EU 913/2010 – CF4 Corredor Atlântico).

Para o efeito, e tendo presente a preocupação de impedir o eventual isolamento da Rede Ferroviária Nacional, o Eng.º Carlos Fernandes na qualidade de Vice-presidente da Infraestruturas de Portugal, apresentou os desenvolvimentos ferroviários em curso e os cenários do pós 2020, sendo de destacar os aspetos relativos:

- ✓ **À interoperabilidade ferroviária**, nomeadamente as questões relativas à eletrificação, ao comando, controlo, sinalização e ao comprimento dos comboios;
- ✓ **À bitola da rede para o tráfego de mercadorias** e aos desenvolvimentos em curso em Espanha e as futuras ligações a Portugal;
- ✓ **Ao Corredor Ferroviário Atlântico de Mercadorias** e aos condicionantes ao respetivo transporte ferroviário, bem como à avaliação dos impactos dos futuros investimentos;
- ✓ **Aos Cenários Pós 2020**, designadamente os desafios e incertezas, tendo dado particular relevância aos princípios orientadores para a introdução da bitola standard e às soluções técnicas e respetivos faseamentos.

Após analisada e discutida internamente a referida exposição da Infraestruturas de Portugal a ADFERSIT entende que:

- O Plano Ferrovia 2020 trata da reabilitação e requalificação da Rede Ferroviária Nacional – bem como da eletrificação de alguns troços ferroviários num inegável esforço de modernização da RFN – procurando aumentar a sua competitividade modal e garantindo a interoperabilidade com Espanha, não sendo por isso, no âmbito deste quadro comunitário de apoio, tratadas as questões da migração de bitola;
- No que diz respeito ao chamado **Corredor Atlântico** (norte) há uma clara estratégia de manter a bitola Ibérica. Serão efetuados investimentos para melhorar a competitividade da linha e assegurar uma futura interoperabilidade e migração – nomeadamente através da utilização da travessa bibitola e da compatibilização do Sistema de Sinalização ERTMS – caso necessário, opção compreensível resultante

da constatação do lado Espanhol se tornar evidente que o transporte de mercadorias será efetuado com recurso à rede convencional atual.

Desta forma as intervenções sobre a linha e o plano de migração apresentados parecem-nos ajustados às necessidades da Economia Portuguesa no contexto ibérico e europeu;

- Já no **Corredor Sul** toda a estratégia apresentada, ao assentar no PETI, parte de 2 pressupostos que, no entendimento da ADFERSIT, se encontram indevidamente considerados:
 - ✓ Este Corredor, sendo predominantemente de vocação para o tráfego de mercadorias não justificará a construção de uma linha nova com perfil de Alta Velocidade (AV);
 - ✓ Relativamente ao tráfego de passageiros neste Corredor, o problema da interoperabilidade nunca se irá colocar, visto existirem soluções técnicas ao nível do material circulante que permitirão assegurar a futura conexão.

Ora o corredor Lisboa-Madrid nunca deverá ser projetado a partir da premissa de que a sua vocação é predominantemente para mercadorias, atendendo a ser ambição e objetivo europeu a COESÃO TERRITORIAL, em particular a ligação de todas as capitais com um mesmo sistema ferroviário de Alta Velocidade.

O atual Plano apresenta o corredor Sines-Madrid, em bitola Ibérica com troços de via única, quando deveria apresentar Lisboa-Madrid, em via dupla, preparado para a AV, já que Espanha fará chegar uma linha nova de AV, em via dupla, à fronteira;

- Ficou clara a inadiável necessidade de se projetar uma linha nova em bitola UIC que sirva o Eixo Norte/Sul, uma vez que a Linha do Norte tem já esgotada a sua capacidade, em particular nos troços ferroviários que servem os serviços suburbanos de Lisboa e Porto, tornando impossível implementar qualquer plano de migração de bitola.

Por isso, é imperativo que se inicie de imediato de forma célere e objetiva a discussão quanto ao Traçado do Eixo Norte/ Sul, pois no próximo Plano de Investimentos a candidatar (PNI 2030) terá de estar contemplado a construção de uma linha nova para o Eixo Norte/Sul e para o Poceirão-Évora em bitola UIC.

Assim, consideramos principal preocupação o aprofundamento de todas as questões relativas a esta temática, pelo que a ADFERSIT na preparação do Plano de Atividades para 2018, irá prioritariamente contemplar um conjunto de Ações que promovam o debate técnico objetivo, com vista à obtenção de soluções que assegurem a futura sustentabilidade e competitividade da Rede Ferroviária Nacional.

Lisboa, 15 de Dezembro de 2017

A Direção da ADFERSIT