

## **UM MARCO DECISIVO NA ACELERAÇÃO DA REDE EUROPEIA DE TRANSPORTES (RTE-T)**

### **Parlamento Europeu aprovou, por larga maioria, a proposta da revisão das diretrizes para a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)**

Pela relevância deste novo Regulamento nas políticas comunitárias de mobilidade e nos planos de modernização e de investimentos das infraestruturas ferroviárias, agora aprovado pelo Parlamento Europeu, a ADFERSIT entende que merece ser assinalado e divulgado.

Precedendo com breves notas introdutórias, enfatizamos algumas das disposições agora revisitadas com um conteúdo mais inovador e reformador. Assim:

- Considerou a Comissão Europeia que a revisão do Regulamento RTE se torna imperativo com vista ao seu alinhamento com os objetivos do “Green Deal” e com as metas climáticas nos cortes de emissões de GEE no sector dos transportes de 90% em 2050, comparado com os níveis de 1990 e, em paralelo, intensificando a coesão económica, social e territorial;
- Introduce-se uma maior exigência normativa na governança, planeamento e controlo das ações e nas medidas de realização das infraestruturas da RTE-T com novos timings, acelerando os planeamentos mais vinculativos e também com um maior grau mandatário por parte dos Estados membros na aplicação das disposições do Regulamento;
- Relevam-se algumas inovações introduzidas nas versões anteriores (Regs. 2021/1153 e 1315/2013) nomeadamente: (1) os standards mais elevados para a hierarquia da RTE -rede principal, rede alargada e rede global; (2) os 9 Corredores europeus da rede principal abrangendo os principais eixos de transporte e agora com a integração dos Corredores de mercadorias; (3) uma maior articulação e vinculação do planeamento das infraestruturas com a exploração dos serviços, consagrando os parâmetros de referência de 160 km/h para passageiros e 100 km/h para mercadorias com um *dwelling time* médio fronteiro de 25 minutos;
- Dispõe a consagração do conceito europeu de “rede isolada” de bitola diferente da *standard*, apenas para casos muito especiais como o da insularidade e devidamente justificados pelos Estados membros;
- Reforça a prioridade das duas importantes medidas para os Corredores europeus ferroviários: (1) desenvolvimento de uma rede de mercadorias sem descontinuidades e de interoperabilidade plena; (2) desenvolvimento de uma rede AV de passageiros interoperável e de alto rendimento, ligando os principais nós urbanos;

- Introduce medidas cautelares concretas e quantificadas de garantia de capacidade disponível em termos horários para os tráfegos de mercadorias nos Corredores europeus;
- Enumera as condições de infraestrutura de garantia funcional para a operacionalidade das autoestradas ferroviárias;
- Assinala-se uma maior valorização do contexto geopolítico europeu, em resultado do sério conflito militar em curso, o que conduz a uma maior assunção normativa sobre a interoperabilidade plena entre redes nacionais, levando o Regulamento a determinar de forma mais clara que as atuais redes de bitola distinta da bitola *standard* nominal de 1435 mm dificultam seriamente a interoperabilidade das redes, a mobilidade militar e de defesa, impactando a competitividade dessas redes isoladas;
- E, neste sentido, é disposto de forma clara e inequívoca que as novas linhas ferroviárias da rede principal, onde se incluem os 9 Corredores europeus, devem ser construídas em bitola *standard* nominal de 1435 mm, devendo os Estados membros com redes isoladas proceder à sua análise de viabilidade adotando uma análise custo-benefício transparente e com critérios harmonizados de comparabilidade e ainda um estudo de impacto de interoperabilidade sobre a migração das linhas existentes para esta bitola, no prazo de dois anos após a data de entrada em vigor do Regulamento;
- Insiste-se no cumprimento sobre a instalação da bitola *standard* nas redes principal e alargada que deve estar satisfeito até final de 2030 no primeiro caso e final de 2040 no segundo.
- As isenções a estes preceitos normativos serão atendidas pela Comissão Europeia desde que suportadas em análise custo-benefício e de impacto na interoperabilidade, justificativas da não adoção da bitola *standard* e submetidas no prazo de dois anos.

Todas estas novas disposições do Regulamento RTE-T vão seguramente no sentido de instar, incentivar e reforçar o compromisso dos Estados membros e das entidades gestoras das redes para novas medidas de política, de paradigmas de estratégia, de planeamento e de gestão das redes nacionais, numa ótica de maior aceleração e eficácia no desenvolvimento da mobilidade no espaço ferroviário europeu único.

Estas disposições, uma vez aprovadas pelo Conselho Europeu, entrarão em vigor 20 dias após a sua publicação no Jornal Oficial.

03 de Maio de 2024

Ver documento completo em:

[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0147-AM-549-549\\_PT.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0147-AM-549-549_PT.pdf)

Ver anexos:

[https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014\\_2019/plmrep/COMMITTEES/TRAN/DV/2024/02-14/AnnexesI-VIIcombined\\_TEN-T\\_provisionalagreement\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/plmrep/COMMITTEES/TRAN/DV/2024/02-14/AnnexesI-VIIcombined_TEN-T_provisionalagreement_EN.pdf)