



CONFERÊNCIA

LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS À EUROPA

14/09/2023 (Auditório da Sede Nacional da OE - Lisboa)

CONCLUSÕES

Apesar das distintas posições expressas nas duas partes da Conferência sobre o caminho a seguir, em particular no desenvolvimento das ligações da rede ferroviária nacional ao resto da Europa, haverá que distinguir aspetos que se afiguram consensuais, e que a Ordem dos Engenheiros (OE) subscreve:

- **A aposta na ferrovia** como modo de transporte a privilegiar na execução e planeamento dos investimentos em infraestruturas terrestres nas próximas décadas, indo ao encontro das políticas e orientações da EU no domínio dos transportes e do ambiente, e enquanto fator de coesão territorial, de desenvolvimento social e económico e de competitividade externa do País.
- **A importância de termos em Portugal**, pela primeira vez, **um Plano Ferroviário Nacional**, em vias de aprovação, que deve estar articulado com os demais instrumentos de planeamento territorial, e que permita, sem prejuízo da necessária flexibilidade, uma adequada visão e a estruturação da rede ferroviária no médio e longo prazo, incluindo as ligações internacionais.
- **A necessidade de cumprimento dos regulamentos comunitários, em particular os requisitos técnicos de interoperabilidade** ditados pela CE para as redes transeuropeias de transportes, nomeadamente do Corredor Atlântico, havendo que estabelecer mecanismos viáveis e prazos realistas para a sua adoção em articulação com os Estados-membros mais diretamente envolvidos (Espanha; França).

Trata-se de mais uma oportunidade para o setor dos transportes, que não pode ser desperdiçada, mas que coloca importantes desafios a todos os intervenientes, e a necessidade de se encontrarem as melhores soluções para os ultrapassar, muitas delas de âmbito tecnológico, pelo que todos os contributos são bem-vindos.

As principais divergências que ressaltam das posições e soluções apresentadas na presente Conferência, decorrem sobretudo do *“modus faciendi”* que preconizam para o desenvolvimento deste processo em várias das suas vertentes no sentido de se atingirem os objetivos desejados.

No cerne destas divergências, sublinha-se a opção entre dois modelos distintos da rede ferroviária a adotar no curto/médio prazo:

- Um modelo de sistema único, centrado na manutenção da bitola ibérica em toda a rede ferroviária nacional, de modo a tirar partido desde logo das vantagens operacionais de uma completa integração entre o existente (rede convencional) e as novas linhas previstas (incluindo as de alta velocidade) – modelo adotado pelo Governo no PFN (com particular relevância na definição da nova linha de AV Lisboa-Porto);
- Um modelo com dois sistemas, com a coexistência de uma rede convencional em bitola ibérica e de uma nova rede de Alta Velocidade a executar em bitola UIC, com gestão separada; como preconizado pela plataforma da bitola europeia - modelo adotado em Espanha.

No médio/longo prazo, cada um destes modelos tem requisitos e implicações distintas, designadamente no processo de convergência para o desiderato assumido pela UE de plena interoperabilidade da rede transeuropeia, envolvendo não só a adoção generalizada da bitola UIC (estratégia de migração), mas também outros requisitos técnicos não menos importantes (ERTMS, velocidades, comprimento dos comboios, inclinações, eletrificação, etc.) nas linhas de mercadorias, de passageiros e mistas.

As vantagens e inconvenientes que podem advir da opção por um ou outro modelo só podem ser devidamente equacionados com a assunção e o cabal conhecimento de um conjunto de condicionalismos que estão em jogo, como os que advêm da própria história da ferrovia em Portugal (rede do Séc. XIX em bitola ibérica, estagnada até próximo do Séc. XXI), da nossa localização geográfica que impõe a travessia de Espanha para as ligações terrestres ao resto da Europa, dos nossos compromissos enquanto Estado-membro da UE, dos recursos previsivelmente disponíveis (financeiros e não só), dos requisitos técnicos específicos das linhas para mercadorias e para passageiros, das características do material circulante, da evolução tecnológica relacionada, etc.

Nas apresentações efetuadas e cujos suportes serão disponibilizados pela OE, foram invocadas as principais razões que sustentam a opção tomada pelo Governo, e as que justificam a alternativa defendida pela plataforma da bitola europeia.

Não cabe à OE a tomada de decisões, mas sim a promoção da discussão das matérias relevantes, sobretudo no âmbito da engenharia, para se obterem os argumentos técnicos que melhor possam informar e suportar essas decisões.

Nesse sentido, as questões e soluções que foram apresentadas e discutidas na Conferência suscitam as seguintes recomendações:

Quanto às opções tomadas pelo Governo, seria vantajosa uma melhor comunicação pública sobre as razões das soluções técnicas que estão a ser adotadas, em particular no que se refere às ligações da rede transeuropeia para mercadorias e passageiros. Neste caso, importa conhecer qual a estratégia de migração para a bitola UIC, incluindo, se possível, uma previsão

de prazos, e a disponibilização de resultados dos estudos de custo-benefício associados. Além disso, seria de todo desejável que fossem definitivamente estabelecidos com Espanha os compromissos necessários para assegurar o avanço conjunto das ligações transfronteiriças interoperáveis, com um faseamento temporal bem definido. Em particular, o prazo para que a ligação Lisboa-Madrid em AV esteja concluída afigura-se muito longo face à importância estratégica e de cumprimento de objetivos de transferência modal que encerra, e de acordo com as expectativas da própria Comissão Europeia segundo nos é dado saber, merecendo ser revisto.

Quanto às opções preconizadas pela plataforma, seria desejável uma melhor explicação de como se operacionaliza o funcionamento da rede ferroviária com dois sistemas distintos, incluindo as implicações técnicas da integração das novas linhas com as da rede convencional, e também uma análise de custos benefícios envolvidos neste processo. Carece igualmente de um melhor entendimento, em particular no que se refere à rede de mercadorias, a forma como se conjugariam as ligações com e através de Espanha, face às opções que aí têm tomado quanto à interoperabilidade, em termos de bitola e não só.

Como mensagem final fica a preocupação de que as discussões, técnicas e outras, não se eternizem e sobretudo não sejam pretexto para a inação ou para o protelamento de decisões que têm de ser tomadas, neste caso em prol do desenvolvimento da nossa rede ferroviária, cujo atraso é reconhecido por todos e que não se podem adiar.

Comissão de Especialização em Transportes e Vias de Comunicação (CETVC)