

O CORREDOR ATLÂNTICO – DIRETIVAS E REGULAMENTAÇÃO EUROPEIA (RTE-T)

OE, 14.09.2023





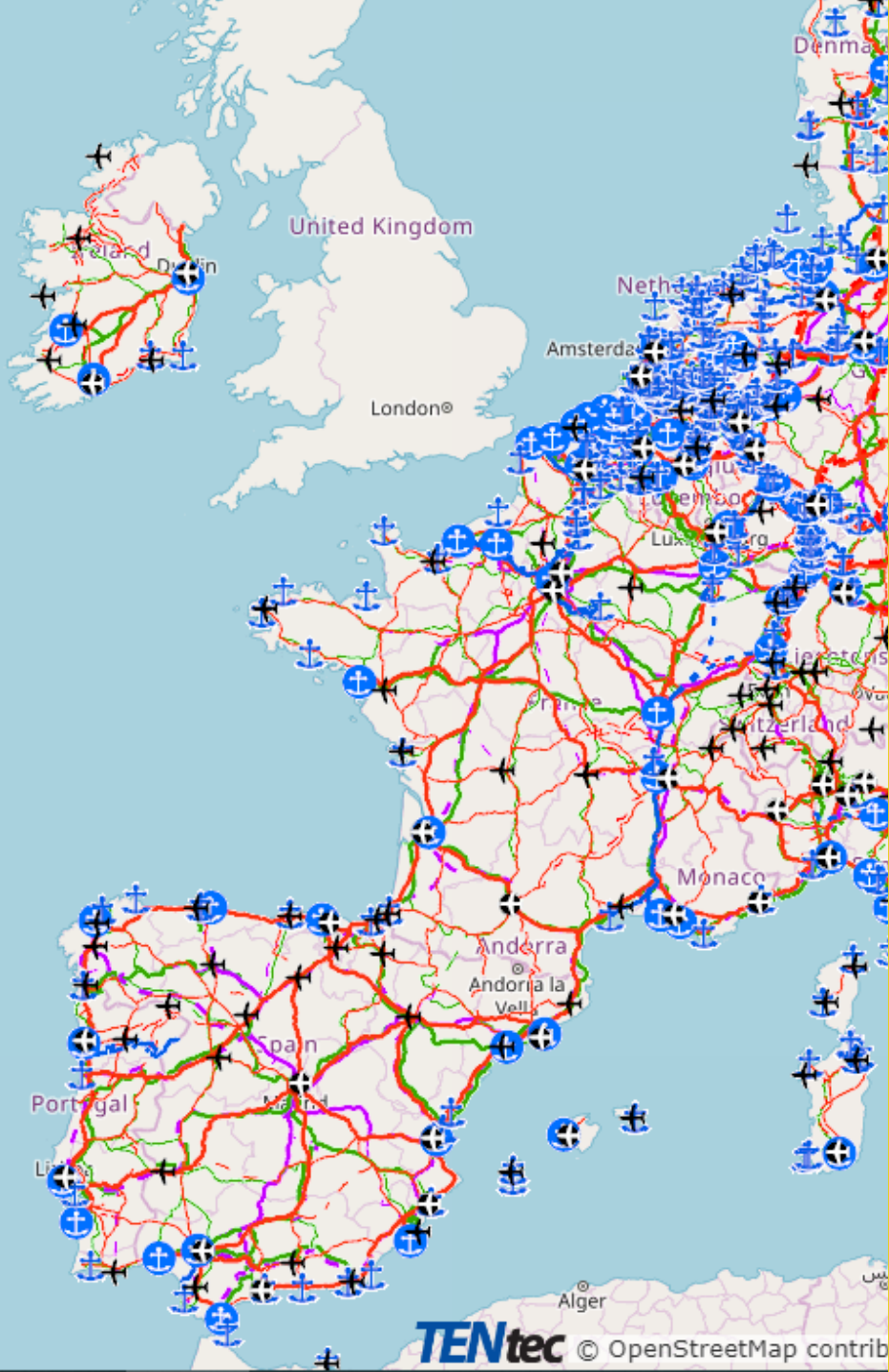
O CORREDOR ATLÂNTICO – DIRETIVAS E REGULAMENTAÇÃO EUROPEIA (RTE-T)

ORDEM DOS ENGENHEIROS – CONFERÊNCIA LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS À EUROPA

DANIELA CARVALHO, TIS.PT

CONSULTOR DA COMISSÃO PARA O CORREDOR ATLÂNTICO

daniela.carvalho@tis.pt



REDE TRANSEUROPEIA DE TRANSPORTES - 2013

Regulamento 1315/2013 da RTE-T

Requisitos infraestrutura para todos os modos

2 *layers*: Rede Principal (2030) e Rede Global (2050)

9 Corredores da Rede Principal

2 prioridades horizontais (ERTMS / AEM)

Conetividade, continuidade,
interoperabilidade

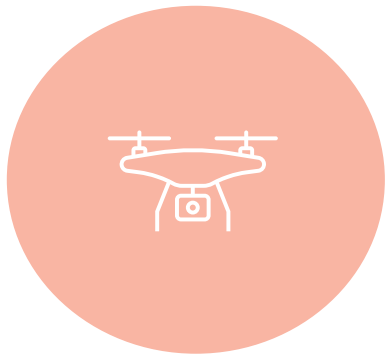
REVISÃO DA RTE-T: UM MARCO E UMA OPORTUNIDADE



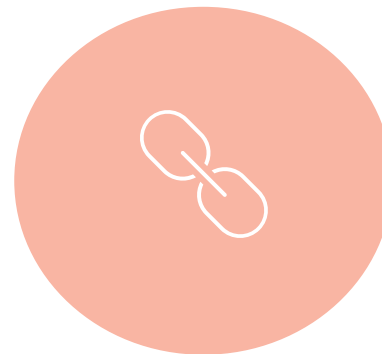
Marco regulamentar de revisão até 10 anos após implementação



Legislação não integrada (ex. ITS, AFID-AFIR) e/ou que a integração não tem sido totalmente efetiva (ex. Regulamento 930/2010 CFM)



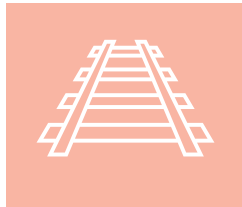
Fortes progressos tecnológicos que desafiam o dogma da infraestrutura linear (interoperabilidade, automação, UAM, ...)



Alinhamento com os objetivos políticos reforçados através do Pacto Ecológico (ex. Fit for 55) e Estratégia para a Mobilidade Inteligente e Sustentável

OBJETIVOS E METAS

2030



- Duplicar a quota de mercado da ferrovia de mercadorias
- Duplicar o tráfego ferroviário de alta velocidade



- Aumento em 25% da quota de mercado TMCD e fluvial



- Transporte coletivo regular até 500 km será carbonicamente neutro
- Pelo menos 100 cidades carbono zero

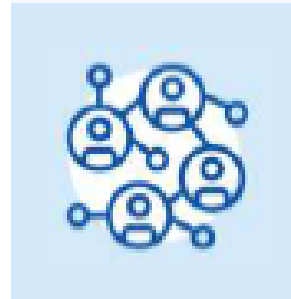
2050

- Aumento em 50% da quota de mercado da ferrovia de mercadorias
- Triplicar o tráfego ferroviário de alta velocidade
- Aumento em 50% da quota de mercado TMCD e fluvial

AVALIAÇÃO RTE-T: REFORÇO E RECONFIRMAÇÃO DOS OBJETIVOS PRINCIPAIS

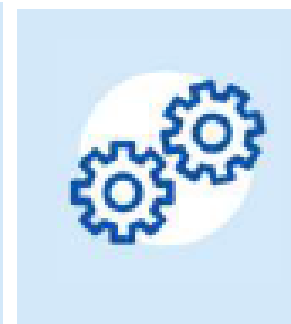
Sustentabilidade

- Zero emissões
- Maior utilização de modos sustentáveis, incluindo rede de AV para passageiros e redes cicláveis
- Ambiente e redução de custos externos
- Segurança energética



Eficiência

- Eliminação de estrangulamentos
- Interoperabilidade
- Conectividade e integração entre modos e áreas urbanas
- Uso eficiente das infraestruturas
- Inovação e tecnologia eficazes



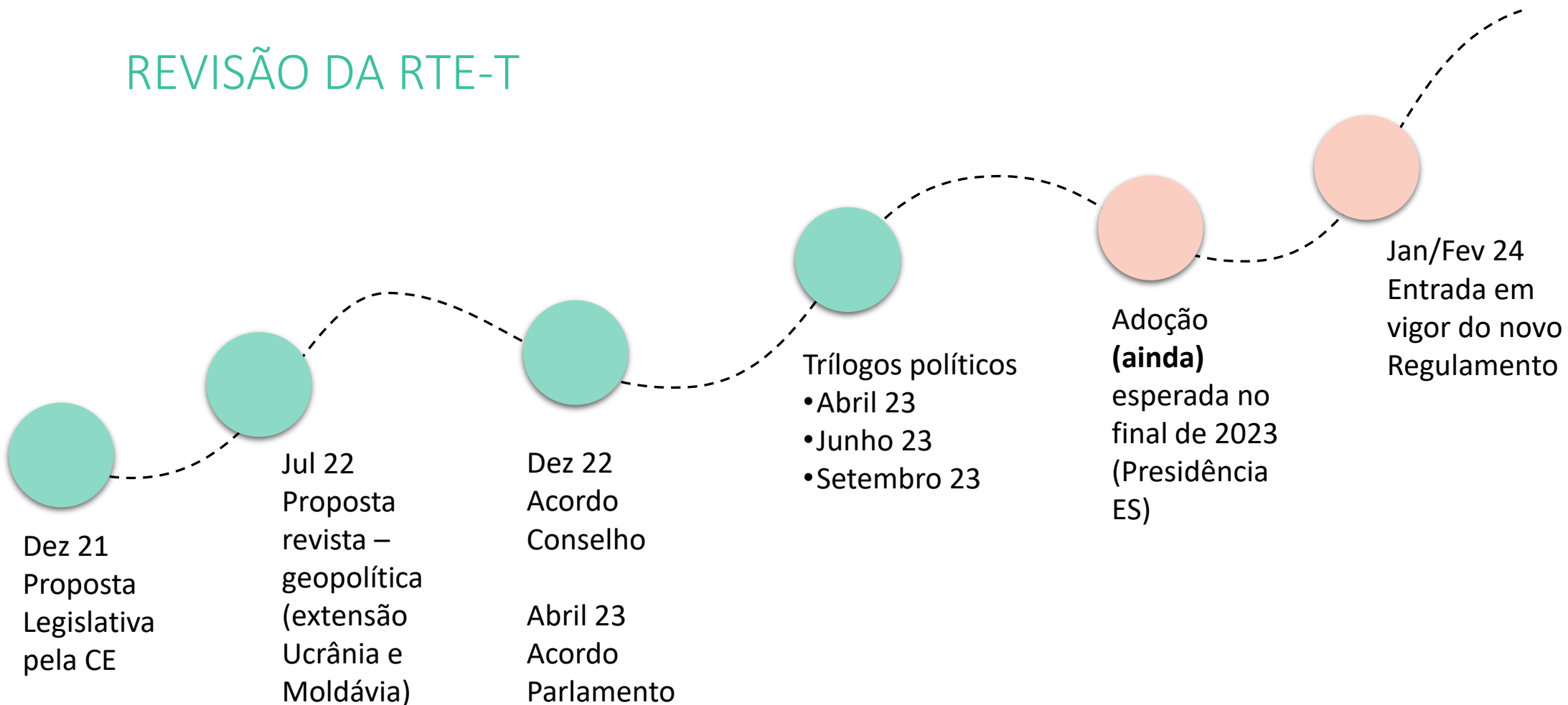
Coesão social e territorial

- Acessibilidade e conectividade entre regiões
- Eliminar *gaps* infraestruturais
- Coordenação e interligação eficiente entre a longa distância e os nós urbanos

Benefícios para os utilizadores

- Standards (segurança, qualidade)
- Infraestruturas acessíveis a todos
- Resiliência e adaptação às alterações climáticas
- Soluções alternativas e rápidas em resposta a problemas

REVISÃO DA RTE-T



CALENDÁRIO FASEADO E UMA NOVA ESTRUTURA

2030



Rede principal,
respeitando os standards
RTE-T de 2013

2040



Conclusão da **rede principal estendida** (a que integrar os ETC) de acordo com os standards novos e/ou reforçados ERTMS em toda a rede principal e principal estendida

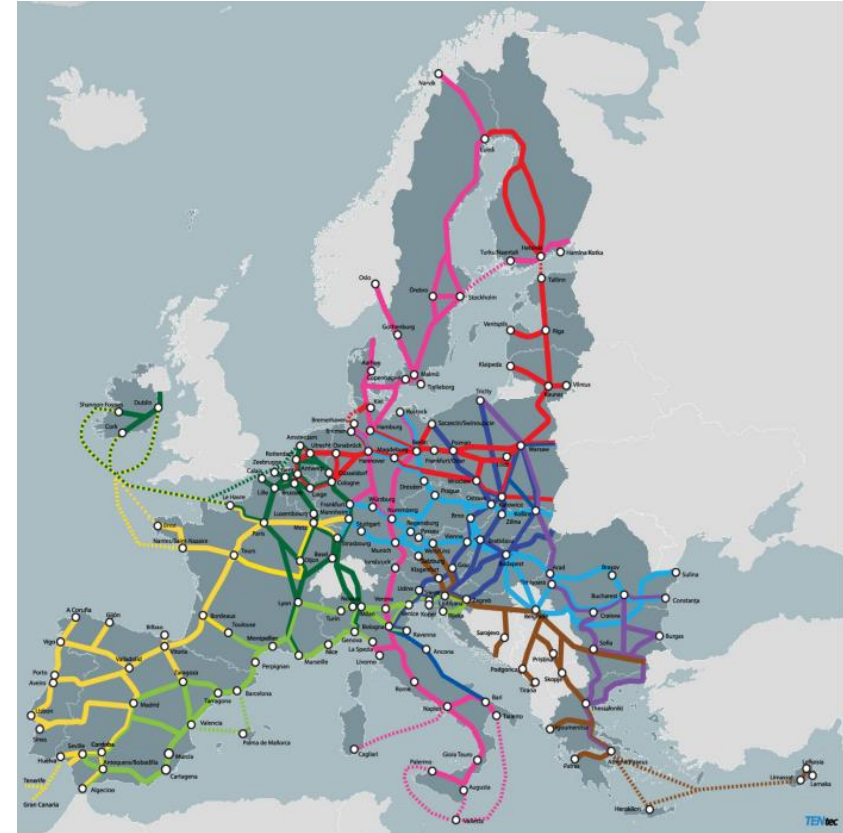
2050



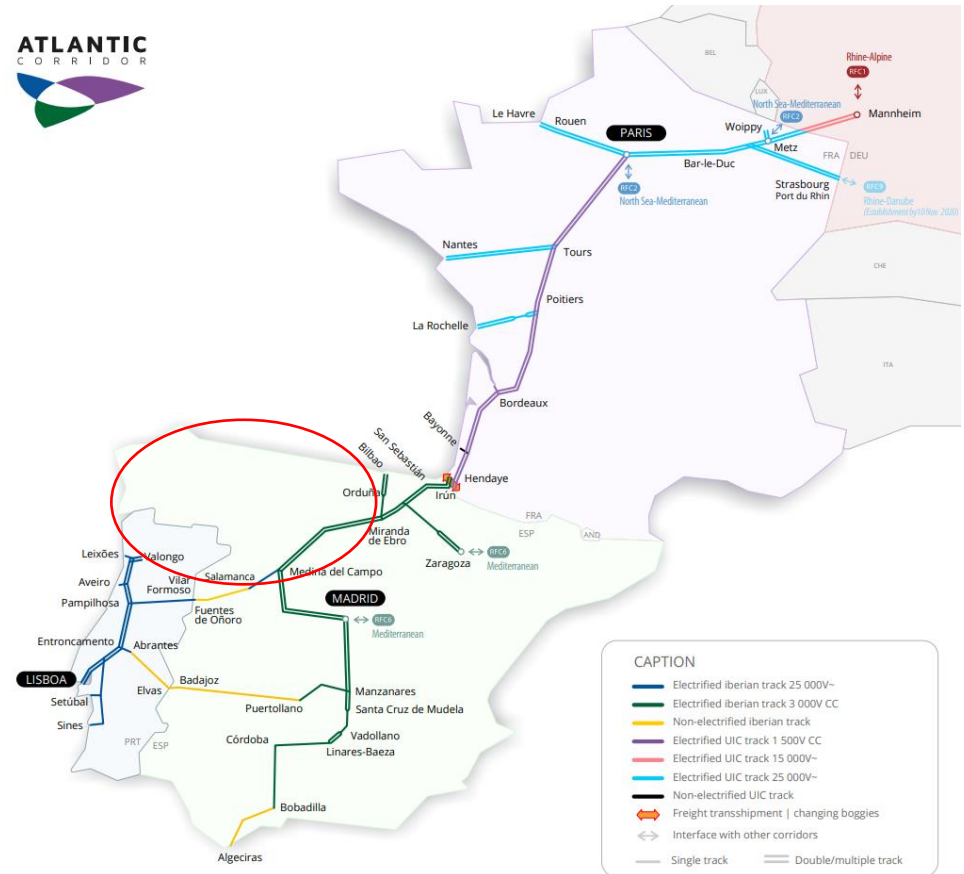
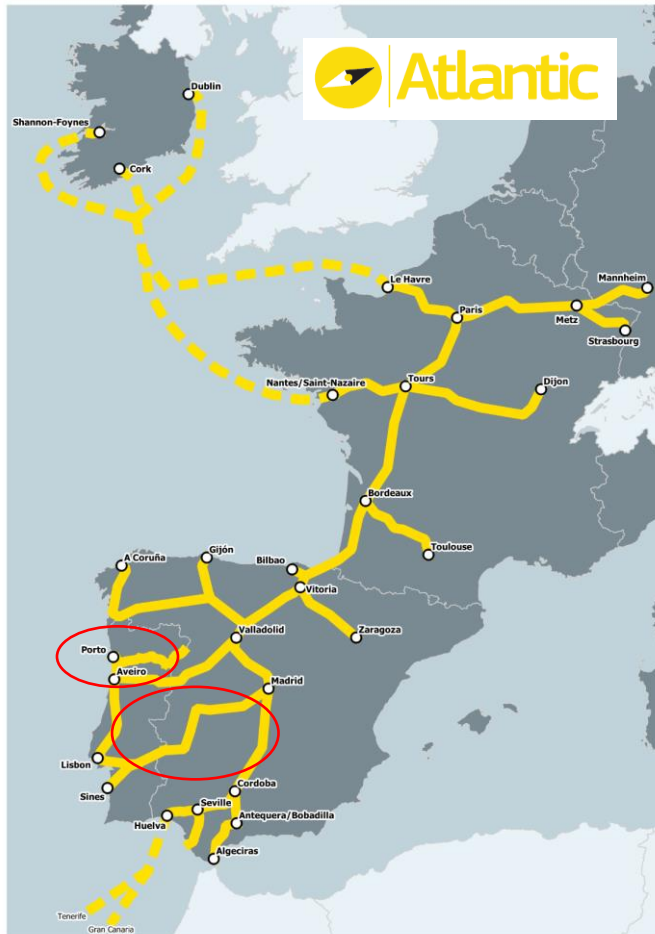
Conclusão da rede global

CORREDORES EUROPEUS DE TRANSPORTE

- Integração dos CNC e CFM
- Segmentos mais estratégicos da rede principal e da rede principal estendida
- Maior integração das prioridades horizontais (ERTMS e Espaço Marítimo Europeu) com maior integração com os CET
- Aumento significativos dos nós urbanos (de 82 para 430)
- Maior foco nos terminais intermodais de mercadorias e *hubs* multimodais de passageiros
- Maior distinção entre linhas de passageiros e linhas de mercadorias
- Redefinição de alguns corredores



CORREDOR ATLÂNTICO (RTE-T ATUAL)



ETC ATLÂNTICO

(LAND CORRIDOR)



Integração de seções da rede CFM

Rede principal mercadorias

- Linhas do Norte, Beira Alta, Leste, Sines, Alentejo (+ ligação a fronteira), novo Sines-Grândola

Rede principal passageiros

- AV Lisboa – Porto, Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca

REFORÇO DA DIMENSÃO MARÍTIMA

- AEM >>> Espaço Marítimo Europeu
- Mantém-se as grandes prioridades: **digitalização e descarbonização, integração das cadeias logísticas e segurança e fator humano**
- Maiores oportunidades para as ligações entre **regiões remotas e o continente**, inclusive para AEM
- Forte **reforço cadeias logísticas e das ligações modais** intra portuárias e com o *hinterland* (*standards, terminais*)
- Papel reforçado dos **portos na transição energética** (*hubs energéticos*)



MAIORES EXIGÊNCIAS NOS REQUISITOS PARA A FERROVIA

- Rede alta velocidade para passageiros ligando as capitais (mínimo 160 km/h)
- P400 (gabarito cinematográfico) para permitir a circulação de semi trailers
- Remoção de todos os outros sistemas de sinalização até 2040
- Tempo máximo para procedimentos em fronteira de 15 minutos
- Indicador de pontualidade de 30 minutos à chegada para comboios de mercadorias
- ACB da migração da bitola (que tenha em consideração o progresso tecnológico em curso)



- Maior potencial de transferência modal
- Maior resiliência e uso otimizado da infraestrutura (incluindo mob. militar)
- Minimização de custos e tempos
- Maior abertura de mercado

DESENVOLVIMENTOS POSITIVOS NOS ÚLTIMOS ANOS

- Modernização de Serqueux-Gisors
- IPCS entre Morcenx e Dax
- Eletrificação de Salamanca-Medina del Campo
- Eletrificação e upgrade entre Badajoz-Mérida



OUTROS QUASE QUASE ...

- Renovação da Beira Alta
- Modernização Sines-Ermidas-Grândola
- Implementação da AEF entre Algeciras/ Huelva & Zaragoza
- Conclusão da ligação Évora-fronteira
- Eletrificação Fuentes de Oñoro – Salamanca



MAS AINDA ASSIM



São muitos os fatores que dificultam o crescimento ferroviário e que levam a que a maior parte do tráfego seja rodoviário

- Recomposição de comboios (450 m > < 750 m)
- ERTMS
- Tempos de espera e transshipment
- Greves e trabalhos em França

GRANDES DESAFIOS



Atrasos

Falta de materiais

Aumento de preços e inflação



Desalinhamento entre planos e investimentos nacionais e objetivos RTE-T

Discriminação positiva à rodovia comparativamente à ferrovia



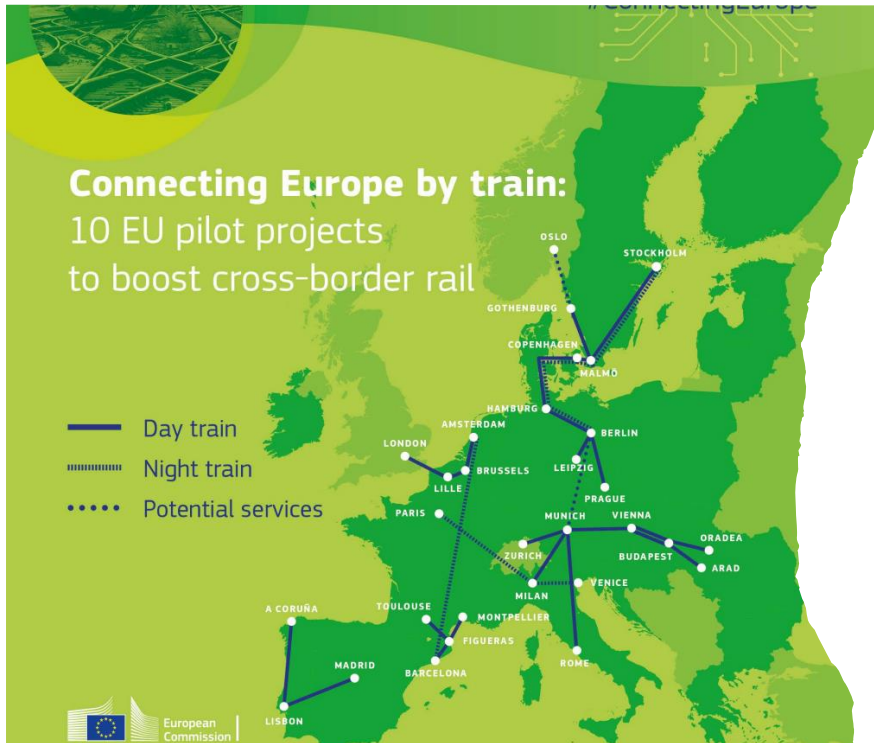
ERTMS

750m

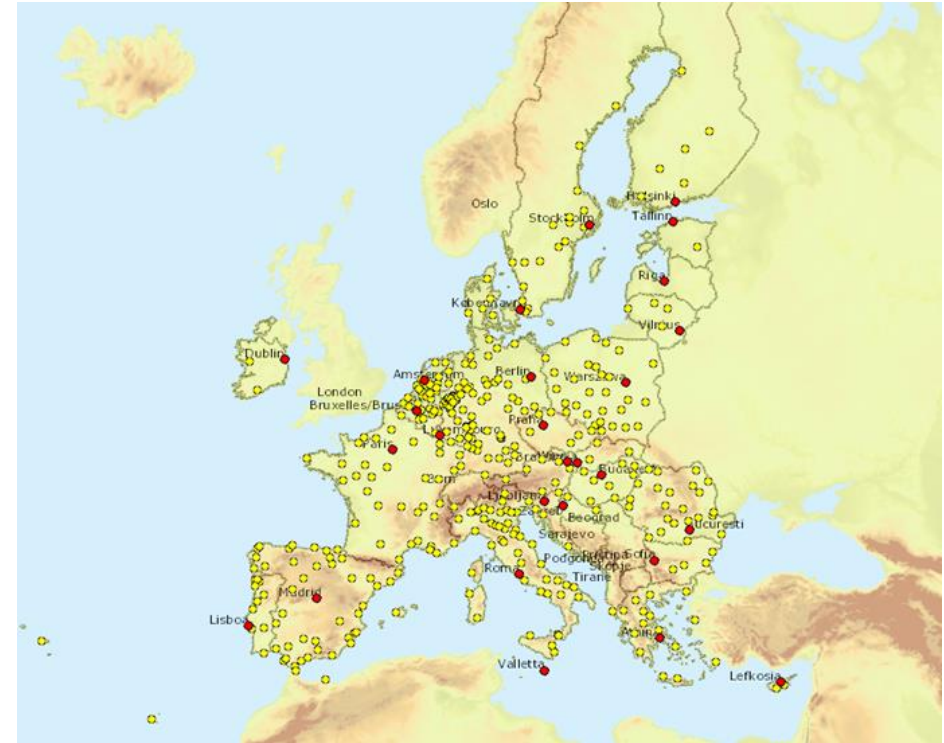
Digitalização

Interoperabilidade

E OPORTUNIDADES



ILSA, nova ligação Lisbon – A Coruña e
Lisbon – Madrid



Nós urbanos

- Integração 1ª e última milha
- Atravessamentos nós urbanos
- Plataformas multimodais de passageiros e mercadorias

GRANDES PRIORIDADES

- Implementing Decision AV Lisboa-Madrid por forma a criar condições para:
 - Tempo de viagem de 6 horas em 2027
 - Tempo de viagem de 3 horas em 2034
- Criar condições para serviço de elevada qualidade na ligação Hendaye-Bordeaux na preparação para o completar do Y Basco (2030 ?)
- Acelerar a construção do GPSO, com prioridade na ligação Bordeaux-Dax (+ imediata) e a seguir Dax / fronteira (que não é prioridade para França)
- Ligação de alta velocidade Lisboa-Porto, Porto-Vigo e Vigo-Corunha
- Ligações aos portos e comboios 740 mts (atrasos mas largamente já com obras em curso)

OUTRAS ÁREAS DE FOCO

Vários estudos em curso de apoio à Comissão e ERA

- Eliminação de barreiras administrativas / *national rules*
- Restrições temporárias de capacidade (otimização e articulação)
- Rede passageiros (10 pilot projects) e comboios noturnos
- Adaptação climática e resiliência da RTE-T

CORRIDA RÁPIDA PARA CHEGAR A 2030 E UMA LONGA MARATONA A 2050



2030 | Rede principal, respeitando os standards RTE-T de 2013



2040 | Rede Principal estendida

- Conclusão da rede principal estendida (a que integrar os ETC)
- De acordo com os standards novos e/ou reforçados
- ERTMS em toda a rede principal e principal estendida

2050 | Rede Global



OBRIGADA

DANIELA.CARVALHO@TIS.PT

O CORREDOR ATLÂNTICO – DIRETIVAS E REGULAMENTAÇÃO EUROPEIA (RTE-T)

OE, 14.09.2023

