



**RELATÓRIO ANUAL DE ACTIVIDADES
DO COORDENADOR EUROPEU**

Etienne Davignon

PROJECTO PRIORITÁRIO N.º 3

«Eixo ferroviário de alta velocidade do sudoeste da Europa»

Julho de 2006

Bruxelas

Índice:

1. Introdução e apresentação geral do projecto	p. 3
2. Actividades do coordenador europeu	p. 3
2.1 Avaliação da situação	p. 4
2.2 Classificação dos projectos	p. 5
3. Ponto da situação do eixo prioritário n.º 3	p. 5
3.1 Corredor do Atlântico (parte central):	p. 5
3.1.1 Vitória-Dax	p. 5
3.1.2 Dax-Bordéus	p. 6
3.2 Corredor do Atlântico (troços "nacionais")	p. 7
3.2.1 Nó de Bordéus/LAV Tours-Bordéus	p. 7
3.2.1 Vitória-Madrid	p. 8
3.2.3 Madrid-Lisboa/Porto	p. 9
3.3 Corredor do Mediterrâneo	p. 9
3.3.1 Perpignan-Figueras	p. 9
3.3.2 Troços franceses	p. 10
3.3.3 Troços espanhóis	p. 11
4. Conclusões – questões pendentes - recomendações	p. 11

Anexo: Mapa do Projecto prioritário n.º 3

As opiniões expressas no presente relatório são as do coordenador e não vinculam a posição oficial da Comissão Europeia

1. INTRODUÇÃO E APRESENTAÇÃO GERAL DO PROJECTO

O **Eixo ferroviário de alta velocidade do sudoeste da Europa (Projecto prioritário n.º 3)**, da responsabilidade de Etienne Davignon, constitui um elemento fundamental da continuidade da rede ferroviária transeuropeia. O objectivo é permitir efectuar ligações ferroviárias entre a Península Ibérica (Portugal e Espanha) e o resto da Europa, sem os transbordos resultantes das diferentes bitolas das redes, extremamente prejudiciais para o transporte ferroviário.

Este eixo compreende dois corredores entre a França e a Espanha: o **Corredor do Atlântico** (Tours-Dax-Vitória-Madrid) e o **Corredor do Mediterrâneo** (Nîmes-Perpignan-Figueras-Barcelona-Madrid), bem como uma ligação entre **Espanha e Portugal** (Madrid-Porto/Lisboa), todos de bitola UIC (as linhas actualmente existentes neste eixo, quer em território espanhol quer em território português, têm bitola ibérica, mais larga, à excepção do troço de linha de alta velocidade Madrid-Lerida, colocado em serviço em 2004). Estas linhas serão autorizadas para velocidades pelo menos de 250 km/h¹, o que permitirá criar uma infra-estrutura ferroviária eficiente e competitiva em relação aos outros modos de transporte (rodoviário e aéreo), ao reduzir muito significativamente a duração da viagem, reforçar a rentabilidade económica do transporte ferroviário e possibilitar o arranque de novos serviços (auto-estrada ferroviária, por exemplo), desfavorecidos pela falta de interoperabilidade das redes actuais.

Embora o actual nível de tráfego ferroviário transpirenaico, passageiros e (essencialmente) mercadorias, continue a ser bastante reduzido, nomeadamente quando comparado com os fluxos registados nos Alpes, o potencial de crescimento deste eixo não deixa de ser extremamente elevado, a avaliar pelo volume de mercadorias que utilizam a rede de estradas, em aumento constante (nos dois corredores) desde há mais de duas décadas.

Este projecto prioritário constitui, por conseguinte, um elemento estruturante da rede transeuropeia e uma via para, paralelamente a uma política de tarifação específica, alcançar o reequilíbrio modal em favor do transporte ferroviário. A longo prazo, a possibilidade de prever uma ligação ferroviária eficiente entre a Espanha e os novos Estados-Membros, através da futura travessia do Monte Cenis, é emblemática das potencialidades deste eixo e da sua complementaridade com outros projectos prioritários.

2. ACTIVIDADES DO COORDENADOR EUROPEU

Embora a sua construção levante provavelmente menos problemas que outros corredores para os quais foi nomeado um coordenador europeu, este eixo compreende, contudo, três secções transfronteiriças que obrigarão a uma coordenação exemplar entre as várias autoridades nacionais competentes, para que ele fique plenamente operacional.

O presente documento tenta fazer um ponto da situação o mais fiel possível do Eixo ferroviário de alta velocidade do sudoeste da Europa, com base nas verificações efectuadas pelo coordenador no quadro do seu mandato, na sequência das reuniões havidas com as principais partes interessadas desde Julho de 2005. O documento permite

¹ Com excepção de alguns troços específicos, onde a velocidade de exploração poderá ser ligeiramente inferior devido à configuração do traçado.

definir objectivos políticos para os próximos doze meses e conduzir a uma primeira quantificação das necessidades financeiras² deste eixo, bem como a uma proposta de auxílio a título do orçamento RTE – puramente indicativa, tendo em vista assistir a Comissão na programação financeira para o período de 2007-2013. Quer as necessidades financeiras quer a proposta de apoio financeiro comunitário devem ser especificadas até finais de 2006, com base nos dados revistos fornecidos pelas autoridades competentes nesta área e nas investigações ulteriores do coordenador.

2.1. Análise da situação

A necessidade de assegurar a **continuidade** da rede transeuropeia constitui um aspecto fundamental do projecto. Esta noção engloba, nomeadamente, a **interoperabilidade** das redes, o que assume especial importância no contexto deste projecto concreto, devido às diferentes bitolas das redes em causa. O tráfego ferroviário (mercadorias e passageiros) é fortemente penalizado por esta falta de interoperabilidade, que está na origem da sua reduzida competitividade relativamente aos outros modos. O desenvolvimento de ligações ferroviárias eficientes, de bitola UIC é, por conseguinte, um **objectivo prioritário**. Neste contexto, os troços transfronteiriços, duplamente prejudicados pela diferença de bitola e pelo reduzido interesse demonstrado pelos Estados-Membros, constituem a **primeira das prioridades** e são igualmente os que necessitam de maiores apoios financeiros comunitários.

Ora, seria provavelmente demasiado simples dar prioridade apenas a estas secções: algumas das linhas de acesso aos troços internacionais, nomeadamente no caso das infra-estruturas obsoletas, não interoperáveis ou deficitárias em termos de capacidade, deveriam igualmente merecer uma atenção especial da Comunidade, designadamente em matéria de apoios financeiros. Contudo, é conveniente ter em conta que o orçamento RTE-Transportes para o período de 2007-2013, tal como aprovado pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu, **não permite cobrir todas as necessidades identificadas pela Comissão**, confirmadas (na grande maioria dos casos) pelo trabalho de avaliação do coordenador. As taxas de financiamento actualmente aplicáveis (10% para os projectos de interesse comum e 20% para os troços transfronteiriços, enquanto que a Comissão propunha 50%) continuam a ser **pouco aliciantes**, pelo que, na ausência de uma sólida contribuição dos Estados-Membros, dificilmente poderão exercer um efeito catalisador. Logo, para elaborar um plano de financiamento para todo o eixo, é preciso ter em atenção a capacidade de financiamento "global" da infra-estrutura, nomeadamente pelas fontes seguintes:

- Estados e Regiões;
- fundos comunitários (RTE, fundos estruturais);
- receitas das portagens cruzadas (caso existam ou estejam planeadas³);
- eventuais parcerias público/privado (PPP).

Para além das declarações de intenções, é necessário verificar se os projectos que

² As fontes de informação são os ministérios que receberam um pedido oficial sob a forma de formulário pormenorizado a completar, secção por secção, e os gestores de infra-estrutura.

³ Conforme parece ser intenção da Região da Aquitânia para os eixos rodoviários transfronteiriços de ligação a Espanha.

compõem o eixo assentam numa base financeira sólida⁴. Se for caso disso, será necessário identificar e concertar as prioridades ao nível do planeamento das diferentes secções, sempre com o objectivo de garantir a continuidade dos corredores, contribuindo para assegurar um nível elevado de qualidade de serviço. Se tal for impossível, compete ao coordenador **identificar claramente os obstáculos** (administrativos, financeiros, ao nível da identificação das prioridades) com impacto negativo em todo o eixo e **tirar as conclusões que se imponham**.

2.2. Classificação dos projectos

De acordo com as primeiras constatações, é possível identificar três categorias de projectos:

1. **Os projectos cujo valor acrescentado europeu vai para além do interesse ou interesses nacionais.** É o caso típico das secções transfronteiriças e de certos ramais de acesso e, ainda, dos projectos no domínio da interoperabilidade. Estes projectos deverão ser considerados prioritários para poderem beneficiar de apoios financeiros comunitários⁵.

2. **Os projectos em que o interesse nacional é pelo menos equivalente ao interesse comunitário** e que apresentam deficiências (pontos de estrangulamento ferroviário, por exemplo).

3. **Os projectos em que o interesse nacional se sobrepõe aos outros interesses e que poderão funcionar independentemente da construção das outras secções**, bem como os projectos que podem facilmente beneficiar de outras fontes de financiamento comunitárias que não os fundos do orçamento RTE, e a que deverá ser dada menor prioridade no quadro da programação plurianual para o período de 2007-2013.

3. PONTO DA SITUAÇÃO DO PROJECTO PRIORITÁRIO N.º 3

3.1. Corredor do Atlântico (parte central):

3.1.1. Vitória – (Bilbau) - Dax

<i>Custo total</i>	<i>Custo 2007-13</i>	<i>Arranque das</i>	<i>Entrada em serviço</i>
--------------------	----------------------	---------------------	---------------------------

⁴ Algumas informações ainda não estão disponíveis.

⁵ Recomenda-se a concentração dos financiamentos comunitários, nomeadamente a título do orçamento RTE, nos troços de elevado valor acrescentado europeu, onde o apoio financeiro comunitário é determinante, em vez da dispersão por um grande número de projectos. Além de alguns destes projectos serem menos pertinentes em termos europeus, a dispersão dos fundos não permitirá (nalguns casos) alcançar um nível "crítico" de apoio que permita o seu lançamento.

<i>(milhões de euros)</i>	<i>(milhões de euros)</i>	<i>actividades</i>	
>4500	>4200	n.a.	2010-2020 ⁶

Este importante troço comporta várias subsecções. Uma primeira ramificação, também denominada «Y Basco», deverá efectuar a ligação entre Vitória e Bilbao. O seu custo é de, aproximadamente, 2 535 milhões de euros e os trabalhos deverão ser iniciados em breve. Em Vergara (a norte de Vitória), uma das ramificações toma a direcção de Irún, até à fronteira francesa. O custo desta secção está avaliado em 1 685 milhões de euros. A realização do «Y Basco» foi objecto de um acordo entre as autoridades espanholas, a ADIF e o Governo basco, em 24 de Abril de 2006.

O corredor que toma a direcção da França é supervisionado pelo **AEIE Vitória-Dax**, cuja assembleia constituinte teve lugar em 26 de Julho de 2005. O seu Presidente, Gonzalez Marín, que também é presidente da ADIF, tem nacionalidade espanhola, enquanto que o seu director tem nacionalidade francesa e o AEIE está sediado em Bordéus. Contrariamente ao que se verifica no caso do troço Perpignan-Figueras, esta secção não conta com uma Comissão Intergovernamental (CIG). Ainda não existe um acordo entre os dois Estados para construção desta secção transfronteiriça. **A assinatura de um acordo internacional parece, assim, um objectivo a curto-médio prazo, que deverá contribuir para oficializar os compromissos assumidos pelos dois Estados-Membros de realizar a totalidade da secção até 2020.**

O objectivo do AEIE é preparar a decisão de lançamento da secção (Vitória)-Vergara-**Irún-Bayonne**-(Dax), que se pode considerar um **troço transfronteiriço**, numa primeira fase por via da identificação dos estudos a realizar, tendo em vista estabelecer a ligação entre as redes francesa e espanhola (com a mesma bitola). O papel do AEIE consiste em desenvolver um projecto que permita efectuar a conexão, nas melhores condições técnicas e ao melhor custo possível, das redes francesa e espanhola.

De momento, o tráfego internacional, passageiros e mercadorias (limitado a 2,5 milhões de toneladas por ano), mantém-se a níveis modestos, prejudicado pela diferença de bitola entre as redes francesa e espanhola. Esta diferença de bitola é altamente prejudicial para a competitividade do transporte ferroviário: a título de exemplo, a simples operação de mudança de eixos de um comboio de produtos siderúrgicos (bobinas) que efectue a ligação entre Tours e Vitória representa 20% do custo total do transporte, o que, neste caso, impede o modo ferroviário de concorrer com o modo rodoviário. Estão, por conseguinte, previstas adaptações da rede convencional, entre Bordéus e Irún, antes da entrada em serviço do novo troço transfronteiriço, de modo a permitir o desenvolvimento do tráfego internacional de mercadorias (nomeadamente o lançamento de uma auto-estrada ferroviária).

⁶ Ainda não foi possível verificar algumas informações. A secção Vitória-Bilbao poderá ficar concluída até 2010. O troço Vitória-(Vergara)-Irún poderá entrar em serviço em 2013. No que se refere ao troço internacional (para além de Irún), não deverá ser dado início aos trabalhos antes de 2014.

Trata-se indiscutivelmente do troço de maior valor acrescentado europeu em todo o Corredor do Atlântico, pois permitirá eliminar o problema da diferença de bitola das duas redes. Logo, **deverá ser-lhe atribuída prioridade máxima ao nível do financiamento dos estudos previstos para o período de 2007-2013.**

3.1.2. Dax - Bordéus

<i>Custo total (milhões de euros)</i>	<i>Custo 2007-13 (milhões de euros)</i>	<i>Arranque das actividades</i>	<i>Entrada em serviço</i>
2500	0	n.a.	2020

A secção Dax-Bordéus tem cerca de 150 km. A linha actual possui uma capacidade residual bastante elevada, tendo conduzido a RFF a considerar, durante vários anos, a possibilidade da sua modernização (sinalização, electrificação, eliminação de passagens de nível) através de estudos preliminares.

O processo de **consulta pública** em fase de lançamento⁷ tem por objectivo realizar um debate público até ao Outono de 2006 e obter uma decisão ministerial, se possível antes de finais de 2007, para o lançamento dos estudos prévios (EP). Serão apresentadas várias alternativas (modernização da actual linha ou construção de uma linha nova, com várias opções de traçado). Os custos estimados são de cerca de **2,5 mil milhões de euros**. Entre as várias opções, convém chamar a atenção para a possibilidade de, numa distância de cerca de cinquenta quilómetros, se utilizar um troço comum às novas linhas de ligação a Dax e Toulouse.

A opção da construção de uma linha nova, constante da decisão sobre as orientações RTE⁸, parece ser a mais adequada para, no horizonte de 2020, dar resposta ao crescimento das relações Espanha-França-resto da Europa, através da frente atlântica. O debate público deverá permitir validar estas opções, que passarão, nomeadamente no caso do País Basco francês, pela sensibilização das populações.

Esta secção é particularmente importante para o futuro troço transfronteiriço: a construção de uma nova linha deverá permitir aumentar consideravelmente a capacidade do eixo a sul de Bordéus, de modo a evitar que, a prazo (devido ao aumento exponencial dos novos serviços ferroviários) este troço se transforme num ponto de estrangulamento. A construção deste troço continua a suscitar muitas dúvidas. Contudo, ainda não foi tomada uma decisão sobre qual das ligações, Dax ou Toulouse, será prioritária.

Este troço deverá merecer uma atenção especial no quadro da programação plurianual para o período de 2007-2013, apesar de agora ser mais provável que só possam ser co-financiados estudos durante este período, ficando o arranque das obras para depois de 2013. Contrariamente ao troço norte da nova linha, com muitas potencialidades em termos de passageiros, o troço a sul de Bordéus revela-se menos promissor e, na verdade, menos estratégico de um ponto de vista nacional. **Não**

⁷ O processo de consulta pública incide sobre todo o itinerário Bordéus-fronteira espanhola.

⁸ Decisão n.º 884/2004.

deixa, contudo, de ser indispensável para assegurar uma ligação ferroviária eficiente entre Espanha e França.

3.2. Corredor do Atlântico (troços "nacionais")

3.2.1. Nó de Bordéus/LAV Tours Bordéus

<i>Custo total⁹ (milhões de euros)</i>	<i>Custo 2007-13 (milhões de euros)</i>	<i>Execução financeira</i>	<i>Entrada em serviço</i>
6000	4600	n.a.	2013-2015

A construção da *Linha de Alta Velocidade Sud Europe Atlantique* (completada com a remodelação do nó de Bordéus) é um projecto extremamente ambicioso e com muitas potencialidades a nível de tráfego. O governo francês anunciou abertamente que a construção da linha Tours-Angoulême-Bordéus era uma das suas prioridades. O calendário previsional de realização prevê o seguinte:

- Conclusão das obras do nó de Bordéus até finais de 2010 no caso da primeira fase e até finais de 2013 no caso da segunda fase;

- Declaração de Utilidade Pública (DUP) do troço Bordéus-Angoulême em 2006, com entrada em serviço em 2013, e do troço Angoulême-Tours em 2008, com entrada em serviço em 2016.

A estes projectos deverão juntar-se as obras (100 milhões de euros) de adaptação do gabari (GB1) dos túneis da actual linha Tours-Hendaye, de modo a permitir a passagem da auto-estrada ferroviária, que utilizará a linha convencional.

Como é evidente, a nova linha Tours-Bordéus é essencial para garantir a coerência do Corredor do Atlântico. Na verdade, este troço não depende da construção das secções a sul de Bordéus. Regista-se uma grande procura potencial e as estimativas apontam para um significativo aumento da quota de mercado do transporte ferroviário no eixo Paris-Bordéus-(Toulouse) após a entrada em serviço da nova linha. O facto de as autoridades francesas estudarem a possibilidade de concessionar a linha prova que se trata de uma linha financeiramente atractiva, inclusive no quadro de uma PPP. **Logo, a intensidade do apoio comunitário deverá ser menor que para outras secções da linha, para as quais tal apoio representa um elemento determinante do arranque do projecto.**

3.2.2. Vitória-Madrid

<i>Custo total (milhões de euros)</i>	<i>Custo 2007-13 (milhões de euros)</i>	<i>Execução financeira</i>	<i>Entrada em serviço</i>
4881 ¹⁰	2576	47%	2007-2010

⁹ Dados relativos à LAV *Sud Europe Atlantique*. No que respeita ao nó de Bordéus, o custo total é de 362 milhões de euros, dos quais 292 milhões de euros no período de 2007-2013.

¹⁰ Custo global Madrid-Valladolid-Vitória.

O PEIT (plano estratégico de infra-estruturas e transporte), ratificado pelo Governo espanhol em Julho de 2005, apresenta alguns aspectos positivos e outros que carecem de esclarecimentos suplementares. No que se refere aos **aspectos positivos**, verifica-se que foram reforçadas as ligações entre Vitória e Saragoça (o que permitirá efectuar a ligação entre o Corredor do Atlântico e o Corredor do Mediterrâneo) e para lá de Valência. Na prática, permitirá equacionar a possibilidade de fazer circular comboios de mercadorias com partida da Região de Valência até França (num itinerário de bitola UIC) utilizando o Corredor do Atlântico, o que reforça o papel deste itinerário na perspectiva da criação de um Corredor Mediterrâneo-Atlântico dedicado principalmente ao transporte de mercadorias (o denominado «*magistrale fret*»). Este aspecto positivo é contrabalançado com **as dúvidas em torno da introdução da bitola UIC na secção Vitória-Valladolid** que levam, pelo menos numa fase inicial, a optar por sistemas de mudança automática de bitola em Valladolid e Vitória. A consequência directa desta medida é a impossibilidade de, a curto prazo, fazer circular comboios de mercadorias em bitola UIC para lá de Valladolid e de, no que se refere aos passageiros, as composições susceptíveis de efectuar a ligação Bordéus-Madrid ficarem limitadas aos comboios “Talgo”, o que, na prática, significa a eliminação dos comboios de alta velocidade convencionais. Esta situação coloca um verdadeiro problema de interoperabilidade e reduz o poder de atracção do Corredor do Atlântico, nomeadamente no que respeita às mercadorias, para os destinos a sul de Vitória. Esta questão deverá ser estudada em profundidade com as autoridades interessadas, de modo a analisar as eventuais soluções que assegurem a total interoperabilidade da rede para além de Vitória.

Grande parte do eixo já está em obras e, de acordo com as informações enviadas pelo *Ministerio de Fomento* espanhol, os troços ainda por realizar deverão beneficiar de um apoio através dos fundos estruturais (FEDER e Fundo de Coesão). Numa perspectiva de complementaridade, não fica, contudo, excluída a hipótese de utilizar o orçamento RTE para, tal como já aconteceu noutras ocasiões, financiar igualmente os estudos eventualmente necessários. As obras em curso deverão ficar concluídas entre 2007 e 2010.

3.2.3. Madrid-Lisboa/Porto

	<i>Custo total (milhões de euros)</i>	<i>Custo 2007-13 (milhões de euros)</i>	<i>Entrada em serviço</i>
Madrid-fronteira P	3773	3717	2010
Fronteira E - Lisboa	2921	2921	2013
Lisboa – Porto	4662	4662	2015

Trata-se de uma prioridade dos governos espanhol e português, embora as actuais previsões de crescimento do tráfego – atendendo a um importante efeito de fronteira - não sejam das mais elevadas. Actualmente, a linha está programada para os 300-350 km/h. Para reforçar a sua rentabilidade, não será de excluir uma alteração ao projecto, de modo a construir uma linha mista (passageiros-mercadorias), tendo em vista rentabilizar melhor a infra-estrutura, com uma velocidade de exploração

mais baixa que nas outras linhas novas. O início dos trabalhos está previsto para finais de 2006 ou princípios de 2007 e a entrada em serviço para 2010 (troço Madrid-fronteira). O gabari da via será UIC. De acordo com as informações transmitidas por Portugal e por Espanha, a preferência vai para um financiamento de tipo FEDER - Fundo de Coesão.

3.3. Corredor do Mediterrâneo

Este corredor encontra-se numa fase de execução mais adiantada comparativamente ao corredor do Atlântico. O troço transfronteiriço franco-espanhol já está em construção e as secções a sul de Figueras já beneficiaram de fundos comunitários (FEDER e Fundo de Coesão), o que permitiu a entrada em serviço da linha Madrid-Lérida em 2004. A norte do troço internacional, o avanço é menor devido ao facto de, numa importante secção de linha (270 km), a planificação estar menos adiantada que no resto do corredor.

3.3.1. Perpignan-Figueras

<i>Custo total (milhões de euros)</i>	<i>Custo 2007-13 (milhões de euros)</i>	<i>Execução financeira</i>	<i>Entrada em serviço</i>
1 100	380	65%	2009

A construção da nova linha Perpignan-Figueras assenta no acordo assinado entre a França e a Espanha em **10 de Outubro de 1995**, o qual, desde essa data, passou a definir as grandes linhas da nova infra-estrutura e, convirá sublinhá-lo, constitui uma das raras parcerias público-privado (PPP) já constituídas no domínio das redes ferroviárias transeuropeias. A actual contribuição comunitária ascende a mais de 10% e, a avaliar pela disponibilidade financeira, a taxa de financiamento poderá ir até 20% no período de 2007-2009, data em que o projecto deverá ficar concluído.

Se, do simples ponto de vista da infra-estrutura, a construção do troço Perpignan-Figueras constitui um grande progresso no sentido de assegurar a continuidade e a interoperabilidade da rede transeuropeia de transportes (a linha será equipada com o sistema ETCS, nível 2), as potencialidades deste novo eixo continuam a suscitar dúvidas. À luz dos elementos transmitidos pelas autoridades francesas e espanholas, a nova linha de caminho-de-ferro parece ter um reduzido poder de atracção (está previsto transportar apenas 2,9 milhões de toneladas em ritmo de cruzeiro na linha nova¹¹ contra os 5 milhões de toneladas potenciais). A SNCF forneceu elementos de resposta ao sublinhar que os direitos de passagem do **troço concessionado entre Perpignan e Figueras absorveriam a totalidade da capacidade contributiva de um comboio** no itinerário Nîmes-Barcelona. O nível de direitos seria, por conseguinte, demasiado elevado para ser aliciante para as mercadorias¹². Esta situação poderá levantar o grave problema da capacidade de

¹¹ A questão da utilização da nova linha continua a não estar totalmente resolvida.

¹² Dito de outro modo, neste itinerário, os níveis dos direitos de passagem – conforme definidos pelas autoridades competentes - tendem a privilegiar o transporte de passageiros (os comboios de passageiros proporcionam maior remuneração que os comboios de mercadorias), em detrimento do transporte de mercadorias.

transferência de uma parte significativa do tráfego de mercadorias da estrada para o caminho-de-ferro. Para evitar o desaparecimento do transporte ferroviário de mercadorias neste eixo, tanto a **RFF** como a **ADIF** poderão ser obrigadas a reduzir consideravelmente os direitos de passagem nas secções da sua responsabilidade, a montante como a jusante, ou a privilegiar a utilização da linha costeira, não interoperável. Nenhuma destas soluções se afigura a melhor. **Estas questões merecem todas uma análise cuidada e uma resposta das autoridades competentes na matéria.**

3.3.2. Troços franceses

	<i>Custo total (milhões de euros)</i>	<i>Custo 2007-13 (milhões de euros)</i>	<i>Entrada em serviço</i>
Nîmes-Montpellier	1200	1200	2011
Montpellier-Perpignan	n/a	n/a	>2015

No caso do troço **Nîmes-Montpellier (linha mista mercadorias/passageiros)**, foi decidido realizar um estudo, que só foi possível lançar em 2006, com cerca de um ano de atraso em relação ao calendário inicialmente previsto, tendo em vista um financiamento de tipo público-privado (delegação de serviço público). Na melhor das hipóteses, as obras deverão ficar concluídas em 2011-2012.

Trata-se de um projecto particularmente importante, pois **o troço em questão constitui o principal ponto de estrangulamento existente neste eixo na direcção de Espanha**. Assim sendo, o projecto deverá ser analisado pelo seu justo valor no âmbito da programação financeira para o período de 2007-2013.

No caso da secção **Montpellier-Perpignan**, o único planeamento de que se tem conhecimento nesta fase é a modernização do sistema de alimentação eléctrica e de sinalização, tendo em vista aumentar um pouco a sua capacidade (a taxa de utilização da linha, em que circulam comboios de diferentes tipos, está próxima da saturação). Atendendo a que, a curto prazo, não está previsto construir uma nova linha, esta situação poderá ter consequências no desenvolvimento do eixo no seu todo (em caso de crescimento paralelo dos tráfegos internacionais e regionais, este troço poderá transformar-se num importante ponto de estrangulamento) e, em especial, na rentabilidade da nova secção internacional. **Assim, recomenda-se uma análise aprofundada das soluções propostas e dos montantes necessários (ainda não comunicados), bem como do escalonamento das várias fases de execução.** É conveniente ter em conta que a construção desta nova linha poderá colocar sérias dificuldades: o território atravessado é geograficamente complexo, algumas áreas são protegidas, outras caracterizam-se por uma densa malha urbana. Quanto ao custo da nova linha, os montantes indicativos situam-se entre os **4 100 e os 4 600 milhões de euros**.

3.3.3. Troços espanhóis¹³

<i>Custo total (milhões de euros)</i>	<i>Custo 2007-13 (milhões de euros)</i>	<i>Execução financeira</i>	<i>Entrada em serviço</i>
2264	1780	21%	2009

A linha Madrid-Lérida está concluída e em serviço. Os últimos problemas de funcionamento do sistema de sinalização europeu¹⁴ ETCS, nível 2, foram resolvidos e o sistema está operacional desde Maio de 2006. Apesar destas complicações, devido a um problema de interface entre as balizas instaladas ao longo da via e os equipamentos de bordo, a Espanha optou resolutamente por alargar o sistema ERTMS a todos os corredores principais. O troço Lérida-Barcelona encontra-se em fase de conclusão e deverá entrar em serviço em 2007. Em princípio, o troço Barcelona-Figueras ficará concluído ao mesmo tempo que o troço transfronteiriço mas, devido a atrasos no planeamento, a sua entrada em serviço poderá ser atrasada em relação à data de conclusão do troço transfronteiriço (a diferença de bitola não permite a ligação à rede convencional - o que cria um sério problema). O financiamento do conjunto destas secções é assegurado por fundos públicos espanhóis e pelo Fundo de Coesão. No passado, a contribuição do orçamento RTE centrou-se unicamente na fase de estudos e tudo indica que, neste caso, as autoridades espanholas tencionam manter a mesma abordagem.

4. CONCLUSÕES – RECOMENDAÇÕES

Os principais ensinamentos a extrair desta primeira avaliação do Eixo ferroviário (prioritário) de alta velocidade do sudoeste da Europa são os seguintes:

- Existe uma vontade **manifesta** dos três Estados em causa de reforçar as suas ligações ferroviárias, as quais, de momento, são prejudicadas pela obsolescência de algumas infra-estruturas e pela **falta de interoperabilidade** das redes.
- As previsões de crescimento de tráfego ferroviário parecem animadoras, atendendo à dinâmica das trocas comerciais entre a Península Ibérica e o resto da Europa.
- Os investimentos necessários, no período de 2007-2013, à realização do conjunto das infra-estruturas ascendem a mais de **26 mil milhões de euros, dos quais cerca de 16 mil milhões poderão ser elegíveis a título de outros fundos comunitários que não os fundos RTE (cerca de 60%)**. Os troços transfronteiriços representam um investimento total de **2 600 milhões de euros**, dos quais cerca de **800 milhões** já foram atribuídos.
- Alguns troços poderão ser financiados através de **mecanismos de tipo PPP** (a exemplo da ligação Perpignan-Figueras), o que permitirá compensar as limitações do investimento público.

¹³ Os dados dizem respeito ao troço Barcelona-Figueras.

¹⁴ Toda a linha é interoperável.

Alguns aspectos relacionados com o projecto carecem, contudo, de mais esclarecimentos das autoridades competentes (Estados – Regiões – Comunidade):

- É necessário definir melhor o calendário de realização de algumas secções, para evitar desperdiçar os benefícios retirados da construção de novas infra-estruturas, dado **subsistirem** pontos de estrangulamento (**baixa capacidade, falta de interoperabilidade**), que colocam entraves ao desempenho dos Corredores do Atlântico e Mediterrâneo deste eixo .
- O objectivo das redes transeuropeias vai para além da simples construção de uma infra-estrutura: estas também devem contribuir para o bom funcionamento do mercado interno em geral e do mercado de transportes em particular. Neste contexto, o **funcionamento otimizado da rede passará pela adopção de uma política de transportes coerente para o conjunto dos eixos em questão**. No que se refere às relações entre a Península Ibérica e o resto da Europa, estas deverão passar por uma **harmonização de prioridades**: embora pareça ser do interesse de todas as partes, a implementação de uma política de transferência modal, do modo rodoviário para o ferroviário, nomeadamente no caso das mercadorias, só poderá efectivar-se se forem tomadas as medidas adequadas, quer no plano das infra-estruturas quer no da tarifação, de ambos os lados dos Pirenéus.
- Embora, no seu conjunto, o projecto apresente um elevado valor acrescentado europeu, nem todas as secções que o compõem beneficiam das mesmas vantagens em termos de financiamento comunitário. Enquanto que, especialmente no caso de Portugal e Espanha, parte desses custos poderão ser elegíveis a título do objectivo de convergência ou do Fundo de Coesão, no caso da França, esta não beneficiará desses fundos; a Espanha, por seu lado, deixará de beneficiar do nível de financiamento que lhe era aplicável no período orçamental anterior. Logo, é necessário acordar num **princípio de equidade** para a repartição dos financiamentos comunitários. No caso dos troços situados em zonas que beneficiam do objectivo de convergência ou do fundo de coesão deverá, pois, recorrer-se prioritariamente a esses fundos e não ao orçamento RTE. Neste caso, trata-se de assegurar uma distribuição **otimizada** do apoio comunitário a todo o eixo.
- Deverão ser estudadas modalidades de co-financiamento - mais adaptadas que as actualmente em vigor - de modo a reforçar a eficácia dos apoios concedidos através do orçamento RTE. A título de exemplo, o financiamento *ab initio* (sob determinadas condições) permitiria reduzir significativamente as despesas financeiras e facilitaria a aplicação do princípio da “adicionalidade”.

Programa de trabalho

Acção	Objectivo	Aspectos "críticos"	Situação	Contactos
1. Fazer o ponto da situação relativamente a todo o corredor.	Apresentar um primeiro relatório à Comissão sobre a situação até Julho de 2006	Maturidade dos projectos – concordância dos calendários	Acção concluída	Autoridades FR, ES, gestores de infra-estrutura, empresas ferroviárias, Membros do PE
2. Obter um calendário preciso e garantias de financiamento para a construção das secções que compõem o eixo prioritário n.º 3	Elaborar uma proposta de financiamento definitiva, tendo em vista a adopção da programação plurianual para 2007-2013. Desenvolver um plano de financiamento com os outros parceiros comunitários (DG REGIO, BEI, etc.), nomeadamente para as secções que possam beneficiar de apoios comunitários através de outros fundos que não os fundos RTE	Conciliação dos calendários de realização e dos constrangimentos financeiros. Obtenção de garantias sobre os compromissos financeiros assumidos por cada parte interessada. Definição dos troços prioritários. Coordenação dos diferentes fundos comunitários. Criação de mecanismos de financiamento inovadores. Adopção do regulamento financeiro RTE.	Primeira avaliação: Julho de 2006. Versão definitiva: Novembro de 2006	Autoridades FR, ES, PT, promotor(es) do projecto, autoridades locais, BEI, instituições financeiras, DG REGIO
3. Identificar os eventuais problemas que possam afectar a construção do eixo	Propor, para cada secção com problemas, soluções de ordem técnica, ambiental e administrativa	Concordância do calendário de realização das diferentes secções. Interoperabilidade das redes. Concordância das políticas (prioridades)	Problemas parcialmente identificados	Autoridades FR, ES, PT, promotor(es) do projecto, autoridades locais, gestores de infra-estrutura, empresas ferroviárias, DG REGIO
4. Identificar as sinergias entre o PP3 (Corredor do Mediterrâneo) e o PP6, de modo a criar um eixo ferroviário de grande capacidade Leste-Oeste a Sul dos Alpes	Propor um plano de acção comum PP3-PP6	Organização de uma reunião com as autoridades interessadas. Elaboração de uma declaração de intenções (?) sobre o desenvolvimento do corredor Mediterrâneo-Alpes.	A apresentar ao PE e ao Conselho até Julho 2007	Coordenador PP6, Autoridades FR, ES, promotor(es) do projecto, gestores de infra-estrutura, empresas ferroviárias