



RELATÓRIO ANUAL DE ACTIVIDADES
DO COORDENADOR EUROPEU

Etienne Davignon

PROJECTO PRIORITÁRIO N.º 3

«Eixo ferroviário de alta velocidade do Sudoeste da Europa»

19 de Julho de 2007

Bruxelas

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

O presente relatório foi finalizado em 19 de Julho de 2007

Índice

1. Introdução	p.3
2. Ponto da situação	p.3
2.1 Corredor do Mediterrâneo	p.4
2.2 Corredor do Atlântico	p.8
2.3 Madrid-Lisboa/Porto	p.10
3. Conclusões e recomendações	p.10

Anexo : **Mapa do projecto prioritário n.º 3 (andamento do projecto)**

1. INTRODUÇÃO

O eixo ferroviário de alta velocidade do Sudoeste da Europa (projecto prioritário n.º 3) constitui um elemento fundamental da continuidade da rede ferroviária transeuropeia. O objectivo é permitir 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, nomeadamente de mercadorias¹.

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-Figueres-Barcelona-Madrid), bem como uma ligação entre Espanha e Portugal (**Madrid-Lisboa/Porto**).

Os projectos que compõem este eixo são, todos eles, linhas novas de alta velocidade (para velocidades de pelo menos 250 km/h), mas vários troços poderão ser utilizados tanto por comboios de passageiros de alta velocidade como por comboios de mercadorias.

Este projecto permitirá tirar a Península Ibérica do seu isolamento ferroviário, decorrente da diferença de bitola relativamente ao resto do continente (ver o relatório precedente) e configura-se, também, como elemento essencial para a aplicação de uma política de mobilidade centrada numa maior utilização do modo ferroviário, num contexto de forte crescimento das trocas comerciais transpirenaicas.

O desafio com que se confronta o coordenador é, também ele, duplo: preservar, face às prioridades nacionais, as prioridades e a coerência da rede transeuropeia e zelar pela sintonia das políticas de mobilidade dos três Estados-Membros a que este eixo interessa.

2. PONTO DA SITUAÇÃO

A análise das propostas apresentadas pelos Estados-Membros no quadro da programação plurianual 2007-2013 permitirá completar o presente relatório, uma vez conhecidas as propostas. Independentemente dos montantes que os Estados-Membros interessados venham a solicitar para o co-financiamento dos projectos que compõem este eixo, a avaliação das propostas permitirá determinar se foram seguidas as recomendações formuladas pelo coordenador no relatório de 2006 relativamente a alguns aspectos importantes (a interoperabilidade e a definição das secções transfronteiriças). À luz dos resultados da avaliação das propostas de financiamento para 2007-2013, o coordenador poderá fornecer à Comissão elementos de análise complementares.

¹ Algumas composições de passageiros dispõem de eixos adaptáveis às diferentes bitolas (podendo assim circular nas duas redes), mas não os vagões. As soluções possíveis são três: mudança de eixos, transbordo das mercadorias dos vagões de bitola UIC para vagões de bitola ibérica (larga) ou transbordo das mercadorias para camiões antes da fronteira. Estima-se que 5 a 10% das passagens de pesados na fronteira franco-espanhola de Irún se devem a este tipo de tráfego, que poderia em grande parte evitar-se se as duas redes fossem interoperáveis.

2.1. Corredor do Mediterrâneo

Os progressos na execução deste corredor – o mais avançado dos três e provavelmente o mais prometedor em termos de tráfego – são assimétricos. A construção da nova linha (660 km) entre Madrid e Barcelona deverá ficar concluída até finais de 2007. 575 km estão já em serviço, entre Madrid e Tarragona, o que permitiu reduzir em quase metade o tempo de percurso entre a capital espanhola e Barcelona. Os problemas de instalação do sistema ERTMS de gestão do tráfego, que limitavam tanto a capacidade como a velocidade de ponta admissível na linha, foram em grande parte resolvidos: a velocidade máxima autorizada para certos comboios é de 300 km/h desde Maio de 2007.

O traçado da nova infra-estrutura em Barcelona, nomeadamente a passagem na proximidade de zonas particularmente sensíveis, foi, todavia, fonte de sérios problemas para as autoridades espanholas, do que resultaram atrasos – de alguma importância – na entrada em serviço deste troço. Foi necessário efectuar uma nova avaliação do impacto ambiental (DIA, em Espanha), que só em 30 de Maio último viria a ser aprovada. Segundo as estimativas, os atrasos serão da ordem de 36 meses relativamente ao calendário inicial. O impacto na continuidade deste corredor é contudo limitado, visto estar igualmente prevista uma linha de circunvalação de Barcelona.

No que respeita às secções a norte de Barcelona, o coordenador europeu, Etienne Davignon, solicitou às autoridades espanholas que o informassem de eventuais atrasos na construção resultantes de problemas com a travessia de Girona e a ligação da nova linha internacional à rede espanhola, em Figueres. Em 8 de Junho de 2007, o Ministério dos Transportes (*Ministerio de Fomento*) espanhol anunciou atrasos da ordem de três anos na conclusão dos dois troços entre Girona e Figueres. A impossibilidade de concluir os trabalhos antes de 2012 não permite a ligação directa da nova linha Perpignan-Figueres à rede espanhola de alta velocidade. Dado o impacto destes atrasos na continuidade do Corredor do Mediterrâneo do PP3, o coordenador solicitou esclarecimentos sobre as causas dos atrasos ao *Ministerio de Fomento*, bem como a adopção de soluções provisórias para evitar que a nova linha Perpignan-Figueres, concessionada a uma entidade privada (TP Ferro), fique por utilizar por um período significativo. O ministério já forneceu alguns elementos de resposta e foi possível proceder a uma primeira avaliação das propostas e das incidências destes atrasos, necessariamente sumária dado o pouco tempo de que se dispôs.

Análise da situação

A simultaneidade da entrada em serviço da secção concessionada (prevista, nos termos do contrato de concessão, para **Fevereiro de 2009**) e **das vias de acesso à rede espanhola** de alta velocidade e de bitola UIC, a sul de Figueres, **parece comprometida**. Os atrasos serão da ordem de três anos.

Duas secções são particularmente problemáticas: a secção imediatamente a jusante da concessionada Perpignan-Figueres e a travessia (em parte subterrânea) da cidade de Girona. De facto, parece difícil assegurar ligações directas entre Perpignan e Barcelona a partir de Fevereiro de 2009. **Sem uma solução provisória, o túnel, cuja entrada em serviço está prevista para daqui a menos de dois anos, poderá não ser utilizado durante cerca de 36 meses**. Estão a ser estudadas alternativas e

espera-se para breve uma decisão das autoridades competentes:

- ligação provisória entre a linha nova e a rede convencional espanhola (bitola larga) ao nível de Figueres, com assentamento de um terceiro carril e a instalação de um dispositivo de mudança de bitola;
- equipamento da linha convencional, do sul de Figueres ao sul de Girona, com um terceiro carril e ligação com a linha nova em construção.

Estas soluções provisórias, que no conjunto representam mais de 50 km, implicam todavia **fortes restrições**, nomeadamente a nível da interoperabilidade:

- impossibilidade de circularem TGV (as composições previstas – em construção – não são adaptadas à circulação na rede convencional espanhola, cuja electrificação é diferente²). É possível utilizar composições de bitola variável, mas as ligações entre Madrid, Barcelona e França exigirão transbordo em Perpignan;
- grandes dificuldades no sector mercadorias (não há locomotivas eléctricas interoperáveis³). Uma solução poderá consistir na utilização de locomotivas diesel, mas isso obrigará a reforçar os sistemas de ventilação no túnel;
- necessidade de o material circulante estar equipado com ERTMS (para a nova linha transfronteiriça) e ASFA (para a linha convencional em Espanha), o que acarreta sobrecustos importantes se o material se destinar a utilização provisória, visto que teria de ser substituído num curto lapso de tempo;
- perda de rendimento (menos receitas) para o concessionário, uma vez que o volume de tráfego poderá ser inferior ao previsto.

Põe-se igualmente a questão da **indemnização do concessionário** pelo(s) Estado(s)-Membro(s), pela eventual perda de rendimento.

«Preocupam-me as repercussões que tais atrasos poderão ter nos outros troços deste eixo prioritário e insisto na necessidade de assegurar o bom funcionamento das parcerias público/privado no domínio ferroviário», assinalou Etienne Davignon.

Há que reconhecer que é relativamente frequente os grandes projectos de infra-estruturas (designadamente ferroviárias) sofrerem atrasos mais ou menos importantes.

No caso vertente, as autoridades espanholas justificam os atrasos com os problemas técnicos que coloca a inserção da linha nova num meio particularmente complexo e sensível (travessias urbanas). O coordenador recordou, contudo, às autoridades espanholas que as consequências dos atrasos extravasam o quadro espanhol e poderão afectar outros troços deste eixo transeuropeu, **sobretudo o troço transfronteiriço Perpignan-Figueres**, concessionado a uma empresa privada. Dever-se-á, portanto, decidir de medidas correctivas a montante, de concerto com todas as partes interessadas. Tais medidas são indispensáveis para fazer face a este importante desvio ao calendário de execução.

Desta situação podem retirar-se vários ensinamentos úteis:

² 3000 V em Espanha e 1500 V e 25000 V em França.

³ Entre a ordem de encomenda e a entrega distam frequentemente três anos.

- a necessidade, já evocada pelo coordenador no relatório de 2006, de «*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*» continua a ser uma prioridade incontornável. É pois crucial, para todo o Corredor do Mediterrâneo do PP3, uma boa coordenação de todas as partes interessadas;

- o caso particular da Espanha, cuja bitola difere da do resto da Europa, requer a adopção de soluções provisórias, coordenadas, para assegurar a ligação directa entre Barcelona e Perpignan;

- conviria repensar o papel da Comissão Intergovernamental (CIG) franco-espanhola no sentido de facilitar a coordenação das actividades de planeamento dos dois Estados-Membros e alargá-lo às vias de acesso. Impõe-se uma iniciativa neste capítulo.

Segundo Etienne Davignon, é urgente **uma verdadeira visão de conjunto da planificação dos projectos em todo o eixo**. O coordenador tenciona, assim, organizar até finais de 2007 – o mais tardar – uma reunião quadripartida com os ministros dos transportes interessados no PP3 para examinar a **coordenação dos calendários** de construção das **secções transfronteiriças e suas vias de acesso**.

No que respeita à secção **Perpignan-Figueres (concessionada à TP Ferro)**, as obras decorrem normalmente, malgrado um atraso de seis meses por imponderáveis geotécnicos. Este atraso não deverá ter incidências na data de recepção da obra, prevista para Fevereiro de 2009. A escavação das duas galerias ficará terminada até **finais de Setembro de 2007**. A construção das vias de acesso (também concessionadas) prossegue segundo as previsões, tanto em Espanha como em França. No final do primeiro semestre de 2007, trabalhavam nestas obras cerca de 1100 pessoas. Do lado francês, as terraplenagens e obras de arte estão concluídas a 85% e do lado espanhol anda-se perto dos 100%.

Importa mencionar um detalhe importante: os trainéis na linha atingem por vezes os **18 por mil**, o que obrigará, no caso dos comboios de mercadorias, ou a reduzir a sua massa ou a utilizar duas locomotivas para a sua tracção. Com trainéis menos acentuados⁴, que evitassem a necessidade de dupla tracção, o transporte de mercadorias neste eixo teria podido ganhar competitividade graças a custos de exploração menores.

Quanto às secções francesas, **a construção da linha Montpellier-Perpignan** (custo: 3000 milhões de euros – valor actualizado) está programada para 2015-2020, com entrada em serviço entre 2020 (no mínimo) e 2025 (no máximo). A primeira etapa consiste na modernização da infra-estrutura existente (sinalização). Esta obra permitirá fazer face ao crescimento do tráfego para que apontam os estudos efectuados pela RFF (Réseau Ferré de France). Os atrasos na construção das vias de acesso em Espanha terão muito provavelmente repercussões no nível de tráfego neste eixo, adiando assim a data em que se previa que a linha atingisse a saturação. Nas discussões entre as partes interessadas neste projecto não se excluiu a

⁴ Que acarretariam, todavia, sobrecustos para o projecto.

possibilidade de um adiamento da construção deste troço. Torna-se, pois, necessário esclarecer a situação.

Embora não fosse comprometer directamente a continuidade do eixo, já que seria possível utilizar a infra-estrutura existente enquanto não se construísse a linha nova, o eventual adiamento deste projecto afectaria, todavia, o potencial de crescimento do tráfego neste eixo. Considera, portanto, o coordenador que o adiamento do prazo previsto para a construção desta infra-estrutura – relativamente ao calendário estabelecido nas orientações – penalizaria o crescimento do tráfego no PP3, nomeadamente o de longa distância. A vontade expressa pelas autoridades francesas de arrancarem com serviços de auto-estrada ferroviária⁵ em resposta ao congestionamento crescente da auto-estrada A9, na óptica da transferência modal, é outro argumento em prol da conclusão da infra-estrutura até 2020.

A construção da linha de circunvalação Nîmes-Montpellier (custo: 1200 milhões de euros), onde se situa o principal estrangulamento do eixo em território francês, está programada para 2009-2013. Este é um projecto de alto valor acrescentado europeu, indispensável para garantir o bom escoamento do tráfego de longa distância (mercadorias, prioritariamente, e passageiros, visto que esta linha de cerca de 70 km será mista) e que irá também contribuir para resolver o problema do crescimento do tráfego local numa região de forte expansão demográfica, graças aos canais horários libertados na linha existente. Conforme já indicara o coordenador no seu relatório anterior, este projecto será objecto de atenção especial no quadro da programação plurianual 2007-2013. A execução do projecto tem por base um contrato de parceria, cabendo ao parceiro privado financiar e construir a infra-estrutura. O convite para apresentação de propostas está previsto para a segunda metade de 2007, a fim de se formalizar o acordo em 2009, e a conclusão das obras para 2013.

2.2. Corredor do Atlântico

A execução deste projecto – em Espanha – está a avançar rapidamente. A secção **Madrid-Valladolid**, com cerca de 180 km, e que compreende um túnel de grande extensão (cerca de 28 km), entrará em serviço em Dezembro de 2007. Os processos de concurso para a maior parte dos troços entre Valladolid e Bilbao estão em fase de adjudicação. No «**Y Basco**», que faz parte deste corredor, iniciaram-se já as obras em várias secções entre Vitória e Bilbao. Quanto às restantes, prevê-se que o Governo do País Basco (que é o dono da obra) lance os concursos até final do ano.

Uma das preocupações do Governo do País Basco⁶, de que Etienne Davignon compartilha, é assegurar que estas novas infra-estruturas, nomeadamente a secção Valladolid-Burgos-Vitória, sejam igualmente utilizadas para o transporte de mercadorias e que, se necessário, as linhas existentes sejam convertidas à bitola UIC, de modo a possibilitar o transporte de mercadorias (sem transbordos) pelo menos até Valladolid. As operações de transbordo (mercadorias) a que actualmente

⁵ Em 29 de Março de 2007, foi inaugurado pelo então Ministro dos Transportes francês, Dominique Perben, um serviço experimental de auto-estrada ferroviária Luxemburgo-Perpignan. Trata-se de um itinerário de extensão superior a 1000 km, que entrará em serviço no Outono de 2007.

⁶ Encontro entre Etienne Davignon e a Ministra dos Transportes, Nuria López de Guereñu.

é necessário proceder na fronteira, pela falta de continuidade da rede, **devem ser suprimidas** e não apenas transferidas para **umas dezenas de quilómetros adiante**. O desenvolvimento do tráfego neste eixo e o *timing* de execução dos outros projectos, nomeadamente em França, dependerá em grande medida das condições de exploração⁷ oferecidas – na rede espanhola – a fim de favorecer a transferência modal, do modo rodoviário para o ferroviário.

O «**Y Basco**» irá ligar-se à rede francesa próximo de Irún. A divergência dos calendários espanhol e francês, e dos respectivos procedimentos administrativos, representa também aqui um problema importante. Se olharmos para o planeamento das vias de acesso ao futuro troço transfronteiriço, há um expressivo desfasamento, de cerca de sete anos, entre os dois planos. Prevê-se que o «Y Basco» fique concluído até 2013 e a ADIF, o gestor da infra-estrutura ferroviária espanhola, conta iniciar os estudos respeitantes à secção que liga à fronteira franco-espanhola a partir de finais de 2007. O plano francês está claramente menos avançado, já que só está previsto iniciar a construção da secção transfronteiriça em 2013, na melhor das hipóteses. O desfasamento relativamente ao previsto na decisão sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, de 2004, é agora patente: a decisão n.º 884/2004 previa a conclusão do projecto Vitória-Dax para 2010. Não se conhece ainda, aliás, a definição precisa da secção transfronteiriça.

O coordenador considera que se deve dar atenção especial a esta secção, que faz a ligação das redes francesa e espanhola. Três aspectos são particularmente críticos:

- definir com precisão a secção transfronteiriça (cujo planeamento deverá ser conjunto), a fim de que ela seja plenamente consonante com o resto do eixo⁸;
- dar prioridade ao lançamento dos estudos para a construção da referida secção. Deverá ser atribuído um apoio significativo a título do orçamento comunitário, desde que os Estados-Membros introduzam um pedido comum;
- arranjar uma solução para garantir a continuidade da rede na falta da nova infra-estrutura transfronteiriça.

O coordenador considera, neste contexto, que seria oportuno, para eixos desta importância, ponderar os meios necessários para estabelecer um verdadeiro planeamento transeuropeu, coordenado e vinculativo.

A criação de uma CIG franco-espanhola para o Corredor do Atlântico do PP3 está nos planos a curto prazo das autoridades dos dois países e responde a uma das preocupações manifestadas pelo coordenador. Esta CIG deverá ter um mandato claro: garantir a boa coordenação das actividades nas vias de acesso nacionais e no

⁷ E também da boa localização dos centros intermodais, para as transferências ferroviário-rodoviário.

⁸ A secção deverá, assim, ser identificada sem penalizar os estudos e os trabalhos já em curso (ou cujo início se prevê a curto prazo) do lado espanhol, mas também sem dar origem a condicionalismos (de traçado, nomeadamente) que possam perturbar os estudos e a consulta pública que se irão realizar em França nos próximos anos. O AEIE (e a futura CIG que os dois Estados-Membros pretendem criar) deveriam ter um papel central neste contexto.

troço transfronteiriço, a fim de evitar os problemas surgidos no Corredor do Mediterrâneo.

A futura ligação **Dax-Bordéus**, a norte desta secção internacional, esteve em consulta pública entre finais de Agosto e finais de Dezembro de 2006. Este processo – ao delimitar com precisão o que estava em jogo em relação a esta infra-estrutura – permitiu um consenso muito amplo dos cidadãos. As principais questões levantadas prendiam-se com a justificação da construção da linha face ao tráfego esperado e com a inserção da linha num meio sensível. Tinham sido propostos três traçados (e ainda a opção «zero»), tendo o Estado optado pelo mais oriental, que permite que parte da infra-estrutura sejam utilizada em comum com a futura linha de alta velocidade Bordéus-Toulouse. O intervalo de custos está por precisar, mas deverá ser de **3500 a 4200 milhões** de euros, e a entrada em serviço está prevista para 2020 (em conformidade com as indicações do Anexo III das orientações para a RTE-Transportes).

Todavia, tendo em conta o desfasamento entre a construção da linha e o calendário espanhol, seria importante tomar disposições para que a infra-estrutura⁹ possa dar resposta, durante os próximos quinze anos, ao crescimento do tráfego resultante da aplicação de uma política de transferência modal acordada pelos Estados Membros interessados.

No que respeita à secção **Bordéus-Tours**, o Estado francês decidiu concessionar a linha. O convite para apresentação de propostas foi lançado no final de 2006 e o concessionário será seleccionado até final de 2008. O anteprojecto sumário (APS) da secção Tours-Angoulême foi aprovado em Abril de 2007 e o processo de consulta pública («Enquête d'Utilité Publique») será lançado até ao fim do ano. A execução deste projecto prossegue segundo o calendário previsto.

A linha de alta velocidade Paris-Tours-Bordéus-Toulouse/Dax constituirá um importante eixo das redes francesa e transeuropeia no horizonte de 2020. O coordenador considera todavia que, face ao alto valor acrescentado do eixo (Paris)-Tours-Bordéus-Toulouse para o tráfego interno francês, a secção Tours-Bordéus é menos prioritária para beneficiar de apoio a título do orçamento comunitário do que as secções a sul de Bordéus, cuja rentabilidade – pelo menos nos primeiros tempos – será claramente menor.

2.3. Madrid-Lisboa/Porto

Esta linha nova é particularmente importante para o desenvolvimento das relações ferroviárias entre Espanha e Portugal, até agora dificultadas por uma infra-estrutura de características obsoletas. Por ocasião de um encontro, no Outono de 2006, com a Secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino, o coordenador confirmou ser sua prioridade a construção da secção transfronteiriça. O coordenador espera, portanto, que as autoridades portuguesas e espanholas apresentem uma proposta conjunta ao convite para apresentação de propostas no âmbito do orçamento plurianual 2007-2013. Seria igualmente útil, neste contexto, verificar a concordância dos calendários de execução, a fim de evitar a repetição dos problemas surgidos noutras secções deste eixo prioritário. **O coordenador gostaria,**

⁹ Tais disposições poderão respeitar à infra-estrutura, mas a gestão do tráfego (canais horários, nomeadamente) poderá também ser melhorada.

assim, que se desse especial atenção à identificação da secção transfronteiriça. Dever-se-ia propor uma taxa de apoio financeiro significativa para a parte que assegura a junção funcional das duas redes (nomeadamente no caso de ser necessário construir infra-estruturas de vulto). O coordenador considera ainda que os Estados-Membros deveriam explorar cabalmente as possibilidades oferecidas pelos fundos estruturais e de coesão para acelerar a construção das vias de acesso à secção transfronteiriça e da secção Lisboa-Porto.

3. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Dada a diversidade dos projectos que compõem este eixo, é difícil fazer uma apreciação global, tanto mais que o estado de adiantamento das obras é bastante díspar. Sem que isso justifique todas as diferenças de planificação dos projectos, é importante lembrar:

- os procedimentos diferem de Estado-Membro para Estado-Membro, com condicionalismos que se repercutem no calendário dos projectos, pelo que estes raramente são executados com a mesma rapidez – independentemente dos eventuais imponderáveis técnicos;
- os meios financeiros disponíveis não são idênticos. Com excepção da secção Perpignan-Figueres (concessionada), os avanços mais importantes na construção do PP3 registaram-se nas secções que, além do orçamento RTE, são também elegíveis para outros fundos comunitários (FEDER e Fundo de Coesão);
- a opção de fasear a construção da infra-estrutura em função do grau de utilização desta pode ser acertada, nomeadamente em períodos de dificuldades de financiamento público. O faseamento dos projectos, mesmo que permita maximizar a utilização da infra-estrutura, não deverá penalizar os outros projectos que compõem o eixo em causa. Se o desfasamento na construção da nova infra-estrutura der origem a estrangulamentos e impedir que se rentabilizem as secções novas já em serviço, então trata-se de uma opção a evitar.

Em qualquer caso, é essencial poder-se fornecer aos investidores potenciais, por maioria de razões se forem privados¹⁰, uma informação clara e uma visão global do eixo, para assegurar a boa execução destes corredores prioritários, em particular do PP3.

Do mesmo modo, as prioridades que os Estados-Membros estabelecerem no quadro da programação financeira para o período 2007-2013 constituirão um elemento essencial para se avaliar a importância que atribuem à construção deste eixo.

Mais do que qualquer outro, o modo de transporte ferroviário depende da coerência da rede que utiliza. A construção de uma infra-estrutura só tem sentido se o impacto da sua entrada em serviço nas outras componentes da rede tiver sido avaliado correctamente. É, pois, indispensável pensar, não em termos de uma linha ou de um troço isolado, mas em termos de um sistema ferroviário. Poder-se-ia, portanto,

¹⁰ No caso vertente, o concessionário do troço Perpignan-Figueres sofrerá inevitavelmente uma redução das receitas previstas no período 2009-2012.

ponderar a possibilidade de estabelecer um planeamento mais integrado – para todo um eixo prioritário –, em vez de continuar a justapor, com mais ou menos êxito, planos estabelecidos ao nível nacional. Em tais condições, ter-se-ia podido ultrapassar mais facilmente as dificuldades surgidas no PP3.

Na mesma ordem de ideias, o relatório de 2006 sublinhava que a finalidade das redes transeuropeias não se resume à construção da infra-estrutura, precisando que esta deve «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 adoção de uma política de transportes coerente para o conjunto do eixo em questão». Deverá isto traduzir-se na harmonização das prioridades e, em especial, numa vontade comum de pôr em prática uma política de transferência modal, do modo rodoviário para o ferroviário, em particular no transporte de mercadorias.

Programa de trabalho

Acção	Objectivo	Aspectos «críticos»	Situação	Contactos
1. Fazer o ponto da situação relativamente a todo o eixo	Apresentar à Comissão, até Julho de 2007, um segundo relatório sobre a situação	Maturidade dos projectos – adiamento – concordância dos calendários	Acção concluída	Autoridades FR e ES, gestores de infra-estrutura, empresas ferroviárias, autoridades locais
2. Avaliar as propostas de financiamento dos Estados-Membros	Fornecer à Comissão uma apreciação das propostas e da observância das recomendações do coordenador	Prioridades definidas pelo coordenador no relatório de 2006	Setembro de 2007	
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 construção das diferentes secções. Interoperabilidade das redes. Concordância das políticas (prioridades)	Problemas parcialmente identificados / actualização periódica	Autoridades FR, ES e 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 (não pôde ser concretizado devido à ausência do coordenador)	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 final de 2007	Coordenador PP6, autoridades FR e ES, promotor(es) do projecto, gestores de infra-estrutura, empresas ferroviárias