



União Europeia  
Política Regional

# pt info regio

| N.º 18 | Dezembro de 2005 | **panorama**



**Os transportes — Um eixo motor  
do desenvolvimento regional**

# Sumário

## Os transportes — *Um eixo motor do desenvolvimento regional*

### **Infra-estruturas de transporte: combinar crescimento e coesão na Europa**

Indispensáveis ao crescimento económico regional, as infra-estruturas de transporte só contribuem para a coesão social em determinadas condições.

### **Transportes sustentáveis: uma prioridade da política europeia**

O apoio aos meios de transporte respeitadores do ambiente é um dos quatro pilares da estratégia comunitária de desenvolvimento sustentável. Um objectivo essencial da política europeia consiste, a prazo, em separar o crescimento dos transportes do crescimento económico.

### **Testemunho: os países do Danúbio**

### **O FEDER em acção: França, Reino Unido, Grécia, Finlândia**

### **Testemunho: Interreg IIIB Europa do Noroeste**

### **Reportagem: o Algarve na encruzilhada**

A modernização dos transportes coincide com uma nova etapa socioeconómica no Sul de Portugal.

### **Testemunho: Estónia, Lituânia, Letónia, Polónia e Finlândia**

### **Testemunho: Espanha**

### **O Fundo de Coesão e o ISPA em acção**

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Fotos (páginas): Comissão Europeia (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDDR (15, 16, 18), AEIDL (11, 16, 17, 19), AGILE (13), Angus Transport Forum (13), Gefyra S.A. (13), URBAN II Helsinki (13), Puerto de Barcelona (20), ZSR (21), National Motorway Co. (21), EIB/BEI (21).

Capa: Contentores em trânsito no porto de Belfast (Reino Unido).

Também colaboraram na redacção deste número: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mário Rodrigues e Maj Theander.

Editor responsável: Thierry Daman, CE, DG da Política Regional

Esta revista é impressa em inglês e francês em papel reciclado.

O caderno temático está disponível nas 19 línguas da União Europeia na página Internet [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm).

Os textos desta publicação não têm valor legal.



# Infra-estruturas de transporte: combinar crescimento e coesão na Europa

Por Yves Crozet <sup>(1)</sup>

**Indispensáveis ao crescimento económico regional, as infra-estruturas de transporte só contribuem para a coesão social em determinadas condições.**



Ponte sobre a auto-estrada de Bilbao-Santander (Espanha)

Desde a sua fundação no final da década 50, a Comunidade Económica Europeia tem sido confrontada com o problema das desigualdades de nível de vida entre os diferentes Estados-Membros. As diferenças de PIB *per capita* eram, nessa altura, sensíveis entre a Alemanha e a Itália, por exemplo. Mas eram-no ainda mais quando se comparavam os PIB regionais por habitante: as regiões de Bade-Vurtemberg e Île de France eram muito mais ricas do que a Puglia e a Sicília. Esta questão crucial surgiu novamente em cada alargamento da União Europeia. Nos novos países que aderiram progressivamente à União (Grécia, Espanha, Portugal, Polónia, etc.), encontravam-se e encontram-se ainda regiões cujo PIB *per capita* é 15 vezes inferior ao das regiões mais ricas.

Sendo a convergência dos níveis de vida entre os países membros um dos objectivos da União Europeia, não era possível contemporizar com esta situação ou deixar a solução aos fluxos migratórios das zonas desfavorecidas para as zonas dinâmicas. Dar às regiões em dificuldade a possibilidade de beneficiarem de um crescimento económico significativo, e se possível mais rápido do que o das outras regiões, tornou-se numa das prioridades da União Europeia. Nesta perspectiva, foi atribuído às infra-estruturas de transporte um papel crucial: conciliar o crescimento económico com a coesão social.

Mesmo que não seja uma «missão impossível», importa sublinhar que o desenvolvimento das infra-estruturas não solucionará todos os problemas. Indispensáveis ao crescimento económico regional, as infra-estruturas de transporte só contribuem para a coesão social em determinadas condições.

## Crescimento e convergência: a dupla missão das infra-estruturas de transporte

O crescimento económico nas economias de mercado não se baseia apenas no progresso técnico e nos ganhos de produtividade daí decorrentes. Como o demonstraram, logo no início da economia política, os grandes fundadores como Adam Smith e David Ricardo, a divisão internacional do trabalho desempenha também um papel essencial. Mesmo num mundo sem progresso técnico, a aproximação de zonas de produção dotadas de custos de produção diferentes é, em si, um factor de ganho colectivo. A intuição destes pioneiros foi mais tarde confirmada pelas obras dos economistas contemporâneos e resultou no famoso teorema «HOS» (Heckscher, Ohlin, Samuelson): a livre circulação de bens e serviços é um substituto significativo da desigual posse de factores de produção por parte dos territórios. Embora tenhamos uma forte tendência para esquecer este princípio, vivemos a sua realidade todos os dias. Sempre que tomamos um café ou um chá, cada vez que utilizamos o nosso automóvel, consumimos produtos (produtos tropicais e petróleo), cuja produção é praticamente inexistente na Europa, mas que a divisão internacional do trabalho põe à nossa disposição.

Nesta perspectiva, as infra-estruturas de transporte desempenham um papel crucial pois tornam possível a circulação das mercadorias e a conexão dos territórios. Os veículos alemães, o mobiliário sueco ou os telefones finlandeses são vendidos em toda a Europa, como também a fruta e os legumes espanhóis ou o vestuário italiano. Para os produtores, o desenvolvimento de meios de transporte eficientes alarga as zonas de influência, o que per-

<sup>(1)</sup> Professor de Ciências Económicas, Universidade de Lyon2, director do LET (Laboratório de Economia dos Transportes), UMR CNRS n.º 5593 ([www.let.fr](http://www.let.fr)).

mite produções em grande escala e, portanto, a redução dos custos unitários. Como esta última é muito mais significativa do que o aumento simultâneo dos custos de transporte, o consumidor final é o grande beneficiário do sistema. O consumidor vive actualmente numa economia diversificada onde domina, entre países europeus, a troca de «pequenas diferenças». O automobilista alemão pode também comprar automóveis espanhóis e o gastrónomo francês pode regalar-se com os vinhos italianos, etc.

A primeira missão das infra-estruturas de transporte é, assim, contribuir para a redução tendencial dos custos e para o crescimento económico geral daí decorrente. Mas o seu papel não se limita a isso, é também necessário ter em linha de conta as implicações concretas nos territórios. A experiência mostra que os centros de produção e de consumo têm tendência, por evidentes razões de acesso, a aproximarem-se das infra-estruturas mais eficazes. O desenvolvimento dos caminhos-de-ferro no século XIX e o das auto-estradas ou dos aeroportos no século XX confirmaram este diagnóstico: as infra-estruturas de transporte têm um impacto sensível sobre o desenvolvimento e a hierarquização dos territórios. As regiões com bons meios de acesso beneficiam mais do que as zonas encravadas. É por isso que o lançamento e financiamento das infra-estruturas de transporte são, desde há muito, uma das missões chave dos Estados. Para consolidar a unidade nacional, estes têm, desde há muito, levado a cabo ou acompanhado de perto a construção de canais, de vias-férreas ou de auto-estradas, para permitir uma circulação o mais ampla possível no território.

A União Europeia teve que enfrentar esta mesma exigência. Como indicava, em 1977, o relatório MacDougall<sup>(2)</sup>, as regiões periféricas e pouco desenvolvidas deviam poder dispor de infra-estruturas de transporte modernas, para estarem ligadas aos mercados, tanto numa perspectiva de os abastecer como para o escoamento dos bens produzidos localmente. O financiamento das infra-estruturas de transporte tornou-se, assim, numa das principais formas de solidariedade intracomunitária. Na medida em que a solidariedade interpessoal continuou a ser em grande parte da competência dos Estados-Membros (segurança social, assistência aos mais necessitados), a solidariedade inter-regional foi a alavanca utilizada pela Europa para favorecer a coesão social através da convergência dos níveis de vida. Assim, países como a Grécia, a Espanha<sup>(3)</sup> ou Portugal, receberam abundantes auxílios dos fundos europeus (subvenções e empréstimos do BEI) para melhorarem as suas redes rodo-



Novo entreposto ferroviário em Drogheda (Irlanda)



Aalborg (Dinamarca): os aeroportos regionais incentivam o desenvolvimento económico

ferroviárias. Acontece o mesmo hoje, embora em menor escala, em relação aos dez novos Estados-Membros e igualmente em relação aos países candidatos. A melhoria e a interconexão das redes de transportes representam a forma concreta da solidariedade comunitária. São testemunho disso a existência de grandes «corredores» europeus ou, mais recentemente, o relatório Van Miert<sup>(4)</sup>, que propõe à Europa co-financiar mais de vinte grandes projectos de infra-estruturas, essencialmente de vocação transfronteiriça e, por conseguinte, internacional.

### A coesão a contas com a polarização

Face ao raciocínio anterior, o papel-chave, económico e social, das infra-estruturas de transporte exige o relançamento dos programas de grandes obras. Os projectos do relatório Van Miert merecem uma execução rápida, pelo que é necessário tomar as respectivas decisões orçamentais e financeiras. De onde vem então a sensação de que a Europa e muitos Estados-Membros parecem hesitar antes de se lançarem na sua realização? Que brisa é esta que nos sussurra ao ouvido que as infra-estruturas de transporte não são um remédio milagroso? Que os efeitos esperados, crescimento e coesão, não se concretizarão necessariamente? Que efeitos perversos, nomeadamente ambientais, poderão surgir? Estas questões não podem ser esquecidas nem arrumadas com um «veremos». Exigem, pelo contrário, um exame atento, dado que as respostas podem constituir a chave do sucesso no que diz respeito à dupla missão das infra-estruturas de transporte.

Analisemos à partida as interrogações e as dúvidas que invadem os financiadores, públicos ou privados, antes de lançarem novas infra-estruturas de transporte.

A primeira dúvida é técnica e económica: os tráfegos anunciados pelos projectistas serão confirmados após o lançamento do projecto? Nestes últimos anos, numerosos exemplos demonstraram que as previsões pecavam por excesso de optimismo: Eurotúnel, auto-estrada M1 na Hungria, via aquática Reno-Main-Danúbio, etc. foram investimentos cujos efeitos não corresponderam às expectativas. Isto leva as instâncias de decisão a desconfiarem dos riscos (custos reais de construção, tráfegos efectivos, etc.) e, por conseguinte, ao adiamento da decisão final, como sucede com a nova ligação ferroviária entre a Itália e a França.

<sup>(2)</sup> Comissão Europeia, «Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration» (Relatório MacDougall), Bruxelas, 1977.

<sup>(3)</sup> As ajudas europeias recebidas pela Espanha nos anos que seguiram à sua adesão representaram, durante mais de uma década, 1% do seu PIB.

<sup>(4)</sup> Comissão Europeia, «Projectos prioritários da rede transeuropeia de transportes no horizonte 2020 — Relatório do grupo de alto nível», Bruxelas, 2003.

Ver: [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm).



A segunda dúvida é ambiental. O desenvolvimento das infra-estruturas, nomeadamente aeroportuárias e de auto-estrada, não irá desencadear um aumento de mobilidade não sustentável? Quando territórios sensíveis já são atravessados por uma auto-estrada e uma via-férrea, as populações vizinhas preocupam-se com qualquer novo projecto, mesmo que se trate de um simples alargamento.

A terceira dúvida é social e local. Quem usufrui, realmente, dos efeitos benéficos de uma nova infra-estrutura de transporte? Será que os «efeitos estruturantes» previstos não serão exactamente o contrário daquilo que se espera? Será que a nova auto-estrada, que é suposto dar acesso a uma região periférica, não vai acelerar o êxodo do emprego e de uma parte dos habitantes para as zonas mais desenvolvidas? Sendo assim, a convergência esperada dos níveis de vida far-se-á essencialmente através da mobilidade da mão-de-obra, o que nos distancia de uma lógica de solidariedade.

Estas dúvidas são legítimas. Na altura em que a população da Europa entra numa fase de quase estabilidade e quando se impõem os princípios do desenvolvimento sustentável, as infra-estruturas de transporte devem deixar de ser apresentadas como uma varinha mágica capaz de resolver todos os problemas. É evidente que determinados projectos, mesmo fortemente apoiados por *lobbys* de circunstância, devem ser abandonados ou adiados. A dúvida deve constituir a regra face a generosas previsões de tráfego. Por outro lado, não se pode concluir que a Europa já não precisa de financiar novas infra-estruturas de transporte. Elas continuam a ser necessárias por razões económicas e sociais, mas devem ser estudadas e programadas tendo em conta determinadas condições.

Antes de mais, é necessário fazer uma distinção entre os países cujo nível de vida é ainda muito inferior à média europeia e as zonas mais desenvolvidas. Não seria preciso, em nome da protecção ambiental, proibir à Polónia ou à Grécia, que se dotassem de uma rede de auto-estradas eficaz. Todos nós sabemos que a mobilidade das pessoas e dos bens é um factor de crescimento económico importante. Não convém esquecê-lo. Mesmo que seja necessário evitar os excessos de investimento e as subvenções de infra-estruturas com baixo índice de tráfego, não será necessário eliminar os investimentos, tanto nos novos como nos antigos Estados-Mem-



Plataforma intermodal rodoferroviária em Prato (Itália)

bros. O desenvolvimento de parcerias público-privadas (PPP) é, hoje, um bom meio para separar o trigo do joio nos projectos de infra-estruturas. Graças a este método, é possível prevenir melhor os riscos e reparti-los da melhor forma entre os diferentes intervenientes. As entidades públicas devem ser muito claras sobre a questão do risco de tráfego: estão ou não dispostas a assumi-los?

Depois, é indispensável clarificar as repercussões sobre o crescimento económico e a coesão social. Em vez de prometer uma melhoria geral, é mais lógico mostrar quais serão os efeitos de polarização derivados da criação de uma nova infra-estrutura. Os impactos positivos e negativos dos novos fluxos de tráfego não serão repartidos de maneira homogênea no espaço. Mais do que invocar genericamente os «efeitos estruturantes», recomenda-se sobretudo o recurso a modelos de simulação das interacções entre o transporte e a localização, a fim de identificar quem ganha e quem perde. Este procedimento pode conduzir a negociações mais ou menos explícitas que, mesmo que não sejam a forma mais excitante da democracia, constituem, no entanto, um ponto de passagem obrigatória.

A questão das infra-estruturas de transporte sobre o crescimento económico e a coesão social coloca-se pois de maneira diferente nos dias de hoje. Mesmo que os mecanismos elementares sejam os mesmos (redução dos custos de produção, extensão das zonas de atracção comercial e de polarização), o carácter heterogêneo das suas implicações merece ser melhor explicitado.



Serviço de transporte por aerodeslizador em Kalmar (Suécia)

## Investir nos transportes é investir no desenvolvimento regional: um princípio e uma prioridade para o BEI

Com 43,2 mil milhões de euros de empréstimos ao serviço dos objectivos da UE em 2004, o Banco Europeu de Investimento (BEI) é a principal instituição financeira da União Europeia. O apoio aos investimentos no domínio dos transportes é uma das suas principais actividades.

O BEI é, assim, o primeiro emprestador das redes trans-europeias de transporte, com mais de 60 mil milhões de euros investidos neste domínio desde 1993. Estes projectos, quase sempre grandes e muito complexos, implicam frequentemente grandes debates sociais e desafios ambientais. A sua execução envolve riscos importantes de atraso, sendo necessário preparar bem os projectos e assegurar um bom acompanhamento.

Nos últimos 10 anos, o BEI financiou projectos em todos os sectores dos transportes: rodoviário (construção de estradas e auto-estradas, melhoria das redes rodoviárias gregas, espanholas e portuguesas, em especial); ferroviário (modernização das vias férreas clássicas e construção de novas linhas de TGV na França, Bélgica, Espanha, Itália, bem como nos Países Baixos e no Reino Unido); marítimo (extensão ou modernização de infra-estruturas portuárias, nomeadamente nos Países Baixos, em Portugal, na Espanha, na Grécia e na Suécia); e aéreo (melhoria de instalações aeroportuárias, por exemplo na Itália, Grécia, Alemanha e Irlanda). O BEI está igualmente muito envolvido nos novos Estados-Membros, no apoio ao desenvolvimento das diferentes infra-estruturas de transporte, prévias ao reforço das respectivas economias.

O Banco financia também projectos de transportes urbanos. Nos últimos cinco anos, dedicou a este tipo de projecto 10,7 mil milhões de euros, dos quais 92% foram atribuídos a operações provenientes dos poderes públicos. Ao favorecerem a transferência do transporte privado para o transporte colectivo e ao procurarem reduzir o congestionamento do tráfego, esses projectos tendem não só a melhorar a qualidade do ar e a reduzir a poluição sonora, como também a lutar contra as mudanças climáticas, aumentando a eficácia energética e limitando as emissões de CO<sub>2</sub>. Ou seja, contribuem para a melhoria da qualidade de vida.

Os grandes investimentos nos transportes nas regiões da UE contribuem para a coesão territorial e reforçam a competitividade das regiões da União alargada. Ao facilitarem as deslocações das pessoas e dos bens entre os Estados-Membros, os investimentos no

sector dos transportes desempenham um papel essencial no incentivo ao mercado interno e na melhoria da coesão europeia. Uma grande parte dos empréstimos do BEI para os transportes é orientada para as regiões com atraso no desenvolvimento.

Apoiar a coesão social e económica da UE através da contribuição para a redução das disparidades regionais é uma missão prioritária do Banco. A acção do BEI a favor do desenvolvimento regional, prosseguida desde a sua criação em 1958, tem sido constantemente reafirmada e foi reforçada após o alargamento da União a 25 países, em 2004.

O total dos empréstimos concedidos pelo BEI ao desenvolvimento regional foi superior a 28 mil milhões de euros em 2004, o que representa 70% da totalidade dos empréstimos do Banco na EU-25. Os investimentos no sector dos transportes representaram 40% deste apoio ao desenvolvimento regional. Mais de metade dos empréstimos ao sector dos transportes nas regiões que beneficiam dos fundos estruturais foram atribuídos ao sector ferroviário, entre os quais numerosos projectos de serviços urbanos e suburbanos (eléctricos, metropolitanos, vias-férreas nos subúrbios urbanos, etc.).

O apoio do Banco às políticas e objectivos comunitários assenta no financiamento de projectos de qualidade. Para ser elegível para apoio financeiro do BEI, todo o projecto deverá provar ser sustentável, tanto a nível económico como ambiental, e ser, simultaneamente, viável do ponto de vista financeiro e técnico. Uma parte do procedimento de selecção dos projectos do Banco consiste em verificar estes diferentes aspectos e em examinar o quadro regulamentar, a planificação dos investimentos do sector, bem como a programação da sua execução. O Banco desempenha um papel importante de aconselhamento junto dos promotores de projecto nesta fase de selecção, sendo este um dos valores acrescentados do BEI, em especial nas regiões mais desfavorecidas da União.

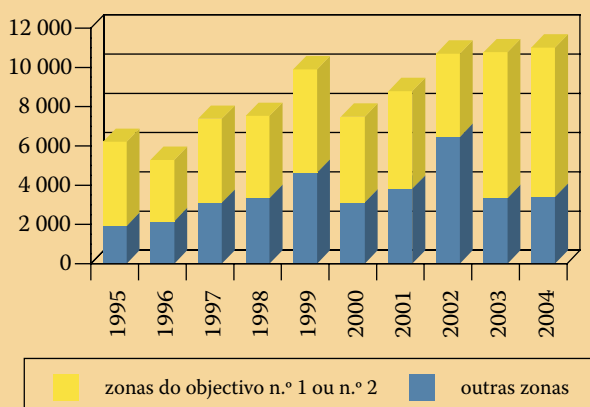
### Quando as instituições comunitárias trabalham em colaboração

No decorrer do tempo, as relações entre o BEI e a Comissão foram-se aprofundando progressivamente, sobretudo na área do desenvolvimento regional. Em 2000, o Banco e a Comissão assinaram um acordo-quadro de cooperação a fim de formalizar estas relações e ver como os empréstimos do BEI e os recursos da Comissão se poderiam complementar.

O BEI contribui para a preparação e a execução dos programas de desenvolvimento regional tendo como objectivo otimizar a utilização dos recursos disponíveis. A pedido da Comissão, o Banco avalia determinados projectos apresentados para ajuda europeia. Foi assim que, em 2004, o Banco avaliou 33 pedidos de financiamento. Esta cooperação inclui igualmente o co-financiamento de projectos, que é uma vertente cada vez mais importante nos novos Estados-Membros, onde as possibilidades de ajudas europeias aumentaram substancialmente.

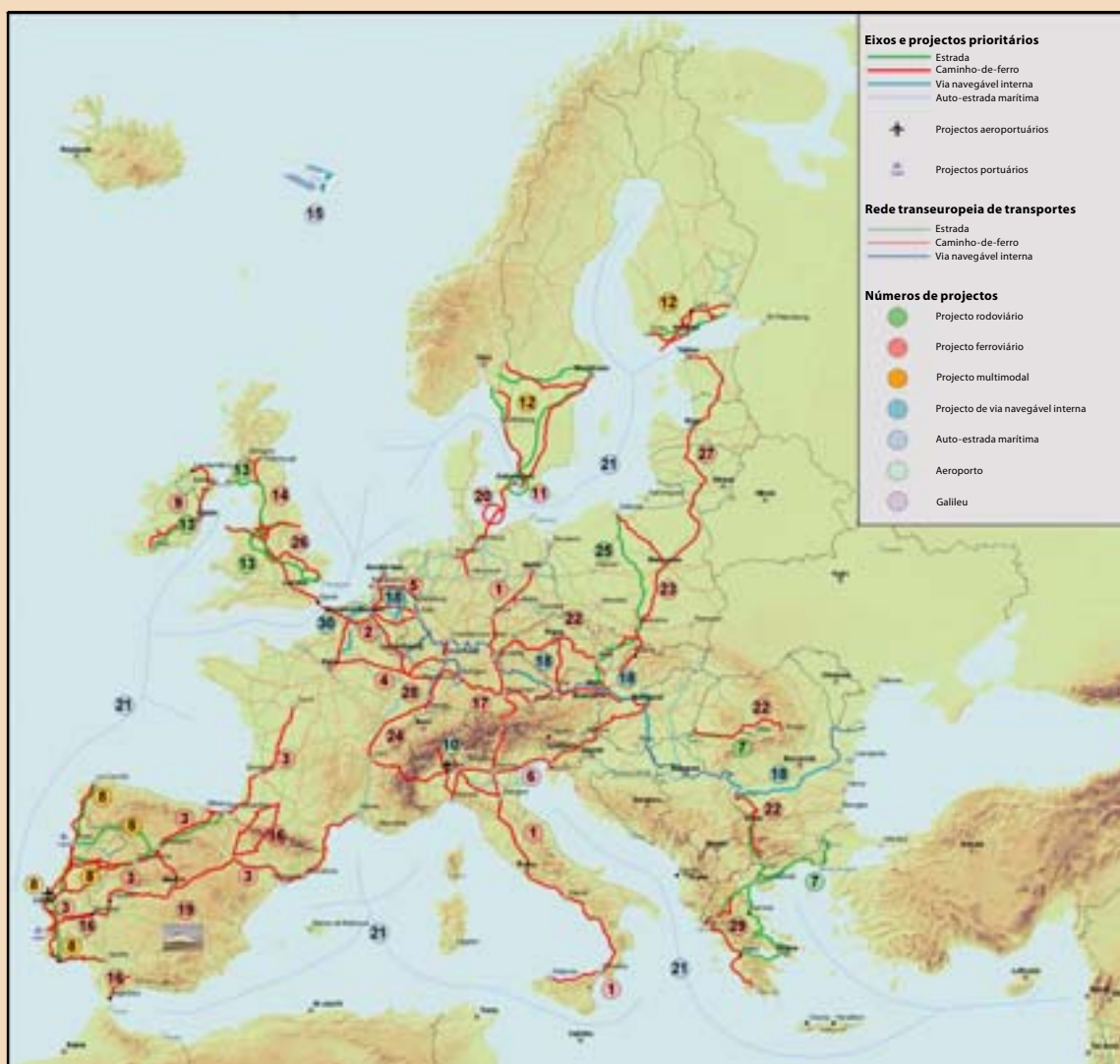
Neste contexto, o Banco e a Comissão acabam de reforçar a sua cooperação através da criação de um novo dispositivo de assistência («Jaspers»: Joint Assistance to Support Projects in the European Regions — Assistência Conjunta para Apoio a Projectos nas Regiões Europeias), a fim de acompanhar os Estados-Membros na selecção e preparação dos grandes projectos FEDER ou Fundo de Coesão. Isto é particularmente importante nos transportes, que é um sector onde os projectos são frequentemente complexos, de grande envergadura e demorados a levar a cabo.

**Transporte (1995-2004): repartição dos empréstimos da EU-25, segundo as categorias de zonas (em milhões de euros)**





## Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T): eixos e projectos prioritários



### Eixos e projectos prioritários

1. Eixo ferroviário Berlim–Verona/Milão–Bolonha–Nápoles–Messina–Palermo
2. Eixo ferroviário de alta velocidade Paris–Bruxelas/Bruxelas–Colónia–Amsterdão–Londres
3. Eixo ferroviário de alta velocidade do Sudoeste da Europa
4. Eixo ferroviário de alta velocidade Leste
5. Linha da Betuwe
6. Eixo ferroviário Lyon–Trieste–Divaca/Koper–Divaca–Liubliana–Budapest–fronteira ucraniana
7. Eixo rodoviário Igoumenitsa Patra–Atenas–Sófia–Budapest
8. Eixo multimodal Portugal/Espanha–resto da Europa
9. Eixo ferroviário Cork–Dublim–Belfast–Stranraer (completado em 2001)
10. Malpensa (completado em 2001)
11. Ligação fixa de Öresund (completada em 2000)
12. Eixo ferroviário/rodoviário do triângulo nórdico
13. Eixo rodoviário Reino Unido/Irlanda/Benelux
14. Linha principal da costa ocidental
15. Galileu
16. Eixo ferroviário de transporte de mercadorias Sines/Algeiras–Madrid–Paris
17. Eixo ferroviário Paris–Estrasburgo–Estugarda–Viena–Bratislava
18. Eixo fluvial do Reno/Mosa–Main–Danúbio
19. Interoperabilidade ferroviária de alta velocidade na Península Ibérica
20. Eixo ferroviário de Fehmarn Belt
21. Auto-estradas marítimas
  - Auto-estrada do mar Báltico (que liga os Estados-Membros ribeirinhos do mar Báltico aos da Europa Central e Ocidental, incluindo a estrada através do mar do Norte/mar Báltico (canal Kiel);
  - Auto-estrada marítima da Europa Ocidental (que liga Portugal e Espanha, através do arco atlântico, ao mar do Norte e ao mar da Irlanda);
  - Auto-estrada marítima do Sudeste da Europa (que liga o mar Adriático ao mar Jónico e ao Mediterrâneo oriental a fim de englobar Chipre);
  - Auto-estrada marítima do Sudoeste da Europa (Mediterrâneo ocidental), que liga a Espanha, França, Itália e Malta, e que liga à auto-estrada marítima do Sudeste da Europa
22. Eixo ferroviário Atenas–Sófia–Budapest–Viena–Praga–Nuremberga/Dresden
23. Eixo ferroviário Gdansk–Varsóvia–Brno/Bratislava–Viena
24. Eixo ferroviário Lyon/Génova–Basileia–Duisburg–Roterdão/Antuérpia
25. Eixo de auto-estrada de Gdansk–Brno/Bratislava–Viena
26. Eixo ferroviário/rodoviário Irlanda/Reino Unido/Europa continental
27. «Rail Báltica»: eixo Varsóvia–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsínquia
28. «Eurocaprail» no eixo ferroviário Bruxelas/Bruxelas–Luxemburgo–Estrasburgo
29. Eixo ferroviário do corredor intermodal dos mares Jónico/Adriático
30. Eixo fluvial Sena–Escalda

(Referência: Decisão 884/2004/CE, de 29 de Abril de 2004)

#### Cidades importantes

- Capital
- > 500 000 habitantes
- 100 000–500 000 habitantes
- 50 000–100 000 habitantes
- < 50 000 habitantes

©EuroGeographics 2001 para os limites administrativos  
Cartografia: DG da Energia e Transportes, 26.10.2004



## Transportes sustentáveis: uma prioridade da política europeia

O apoio aos meios de transporte respeitadores do ambiente é um dos quatro pilares da estratégia comunitária de desenvolvimento sustentável. Um objectivo essencial da política europeia consiste, a prazo, em separar o crescimento dos transportes do crescimento económico.



Canal modernizado perto de Coevorden (Países Baixos)

Uma rede eficaz de infra-estruturas de transportes é essencial para o bom funcionamento da sociedade e da economia. Permite a livre circulação de bens, serviços e pessoas e favorece as comunicações inter e intra-regionais. Assegura também a mobilidade indispensável no trabalho, nos estudos e no lazer. Investir nos transportes é, desde há muito, uma prioridade das políticas estruturais e de coesão da União Europeia.

Mas os transportes têm também uma forte influência sobre a saúde e o ambiente, especialmente em matéria de mudanças climáticas, poluição atmosférica, ruído, ocupação do solo e perturbação dos habitats naturais. O sector é um grande consumidor de combustíveis fósseis e de outros recursos energéticos não renováveis. Além disso, os acidentes de circulação continuam a ser uma causa importante de morte. Para além das perdas económicas que ocasionam, estes problemas levantam ainda a questão — essencial — da sustentabilidade. As tendências do desenvolvimento dos transportes mostram que o «deixar andar», em matéria de hábitos e políticas de transporte, pertence ao passado.

O crescimento dos transportes vai continuar. No que diz respeito ao transporte de pessoas, o factor determinante é o grau de utilização de veículos. Mesmo que o nível de motorização tenda a estabilizar na maioria dos países da União Europeia, não será, ainda por muitos anos, o caso

dos novos Estados-Membros. Até 2010, a União alargada continuará a aumentar sensivelmente o seu parque automóvel. Quanto ao transporte de mercadorias, o crescimento e as características das economias modernas (tal como o trabalho «a termo» ou em «fluxos tensos») aumentam o frete. É de esperar que até 2010, só a circulação dos veículos pesados aumente 50% em relação ao seu nível de 1998.

Como as taxas de crescimento são mais elevadas para o transporte rodoviário e o transporte aéreo, o desequilíbrio na repartição das modalidades de transporte vai acentuar-se, provocando um aumento do consumo de combustível, das perturbações sonoras e da proporção da ocupação fundiária das infra-estruturas de transporte.

Este diagnóstico não é específico da União Europeia, aplica-se também a quase todas as economias desenvolvidas. Embora as medidas tomadas para amenizar os efeitos negativos do crescimento dos transportes sejam cada vez mais numerosas, é impossível satisfazer a exigência de sustentabilidade ambiental e, simultaneamente, as necessidades crescentes de transportes, sem uma mudança nos costumes e uma reorientação das políticas. Assim, o princípio de sustentabilidade ambiental deveria ser tido em conta para qualquer ajuda comunitária atribuída no âmbito da política de coesão.



## O desafio de Gotemburgo

Ao sublinhar a importância do desenvolvimento sustentável, devidamente inserido nos tratados como objectivo fundamental da União, o Conselho Europeu de Gotemburgo, em Maio de 2001, acrescentou a sustentabilidade ambiental como uma nova dimensão da estratégia de Lisboa a favor da competitividade e do emprego. Defendeu, igualmente, a aplicação de uma política dos transportes sustentável, capaz de combater o aumento do tráfego rodoviário e os níveis de congestionamento, o barulho e a poluição, incentivando a utilização de meios de transporte respeitadores do ambiente, bem como a integração dos custos sociais e ambientais nos preços. Neste contexto, os transportes sustentáveis tornaram-se um dos quatro pilares da estratégia comunitária de desenvolvimento sustentável. Um objectivo essencial da política europeia consiste, a prazo, em separar o crescimento dos transportes do crescimento económico.

O desenvolvimento de um sistema de transportes sustentável exige não só investimentos em infra-estruturas novas como também investimentos que tornem as infra-estruturas existentes mais eficazes e mais ecológicas. O transporte sustentável requer, por conseguinte, a conjugação de numerosas políticas, incluindo a adopção de instrumentos regulamentares (como, por exemplo, uma confrontação acrescida dos utentes dos transportes com preços «reais», que tenham em conta os impactos negativos externos, nomeadamente em matéria do efeito de estufa). Afecta nomeadamente domínios estritamente ligados à política regional (gestão do desenvolvimento urbano, por exemplo).

Nestes moldes, uma política regional articulada em torno da coesão económica e social deveria ter em conta a sustentabilidade ambiental das novas infra-estruturas a financiar, nomeadamente aquelas que podem implicar uma transferência de meio de transporte; apoiar operações voltadas para a melhoria das infra-estruturas de transporte existentes, como os «sistemas de transporte inteligentes»<sup>(1)</sup>, e a interoperabilidade e intermodalidade; sublinhar a importância da existência de transportes urbanos sustentáveis; desenvolver infra-estruturas principalmente onde existam planos, medidas ou condições para fomentar o crescimento económico.



Em Hasselt (Bélgica), os transportes em comum são gratuitos desde 1997



O «comboio verde» de Sardenha (Itália) permite reexplorar uma antiga via-férrea

Por outro lado, a implementação de um sistema de transporte ecologicamente sustentável é um processo longo. No seu livro branco sobre os transportes<sup>(2)</sup>, a Comissão Europeia fixou para o efeito um horizonte de 30 anos, mas as primeiras medidas para atingir os seus objectivos teriam de ser implementadas imediatamente. A Comissão insistiu na necessidade de tomar iniciativas políticas mais voluntaristas para limitar os efeitos negativos do crescimento dos transportes. Propõe, designadamente, três séries de acções: a) incentivar a transferência dos transportes rodoviários para modalidades de transporte que tenham menos impacto negativo sobre o ambiente; b) criar infra-estruturas que influenciem uma redução na procura de transportes, apontando para situações onde o preço pago pelo utente reflecta a totalidade dos custos sociais; c) favorecer acções tendentes a melhorar o ambiente urbano e o ordenamento do território.

## Acções a favor de transportes sustentáveis no período 2000-2006

As orientações adoptadas pela Comissão em conformidade com as disposições gerais dos fundos estruturais para o período 2000-2006<sup>(3)</sup> recomendam aos Estados-Membros a integração dos projectos de transporte co-financiados pela União Europeia em estratégias coerentes, orientadas para sistemas de transporte sustentáveis.

Assim, em 1999, uma das quatro recomendações prioritárias da Comissão em matéria de transportes para o período de programação actual, refere-se à sustentabilidade e consiste em procurar reduzir os efeitos negativos dos transportes e, ao mesmo tempo, em favorecer a utilização de meios de transporte mais sustentáveis. Especialmente, os programas de desenvolvimento regional deveriam respeitar o compromisso da União Europeia de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, o que exige esforços especiais no que respeita aos transportes rodoviários e aéreos. A prossecução destes objectivos é, contudo, da responsabilidade exclusiva dos Estados-Membros.

A revisão destas orientações em 2003 integra os princípios básicos da estratégia de desenvolvimento sustentável, adoptada pelo Conselho Europeu de Gotemburgo, e a Co-

<sup>(1)</sup> A expressão «sistemas de transporte inteligentes» (STI) designa uma vasta gama de técnicas aplicadas aos transportes para tornar as redes mais seguras, mais eficazes, mais fiáveis e mais ecológicas, sem ter necessariamente de alterar materialmente a infra-estrutura existente.

<sup>(2)</sup> «Política Europeia dos Transportes para 2010: é tempo de decidir», COM (2001) 370.

<sup>(3)</sup> N.º 3 do artigo 10.º do Regulamento do Conselho (CE) n.º 1260/1999.

missão propôs ter em linha de conta, tanto quanto possível, estas orientações quando da avaliação intercalar dos programas. A execução destas orientações revistas e das acções prioritárias propostas exige, no entanto, prazos que ultrapassam o fim do período de programação actual, caso se pretenda que estas tenham um impacto relativamente importante em relação aos objectivos de Gotemburgo.

De acordo com os dados disponíveis e relativos aos programas das regiões do objectivo n.º 1, verificamos que o sector rodoviário continua a absorver mais de metade dos investimentos previstos para as infra-estruturas de transporte. Nas regiões do objectivo n.º 2, este sector continua a ser o mais importante em termos financeiros, mas em menor proporção (42%). Por sua vez, os meios de transporte considerados menos negativos para o desenvolvimento sustentável mobilizam cerca de 40% dos recursos programados do objectivo n.º 1, em comparação com os 57% dos recursos do objectivo n.º 2.

Estes números revelam que nas regiões do objectivo n.º 2 predominam os investimentos em outros sectores que não o rodoviário e o aeroportuário. Nas regiões do objectivo n.º 1, em contrapartida, estes dois sectores representam, juntos, 40% do total, ou seja, um resultado que fica aquém do equilíbrio desejado.

Quanto ao desenvolvimento dos sistemas de transporte inteligentes, que favorecem uma gestão eficaz dos fluxos de circulação, os investimentos programados somam 114 milhões de euros.

É por demais evidente que os problemas de acesso derivados do afastamento da maioria das regiões do objectivo n.º 1, bem como a chegada dos novos Estados-Membros, estão na origem desta forte tendência para investir no desenvolvimento de redes rodoviárias, que são directamente responsáveis pelas emissões de gases com efeito de estufa.

A adesão dos 10 novos países não foi um factor determinante neste cenário, mas contribuiu para a situação actual. Nestes países, embora os caminhos-de-ferro tenham sido preferidos à estrada, a tendência inverteu-se com a passagem a uma economia de mercado. O transporte de mercadorias foi rapidamente transferido dos caminhos-de-ferro para as estradas. O crescimento do transporte privado, mais exigente em termos de circulação para poder responder às novas necessidades introduzidas pelas mudanças económicas, aumentou consideravelmente a procura do transporte rodoviário.



O trólei de Wolverhampton (Reino Unido) inscreve-se numa operação de renovação urbana

Regra geral, os programas de infra-estruturas do período actual reflectem uma continuidade da tendência observada de há 10 anos a esta parte na distribuição dos meios de transporte. Os investimentos em infra-estruturas concentraram-se essencialmente no sector rodoviário.

Apesar da predominância dos investimentos rodoviários, absolutamente indispensáveis para melhorar o acesso às regiões menos desenvolvidas, são inúmeros os exemplos de boas práticas contidos nos programas do período 2000-2006, em matéria de transportes ecologicamente sustentáveis, especialmente no sector dos transportes públicos.

Esta análise serve para a programação no seu estado actual. É possível que haja alguns reajustamentos à medida em que se vai transpondo, nos programas, a estratégia definida em Gotemburgo. Do mesmo modo, nos países da coesão <sup>(4)</sup>, o cenário acima descrito seria certamente diferente se fossem tidos em conta os avultados investimentos efectuados nos sectores ferroviário e portuário, graças ao apoio financeiro do Fundo de Coesão.

Mesmo assim, independentemente dos resultados alcançados no final do presente período, os fundos europeus terão de se concentrar nos objectivos estratégicos da política da UE, a fim de privilegiar a sustentabilidade como um dos elementos inerentes ao valor acrescentado comunitário. É esta abordagem que deveria guiar-nos na definição das orientações futuras.

## Perspectivas para depois de 2006

As propostas de reforma da política de coesão para lá de 2007, tanto ao nível dos regulamentos como ao nível das orientações estratégicas, consideram que uma condição prévia ao crescimento e ao emprego é assegurar o acesso das empresas a infra-estruturas de transporte adequadas. Infra-estruturas modernas que integrem critérios de sustentabilidade ambiental são um importante factor de atracção regional.

Para otimizar as vantagens obtidas com os investimentos nos transportes, as ajuda dos fundos estruturais e do Fundo de Coesão deveriam basear-se num certo número de princípios.

Primeiro, convinha utilizar critérios objectivos para determinar o nível e a natureza dos investimentos nas infra-estruturas projectadas. Por exemplo, as suas repercussões potenciais deveriam ser medidas em função do nível de desenvolvimento, do tipo de actividade económica, da densidade das infra-estruturas ou do grau de congestionamento da região em causa. De igual modo, para determinar os efeitos sociais, seria necessário calcular com precisão as implicações ambientais do projecto.

Em segundo lugar, seria necessário respeitar, tanto quanto possível, o princípio de sustentabilidade ambiental, em conformidade com o disposto no livro branco. Reduzir o domínio dos transportes rodoviários na Europa, favorecendo outros meios de transporte e o transporte articulado, deveria ser uma preocupação básica.

Em terceiro lugar, as regiões da Convergência deveriam ser objecto de uma atenção especial a fim de modernizar a sua rede ferroviária de acordo com troços prioritários cuidadosamente

<sup>(4)</sup> 13 países: Grécia, Espanha, Portugal e, desde Maio de 2004, Chipre, Eslováquia, Eslovénia, Estónia, Lituânia, Letónia, Hungria, Malta, Polónia e República Checa.



seleccionados, de forma a assegurar a sua interoperabilidade no âmbito do ERTMS («European Rail Traffic Management System» / Sistema de Gestão do Tráfego Ferroviário Europeu).

Em quarto lugar, os investimentos em infra-estruturas de transporte deveriam ser acompanhados por uma gestão adequada da circulação, especialmente em termos de segurança, em conformidade com as normas nacionais e comunitárias. As estratégias nacionais e regionais deveriam ter em conta uma distribuição mais equilibrada e mais ecológica dos meios de transporte, capaz de conciliar as necessidades económicas com as necessidades ambientais. Estas estratégias deveriam também integrar sistemas de transporte inteligentes e plataformas multimodais e adoptar sobretudo as tecnologias ERTMS e SESAME (Sistema Europeu Único de Gestão do Tráfego Aéreo).



Transbordo de madeira no porto de Monfalcone (Itália)

### Intermodalidade e interoperabilidade: dois segredos para transportes sustentáveis

O «Livro branco sobre a política europeia dos transportes» abriu caminho a um reequilíbrio dos meios de transporte favorecendo os mais ecológicos.



As necessidades de mobilidade na União crescem muito mais depressa do que a capacidade das infra-estruturas, o que ocasiona, cada vez mais, congestionamentos de tráfego nos grandes eixos rododotroviários, nas cidades e nos céus, enquanto o acesso às regiões periféricas continua a ser insuficiente. O segundo efeito perverso, se não for rapidamente tomada nenhuma medida importante, será que o crescimento de tráfego previsto vai beneficiar essencialmente a estrada, em detrimento de meios de transporte mais ecológicos como os caminhos-de-ferro ou o transporte marítimo de curta distância.

Como responder eficazmente à carência de mobilidade limitando ao mesmo tempo os inconvenientes ligados ao transporte? Perante este dilema, o «Livro branco sobre a política europeia dos transportes» (2001) traçou a linha para um reequilíbrio dos meios de transporte, no horizonte de 2010, favorecendo as modalidades mais ecológicas. Este objectivo representa a contribuição mais significativa da Comissão para o desenvolvimento sustentável, para o cumprimento do protocolo de Quioto e para a segurança de abastecimento energético da União. Implica uma redução importante do consumo de energias fósseis, que se traduzirá também numa diminuição das emissões de CO<sub>2</sub>, das quais 28% são imputáveis aos transportes.

**Intermodalidade.** A «intermodalidade» desempenha um papel essencial no desenvolvimento de alternativas competitivas ao transporte rodoviário. O tempo em que se tomavam medidas isoladas pertence ao passado. Precisamos de medidas que integrem melhor os meios de transporte e ofereçam importantes capacidades potenciais numa cadeia de mobilidade efi-

cazmente gerida, onde todas as prestações sejam complementares. É uma condição essencial para combater o congestionamento e a poluição e estabelecer uma melhor relação custo/eficácia na utilização dos recursos energéticos. Estes objectivos implicam, em especial, a promoção dos caminhos-de-ferro, do transporte marítimo de curta distância e da navegação fluvial. Não faltam razões para isso: na distância de 1 quilómetro, 1 quilo de petróleo permite deslocar 50 toneladas em camião, 90 toneladas em vagão de caminho-de-ferro e 127 toneladas por via aquática.

**Interoperabilidade.** O sucesso desta política de intermodalidade pressupõe, em primeiro lugar, a continuação dos esforços para assegurar a harmonização técnica e a «interoperabilidade» dos sistemas. Neste contexto, o programa comunitário «Marco Polo» tem por objectivo fazer da intermodalidade uma realidade competitiva e economicamente viável e não um simples *slogan*. As 13 melhores acções do primeiro ciclo do programa destinam-se a transferir 13,6 mil milhões de toneladas/quilómetro de mercadorias que utilizam eixos rodoviários saturados, para outras modalidades de transporte. Trata-se, por exemplo, de assegurar o transporte de mercadorias entre os portos de Génova e de Barcelona em 13 horas, graças à utilização de navios rápidos: este serviço permitirá às empresas de transporte rodoviário, evitarem a utilização das auto-estradas da região, que estão entre as mais congestionadas da Europa.

Em Julho de 2004, a Comissão Europeia apresentou um segundo pacote «Marco Polo» para o período 2007-2013. Dotado de um orçamento de 740 milhões de euros, «Marco Polo II» incluirá novas acções, como as «auto-estradas marítimas», e medidas de redução do tráfego. Este segundo pacote abrangeirá daqui em diante os países ribeirinhos da União Europeia. A Comissão calcula que cada euro investido gerará pelo menos 6 euros de benefícios ambientais e sociais.

A intermodalidade deve ser acompanhada por desenvolvimentos tecnológicos destinados a aumentar a capacidade das redes, a facilitar a mobilidade e a elevar o nível de segurança em todos os transportes. Estes progressos são essenciais para assegurar a interoperabilidade técnica dos sistemas de transporte, em especial no que diz respeito à telemática, às portagens rodoviárias, à gestão do tráfego aéreo e às diferentes redes ferroviárias. Após anos e anos de investigação, passou-se agora à fase de desenvolvimento. A Comissão aproveitou esta ocasião para lançar três dos seus projectos industriais mais ambiciosos: o sistema de radionavegação por satélite «Galileo», o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) e o projecto industrial SESAME, que será o instrumento operacional de acompanhamento da legislação relativa ao Céu Único Europeu.

## Os países do Danúbio

## «Permitir ao Danúbio desempenhar o papel que lhe compete na integração europeia»

**Otto Schwetz**, presidente do «Corredor VII – Danúbio», ARGE Donauländer, e presidente do grupo de trabalho Transporte e Navegação



Foram criados dez corredores multimodais de transporte na Europa, com base nos resultados das conferências pan-europeias sobre o transporte, realizadas em Creta (1994) e em Helsínquia (1997). O Corredor VII corresponde à via fluvial do Danúbio, que é o segundo rio mais longo da Europa (2500 Km) e uma das principais artérias de comunicação do continente. Desaguam neste rio mais de 300 afluentes, cujas águas irrigam um duodécimo do território europeu.

A importância do Danúbio não está somente no facto de ser uma das principais vias fluviais europeias, mas também nas funções exercidas pelos seus portos interiores, que não se limitam a actividades de transporte. Além do porto marítimo de Constança, na foz do Danúbio — Mar Negro, existem 44 portos interiores nas margens do Danúbio. A ligação deste importante eixo fluvial com os corredores rododotroviários é essencial para assegurar a interconexão e a intermodalidade de toda a rede, tanto mais que a maior parte dos portos do Danúbio dispõe de ligações rododotroviárias que os tornam atraentes para o transporte combinado.

Os métodos de transporte combinado progrediram imenso e a via fluvial do Danúbio pode tornar-se num elo eficaz das diferentes cadeias logísticas, que se estendem do Mar Negro até ao centro da Europa e ao Atlântico, passando pelo eixo Reno-Main-Danúbio e vice-versa.

A navegação continua a enfrentar vários obstáculos e pontos de estrangulamento que impedem o Danúbio de desenvolver todo o seu potencial e desempenhar o seu verdadeiro papel. A optimização dos transportes no Danúbio passa pela execução de diversas medidas: aumento da profundidade e da largura do rio nalguns lugares; modernização dos portos, dos estaleiros navais e das frotas; racionalização das operações; harmonização e simplificação de determinadas disposições institucionais e regulamentares.

Mas paralelamente aos problemas de navegação, surge um outro desafio importante: a degradação ambiental do Danúbio e do Mar Negro exige uma intervenção urgente. Foram tomadas medidas nacionais e internacionais na última década, mas as acções empreendidas até

hoje têm-se revelado insuficientes para remediar a situação e resolver os problemas sanitários resultantes. Só um urgente esforço comum de reabilitação ambiental, de grande envergadura a nível regional, poderá contribuir para solucionar o problema. Para isso, será indispensável a cooperação entre as transportadoras fluviais e os serviços ambientais. Não sendo assim, a navegação fluvial deixará de justificar a reputação de ser a modalidade de transporte mais respeitadora do ambiente.

Assinada em Roterdão, em 6 de Setembro de 2001, pelos ministros dos Transportes de dez países europeus, a Carta de Intenção a favor do desenvolvimento do Corredor VII aponta para a necessidade de reforçar as conexões do Danúbio com as redes transeuropeias de transporte (RTE-T) e o mar Negro. O documento apresenta uma série de acções a empreender para alcançar este objectivo. Paralelamente, as reuniões de presidentes de Corredor, em Bruxelas, destacaram a necessidade de uma mais ampla cooperação, o que levou os Corredores IV, VII e X a lançarem o projecto de cooperação «Corredores Sudeste».

A melhoria do Danúbio como eixo essencial de transporte na Europa foi também o tema principal do DCP («Danube Cooperation Process» — Processo de Cooperação do Danúbio), lançado na reunião interministerial de Viena, em 27 de Maio de 2002, continuada em 14 de Julho de 2004, em Bucareste. Foi acordado que o Danúbio, enquanto via fluvial de transporte económico e ao mesmo tempo ecológico, devia ser utilizado em plena capacidade para o desenvolvimento mais harmonioso possível dos países ribeirinhos. Para isso, seria necessário, nomeadamente:

- > Melhorar a navegabilidade, aplicando as decisões da Comissão do Danúbio relativas à profundidade do leito, de forma a facilitar a circulação sem ruptura de carga (prioridade atribuída à supressão dos «pontos de estrangulamento» existentes entre Straubing e Vilshofen e entre Viena e a fronteira austro-eslovaca).
- > Investir nos portos do Danúbio com vista a estabelecer plataformas multimodais de distribuição do frete, em conformidade com o acordo europeu sobre as grandes vias navegáveis de importância internacional (AGN), adoptado em Genebra em 1996, no âmbito da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UN-ECE).
- > Criar um serviço telemático de informação fluvial. Este sistema poderia aumentar consideravelmente a segurança dos utentes do rio, tanto em actividades de transporte como em actividades de lazer.
- > Financiar projectos que favorecem a inserção da navegação interior no conjunto da cadeia de transporte através de nós intermodais.
- > Facilitar os procedimentos aduaneiros, de acordo com as modalidades propostas pela Comissão do Danúbio.
- > Harmonizar os quadros regulamentares do Danúbio e do Reno.

Para saber mais, consultar: [www.argedonau.at](http://www.argedonau.at)



Porto de Viena (Áustria)



## FRANÇA

## Extensão do porto Este da ilha da Reunião



**Custo total:** 72 740 000 EUR  
**Contribuição da UE:** 29 096 000 EUR

«Situada no Oceano Índico, a ilha da Reunião é uma região ultraperiférica. O seu comércio externo depende essencialmente da via marítima, que assegura 99% das trocas comerciais (3,5 milhões de toneladas em 2003). O único porto da ilha, o porto Este, é responsável por mais de 90% das escalas. O forte crescimento demográfico registado na ilha levou a um aumento importante do tráfego portuário, que poderá crescer de 50 000 para 100 000 toneladas / ano até 2015. As instalações do porto têm que acompanhar este crescimento e adaptar-se à evolução do tamanho dos navios. Os trabalhos de alargamento consistem na ampliação do raio de viragem, no alargamento da passagem de entrada e no ordenamento de um novo cais. Graças a estes investimentos, o porto Este poderá atracar navios de 80 000 toneladas e melhorar a sua oferta de serviços através da diminuição dos tempos de espera. Além disso, numa perspectiva de desenvolvimento sustentável, os materiais extraídos serão armazenados e reutilizados, entre outras coisas, para a manutenção das infra-estruturas portuárias.»

**Serge Joseph**, director da Célula Europa, ilha da Reunião  
[serge.joseph@agile-reunion.org](mailto:serge.joseph@agile-reunion.org)

## GRÉCIA

## Ponte Harilaos Trikoupis



**Custo total:** 770 000 000 EUR  
**Contribuição da UE (FEDER):** 308 000 000 EUR  
**Empréstimo do BEI:** 385 000 000 EUR

«Construída entre Rion e Antirion, a oeste do estreito de Corinto, a ponte Harilaos Trikoupi é um viaduto auto-rodoviário de 2,88 quilómetros, que une com um tabuleiro fixo o Peloponeso à Grécia continental. Inaugurada em Agosto de 2004, na véspera dos Jogos Olímpicos de Atenas, esta ponte evita um desvio de cerca de 40 minutos àqueles que a utilizam. Esta obra, que registou um tráfego de 4,5 milhões de veículos no seu primeiro ano de exploração, vai desempenhar um papel preponderante no desenvolvimento local e regional, concretizando assim a visão de Harilaos Trikoupi, o primeiro-ministro grego do século XIX que já nessa altura sonhava com esta ponte, hoje com o seu nome.»

**Yannis Freris**, director da Comunicação, GEFYRA S.A.  
[ifreris@gefyra.gr](mailto:ifreris@gefyra.gr)  
[www.gefyra.gr](http://www.gefyra.gr)

## REINO UNIDO

## Transporte rural por chamada



**Custo total:** 408 800 EUR  
**Contribuição da UE:** 201 743 EUR

«Executado no condado de Angus, na Escócia, o projecto DARTS (Demand Responsive Angus Rural Transporte Scheme/Programa de Transporte Rural de Angus por Chamada) tem como objectivo optimizar a utilização do transporte colectivo local, prestando serviços integrados, orientados para o cliente, flexíveis e sustentáveis. Este sistema, que serve um território de 1 270 km<sup>2</sup> (58% da superfície de Angus) e uma população de 9 742 habitantes (8,9% da população do condado), baseia-se numa central de reserva que utiliza as tecnologias de comunicação mais recentes. Trata-se de desenvolver soluções de transporte "ascendentes", adaptadas às condições e necessidades específicas do meio rural. O projecto permite igualmente avaliar, do ponto de vista técnico e organizacional, a possibilidade de transferência do conceito de transporte por chamada para outros contextos.»

**Brian Masson**, chefe de projecto, Angus Transport Forum  
[brian.masson@btinternet.com](mailto:brian.masson@btinternet.com)

## FINLÂNDIA

## O Cesto de compras



**Custo total:** 52 647 EUR  
**Contribuição da UE:** 31 102 EUR

«Em 1999, a necessidade de prestar serviços mais eficazes às pessoas idosas conduziu ao lançamento do projecto Kauppakassi (Cesto de compras), no âmbito do programa URBAN do subúrbio Este de Helsínquia. As delegações locais dos serviços sociais, a associação "Hely-koti" de prestação de serviços a pessoas idosas, assim como dois comerciantes cooperaram estreitamente durante dois anos na elaboração de um modelo inovador de abastecimento: os comerciantes tratam as encomendas de manhã antes da abertura da loja; o pessoal da Hely-koti recolhe as mercadorias encomendadas e entrega-as no domicílio das pessoas que as encomendaram, utilizando um furgão eléctrico. Uma avaliação externa demonstrou que toda a gente ganhava com este sistema: o "cesto de compras" diminui os custos dos serviços ao domicílio e facilita a vida das donas de casa idosas; os comerciantes adquiriram uma nova e importante clientela; os clientes estão satisfeitos; as deslocações são reduzidas e o modo de transporte escolhido, silencioso e não poluente, convém perfeitamente às zonas residenciais; o serviço foi alargado a outros bairros.»

**Eeva-Liisa Broman**, chefe de projecto, URBAN II Helsínquia  
[eeva-liisa.broman@hel.fi](mailto:eeva-liisa.broman@hel.fi)  
[www.urbanfinland.info](http://www.urbanfinland.info)

Interreg III B Europa do Noroeste

## «As cooperações TGV são um contribuição para a política europeia de ordenamento do território»



**Gösta Weber**, coordenador do projecto Interreg III B «HST4i», South East England Development Agency (SEEDA)

A Agência de Desenvolvimento do Sudeste da Inglaterra (South East England Development Agency/SEEDA) coordena dois projectos de cooperação transnacional no domínio dos transportes integrados e dos comboios de alta velocidade (TGV). Co-financiados pelo FEDER, estes projectos envolvem 32 parceiros de cinco países: Reino Unido, França, Bélgica, Países Baixos e Alemanha.

O projecto «HST4i» (High Speed Train Integration / Integração dos Comboios de Alta Velocidade) diz respeito à execução de investimentos demonstrativos ligados à rede TGV. Reunindo 18 parceiros nos cinco países citados e um orçamento de 29 milhões de euros, dos quais 14 milhões são fornecidos pelo FEDER, este projecto é o maior do programa Interreg III B Europa do Noroeste aprovado pela Comissão Europeia.

Por seu lado, o projecto «HSTconnect», que está estreitamente associado ao HST4i, tem por finalidade melhorar a interligação entre as redes de transportes regionais secundárias e a rede de TGV principal. Executado por 14 parceiros internacionais, o HSTconnect tem um orçamento de 19 milhões de euros, dos quais 8 milhões são de origem comunitária.

### Dois exemplos de investimentos TGV

Os investimentos financiados pelos dois projectos TGV são muito variados: vão de operações de vários milhares de milhões de euros, relacionadas com os Jogos Olímpicos de 2012, até acções mais modestas como, por exemplo, a melhoria das conexões transfronteiriças à estação de TGV de Lille Europa.

Em Stratford (Londres), a comarca de Newham investiu numa via pedonal entre a nova estação internacional, a estação local e o centro histórico da cidade. Ligará a nova zona de actividades de Stratford ao tecido urbano actual, integrando ao mesmo tempo os bairros residenciais circundantes. As duas estações servirão o Parque Olímpico de 2012.

Na Bélgica, a intermunicipal Leiedal está a modernizar a rede regional que serve as localidades do vale do Lys para as ligar à estação de Lille Europa. Tem merecido particu-

lar atenção a qualidade dos nós de transporte e das estações rodoviárias e ferroviárias, em termos ambientais.

Os dois projectos permitem experimentar e validar investimentos para otimizar a contribuição das estações de TGV para a coesão interna, para as ligações externas e para a competitividade do Noroeste da Europa. Favorecem também a implementação de infra-estruturas de transportes coerentes e complementares que reforçam o desenvolvimento policêntrico desta parte do continente. Pretende-se assegurar que as novas estações constituam trunfos importantes para a revitalização das zonas urbanas degradadas, preservando ao mesmo tempo um ambiente de qualidade, em harmonia com o bairro que as acolhe. Um dos principais objectivos é a melhoria do ordenamento e a funcionalidade das estações para os passageiros, sem descuidar a boa integração das infra-estruturas no tecido local. Esta iniciativa considera a estação e as suas imediações como um lugar de encontro social e económico do meio urbano.

### Actividades transnacionais — Uma dimensão-chave dos projectos TGV

Para aumentar o conhecimento dos parceiros, mas também para atingir um público mais amplo, os dois projectos HST4i e HSTconnect integram um programa internacional com diversas actividades: estudos, visitas a projectos, intercâmbio de boas práticas ou, ainda, seminários como, por exemplo, o «HSTDesign Workshop» organizado em Utreque, em 10 de Novembro passado, sobre o tema da organização das estações de TGV, das suas imediações e dos seus acessos. O seminário conduziu à redacção de um Guia de Concepção de TGV («HST Design Guide»).

Outra actividade comum aos projectos é um estudo sobre o impacto do TGV («HST Impact Study»), destinado a avaliar o «valor acrescentado», bem como as repercussões socioeconómicas e ambientais dos investimentos realizados no âmbito dos projectos HST4i e HSTconnect.

### Uma abordagem estratégica

Os projectos TGV criam condições favoráveis ao desenvolvimento económico e ao emprego em torno das estações e contribuem para a procura de sustentabilidade ao abordarem questões de mobilidade e concorrência aos níveis local e regional. Do ponto de vista estratégico, os projectos TGV revelam o efeito de alavanca que o FEDER pode exercer sobre os projectos de transportes de importância local ou regional, conferindo-lhes um valor acrescentado através de uma melhor concepção, proporcionando uma execução mais rápida, a instalação de infra-estruturas suplementares e a emergência de competências acrescidas. Coloca os projectos de transportes regionais num contexto europeu mais amplo e confirma a utilidade do envolvimento dos parceiros regionais e locais na execução de uma política europeia.

Para saber mais, consultar: <http://www.hst4i.net>





Uma nova etapa socioeconómica para os transportes no Sul de Portugal

## O Algarve na encruzilhada

Apesar do profundo desequilíbrio que subsiste entre o interior e o litoral, a região mais pobre de Portugal há cinquenta anos ocupa hoje o terceiro lugar no país em termos de riqueza *per capita*. Assim, após 2006, o Algarve deixará de ser considerado uma região do objectivo n.º 1. A União Europeia contribuiu substancialmente para este enorme passo em frente, através de avultados financiamentos destinados a melhorar as infra-estruturas de transportes, sejam elas rodoviárias, ferroviárias, aéreas ou marítimas. Mas para além deste importante e visível esforço de equipamento, subsiste uma apreensão: descentrada e muito dependente do turismo, a região do Algarve terá de fazer escolhas certas para manter o seu crescimento e a sua competitividade.



Nó auto-rodoviário: o Algarve dispõe doravante de uma ligação rápida com Lisboa e a Espanha

É noite escura e apenas alguns candeeiros deixam entrever as silhuetas brancas das casas de Sanlúcar de Guadiana, exactamente em frente, do outro lado do rio, na margem espanhola. «*Está a ver estas barcas a motor? Estão todas atracadas durante a noite. A esta hora, só o médico de serviço é que poderá desenrascar-se para atravessar o rio*», comenta Carlos Cruz, responsável pelas relações públicas da Região do Algarve. Estamos na margem portuguesa do rio Guadiana, em Alcoutim (700 habitantes), precisamente em frente da aldeia de Sanlúcar, situada do outro lado do rio, em Espanha. Separam estas duas povoações duzentos metros de água, mas nunca houve nenhuma ponte para as ligar uma à outra. O ponto fixo mais próximo que permite a um veículo passar para Espanha encontra-se 50 quilómetros a Norte, nos arredores de Paymogo ou, então, 50 quilómetros a Sul, pela ponte internacional do Guadiana, concluída em 1992. Apesar da queda das duas ditaduras ibéricas «irmãs inimigas» e da adesão dos dois

países à União Europeia, o Guadiana é aqui uma fronteira muito difícil de passar. «*É provavelmente o único lugar habitado na Europa onde a distância entre duas pontes – 100 km – é tão grande! Está em estudo a construção de uma ponte entre Alcoutim e Sanlúcar, no âmbito do Interreg mas não foi fixado ainda nenhum calendário*», lamenta Carlos Brito, que foi durante longos anos deputado e conselheiro municipal em Alcoutim, e responsável pelo mensário local *Jornal do Baixo Guadiana*. «*Para recordar o interesse que as duas margens têm numa ligação terrestre, a nossa associação transfronteiriça Alcoutim – Sanlúcar organizou neste Verão uma grande festa, durante a qual se formou “uma ponte”, encostando as barcas das duas aldeias umas às outras.*»

A ponte, cujos custos de construção estão calculados em 15 milhões de euros, não seria nenhum luxo, sobretudo porque se nota a intensificação das trocas entre as populações das duas aldeias: os portugueses compram



Barco cruzeiro acostado em Alcoutim

casas no lado espanhol e os espanhóis estão a utilizar cada vez mais os serviços oferecidos pela margem portuguesa. Do ponto de vista macroeconómico, a pequena aglomeração gostaria também de se tornar numa oportunidade para Andevalo, que é um território espanhol próximo, mas ainda mais encravado, que é objecto de um importante plano de desenvolvimento levado a cabo pelo Governo de Andaluzia. «*Poderíamos também reatar as numerosas trocas comerciais, nomeadamente na pecuária, que existiam entre a Espanha e Portugal neste lugar, no decorrer dos anos 30*», recorda Carlos Brito.

## Velocidade e cruzeiros

Apesar da ausência de ponte, Alcoutim vive a partir deste ano uma verdadeira revolução económica, uma espécie de modelo reduzido daquilo que o Algarve viveu nos últimos trinta anos.

Preservada pelo isolamento, a natureza selvagem do Guadiana é actualmente muito apreciada: a partir da Primavera de 2005, duas companhias de cruzeiros, uma portuguesa e outra belgo-francesa, fazem escala em Alcoutim. Vindos de Portimão e de Sevilha, desembarcam todas as semanas na localidade centenas de visitantes. É um maná para o comércio local!

E, depois, há sobretudo a estrada: concluída em Julho de 2005 a transformação do IC («Itinerário Complementar») 27 em estrada nacional de excelente qualidade, segura e ao mesmo tempo rápida, põe Alcoutim a 25 minutos de Vila Real de Santo António, «capital» do Baixo Guadiana no litoral. Quatro vezes menos tempo do que anteriormente. Desencravada do ponto de vista rodoviário, Alcoutim encontra-se agora situada no importante eixo Norte-Sul, paralelo ao Guadiana, que vai até Beja, no Alentejo. Com a modernização do IC27, espera-se revitalizar todo o interior do Algarve ou seja a Serra de Caldeirão.

«É muito importante favorecer o acesso, mas é também necessário que o território possua uma dinâmica económica interna. Felizmente, é o caso aqui», disse Carlos Brito. Com a estrada e os cruzeiros, Alcoutim vai poder desenvolver-se e diversificar as suas actividades turísticas, posicioná-las no topo de gama, promovendo a caça, por exemplo. Será também mais fácil valorizar os produtos locais: as pequenas queijarias locais vão aumentar a venda dos seus produtos e o município de Alcoutim, que poderá daqui em diante atrair efectivamente os investidores, lançou-se na criação de uma zona de actividades empresariais. E, finalmente, graças à estrada, já se pode falar de estabilização popu-

lacional, dado que o êxodo rural tem sido compensado pela recente instalação de «urbanos» vindos de Vila Real e de Faro.

Por outro lado, a modernização do IC27 é um bom exemplo das sinergias existentes entre os três programas em vias de execução no Algarve no domínio dos transportes: o programa operacional nacional «Acessibilidade e Transportes» (3,312 mil milhões de euros, dos quais 280 milhões para o Algarve); o programa regional PROAlgarve (108 milhões de euros para a vertente transportes); e Interreg III A Espanha-Portugal para os projectos de vocação transfronteiriça. Assim, para o IC27, o troço Monte Francisco-Odeleite (17,5 milhões de euros) inscreve-se no programa operacional «Acessibilidade e Transportes», ao passo que o troço Odeleite-Alcoutim (14,4 milhões de euros) é um projecto Interreg III A. O FEDER intervém em cada um deles com cerca de 50% dos custos.

De um modo geral, as ajudas europeias – FEDER e Fundo de Coesão em especial – permitiram, nos dez ou quinze últimos anos, melhorar sensivelmente os grandes eixos rodoviários regionais e inter-regionais: o IC27 é a segunda via Norte-Sul que liga o Algarve ao resto do país. Em termos gerais, a modernização da rede rodoviária regional articula-se em torno de dois eixos perpendiculares: a concretização até ao Algarve da autoestrada A2, que atravessa Portugal de Norte a Sul, e a construção, de Este a Oeste ao longo do litoral muito urbanizado, da «Via do Infante», uma via rápida de quatro faixas de circulação que liga agora Lagos à fronteira espanhola.

## Caminhos-de-ferro

Os caminhos-de-ferro não ficaram para trás: co-financiada pelo Fundo de Coesão (mais de 320 milhões de euros de um total de cerca de 400 milhões), a «Modernização da ligação com o Algarve» inscreve-se no âmbito do projecto prioritário n.º 8 «Rota multimodal Portugal-Espanha-Europa central» das redes transeuropeias de transporte (RTE-T). Concluídas em 2004, as obras foram efectuadas em quatro fases que correspondem a quatro troços, somando 339 quilómetros. A operação foi acompanhada por uma remodelação das estações. A renovação das linhas, a rectificação do traçado nalguns lugares, a construção ou a adaptação de obras de arte (incluindo a famosa Ponte 25 de Abril em Lisboa), a supressão de passagens de nível, a electrificação da linha, a modernização da sinalização e das



A estação de Faro, término de uma linha modernizada





■ Mercado coberto em Olhão: a renovação dos portos de pesca vai de par com o restauro de antigos edifícios e a instalação de novas actividades

telecomunicações permitem agora efectuar o trajecto Faro-Lisboa em 3 horas, em vez das 4 horas e meia de antigamente. Jorge Rodrigues, responsável regional pela sinalização da REFER, a rede ferroviária portuguesa, fala pormenorizadamente das vantagens desta modernização: «Para além do ganho de tempo, nota-se maior segurança, fiabilidade e pontualidade. A nossa margem de desvio em relação ao horário anunciado passou a ser de 3 minutos em vez de 15 a 20 anteriormente. A melhoria do conforto é também muito sensível, graças à utilização de carruagens mais silenciosas. Sem falar nas vantagens ecológicas obtidas com a electrificação das vias-férreas.» O resultado é um aumento de cerca de 30% de passageiros, «mas também uma mudança da imagem dos caminhos-de-ferro, mais dinâmica», acrescenta Jorge. «Vemos cada vez mais pessoas a trabalhar no comboio com o seu computador portátil.»

## Segunda revolução turística

Campos Correia, presidente da Comissão de Coordenação do Desenvolvimento Regional (CCDR) do Algarve, resume assim a estratégia regional: «O nosso objectivo é fazer do Algarve uma das regiões mais competitivas de Portugal e da Europa dentro de 10 ou 15 anos. A melhoria dos transportes inscreve-se perfeitamente no nosso plano de acção territorial: ligar o Algarve à 'espinha dorsal portuguesa', o que foi concretizado com a realização da auto-estrada A2 (para Setúbal, Lisboa e Porto) e a modernização da via-férrea entre Lisboa e Faro; ligar eficazmente a nossa região à Espanha através da Via do Infante e prever igualmente, a prazo, uma linha-férrea entre o Algarve e a Andaluzia; mas também desenvolver os transportes locais, por exemplo, o metropolitano de superfície nas aglomerações regionais, Lagos-Portimão-Lagoa e Loulé-Faro-Olhão, que contam entre 100 000 e 200 000 habitantes cada uma delas.

Mas para além deste importante e visível esforço de equipamento – e do orgulho nos progressos atingidos –, surge alguma inquietação: «Estamos agora numa encruzilhada e precisamos de fazer boas escolhas», avisou António Mendes, director do aeroporto de Faro.

Construído em 1965 e tendo já beneficiado de várias ajudas comunitárias para a sua modernização e extensão, este aeroporto é o segundo de Portugal em número de passageiros (4,7 milhões em 2004). Como especifica o seu director, «é essencialmente um aeroporto 'inbound', um ponto de entrada para os turistas estrangeiros e os residentes secundários». Com a forte expansão imobiliária que se verifica no Algarve desde há alguns anos para cá, estes últimos são hoje tão numerosos como os turistas. A clientela do aeroporto, tanto passageiros como companhias, está portanto em plena mutação: a partir de 1999, nota-se um declínio dos voos *charters* e um aumento das companhias aéreas de tarifas baixas. Paralelamente, os utentes tendem a abandonar os



■ Matadouro artesanal de Monchique: a melhoria da rede rodoviária facilita a comercialização dos produtos locais

operadores turísticos e organizam eles mesmos a sua viagem pelo melhor preço do mercado. «Para além desta mudança que se observa praticamente em toda a Europa, devemos também enfrentar uma dificuldade muito mais grave: o nosso turismo perdeu uma boa parte da sua competitividade, porque somos demasiado caros para os pobres e não suficientemente sofisticados para os ricos», não hesita em afirmar António Mendes.

A recente evolução comercial do aeroporto de Faro poderia ser um trunfo para todo o Algarve. É consenso geral que o turismo é e continuará a ser ainda durante muito tempo o motor da economia regional. Na condição de evoluir para uma maior competitividade e sustentabilidade. E isto apesar da forte concorrência turística internacional, de um litoral com demasiado betão para o gosto do turista actual e dos incêndios que desfiguram algumas partes do território reputadas pela sua beleza natural, como é o caso da Serra de Monchique.

O Algarve está à procura de uma «segunda revolução turística». «Temos que aumentar a nossa qualidade e diversificar a nossa oferta com produtos de elevado valor acrescentado – o que fizemos com o golfe, que é um sucesso – e fazer dos pólos turísticos e de lazer uma alavanca para outros sectores económicos baseados no conhecimento e na inovação», aconselha o Presidente do CCDR, Campos Correia, que cita como exemplos a navegação recreativa e mesmo o turismo desportivo de alto nível que beneficia de um complexo de classe mundial em Vila Real de Santo António.

## Manter o rumo

Como é frequentemente o caso em Portugal, a salvação poderá vir do mar. O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos é um organismo público que gere os portos e transportes marítimos, bem como as vias internas navegáveis (no Algarve, essencialmente os rios Arade e Guadiana) de todo o Sul de Portugal. Está essencialmente envolvido em dois sectores de actividade – a pesca e o turismo –, cuja evolução exige uma modernização, uma adaptação ou mesmo uma reorientação das zonas portuárias. O administrador delegado do Instituto, David Assoreira, exprime-se assim: «Volvidos trinta anos de relativo imobilismo, nota-se uma degradação geral das infra-estruturas portuárias, tanto mais que se torna necessário abrir os nossos portos ao público, fazer beneficiar deles os residentes, os turistas, as crianças e os passeantes, pelo que é necessário ordenar ao mesmo tempo o espaço portuário e as suas vizinhanças.»

O porto de Olhão, que é o primeiro porto de pesca algarvio, é objecto de uma vasta operação de ordenamento dos acessos (es-

paços verdes, áreas de lazer, esplanadas de passeio, etc.) e de reciclagem das suas infra-estruturas (dragagens, substituição do molhe por protecções mais eficientes, novos cais, pontões, áreas de ancoradouro e outros equipamentos úteis aos pescadores e à navegação de recreio, restauro do velho mercado coberto, etc.), por um montante de cerca de 6 milhões de euros dos quais a metade é financiada pelo FEDER. O porto de pesca de Lagoa beneficia também de uma revitalização importante, sobretudo na vertente de reparação naval. Uma actividade que, com o desenvolvimento da navegação de recreio, poderia vir a tornar-se cada vez mais importante nos próximos anos. «Os estaleiros navais do Algarve têm uma vantagem comparativa importante», explica David Assoreira. «Conjugam qualidade e rapidez e apresentam a vantagem de poderem funcionar todo o ano ao ar livre.»

Beneficiando de campanhas de promoção na América do Norte desde há vários anos, nomeadamente na Feira de Miami, o porto de Portimão é palco de um aumento extraordinário de cruzeiros: 17 paquetes em 2002, 28 em 2003, 36 em 2004 e 54 em 2005. A título de exemplo, num só dia, 16 de Agosto de 2005, desembarcaram na cidade 5 000 passageiros. Com efeito, Portimão acumula várias vantagens: pitoresco, este porto é envolvido por um magnífico panorama, muito apreciado pelos navegadores de recreio. É também associado ao mito das grandes expedições portuguesas que partiam de Sagres, não muito longe dali. A escala de Portimão dá acesso a 16 terrenos de golfe e uma estada de alguns dias num hotel de luxo é às vezes possível antes de reembarcar. Por último, uma grande companhia de cruzeiros americana possui um importante complexo hoteleiro nas proximidades.

Co-financiadas pela União Europeia, a dragagem do porto e a construção de um novo cais (165 metros para poder acolher 3 navios simultaneamente) são obras indispensáveis para permitir a acostagem de grandes navios. Demasiado frequentes, os desembarques ao largo nem sempre são práticos: por exemplo, já foi preciso desembarcar do navio *Legend of the Seas* 160 pessoas em cadeira de rodas.

O Instituto Portuário aposta igualmente nos dois principais cursos de água do Algarve: sem dúvida o Guadiana, mas também o Arade, que fica a ser navegável até Silves. A «recuperação da memória do rio» vai assim permitir aumentar o interesse turístico por esta antiga capital árabe do Algarve. No entanto, é necessário promover as actividades náuticas junto dos jovens e David Assoreira lamenta a falta de estruturas de formação na região para o pessoal marítimo, com excepção dos pescadores. «Isto revela uma situação infeliz: Portugal deveria e poderia desenvolver mais as actividades marítimas. Seria voltar à sua tradição e, simultaneamente, reforçar o seu futuro económico.»

Desta maneira, tendo praticamente solucionado uma das suas grandes carências – a insuficiência e a vetustez das suas infra-estruturas de transporte – o Algarve deverá agora vencer novos desafios, mais complexos e mais difíceis de empreender: o alargamento da União, a mundialização e o esforço permanente de competitividade daí resultante. Mas isso não preocupa o presidente da Comissão de Coordenação do Desenvolvimento Regional. Para Campos Correia, o «crescimento e a convergência são um trabalho de longa duração». E continua: «É necessário perseverar, ter sempre presentes os objectivos de longo prazo e fazer permanentemente uma auto-avaliação. O desenvolvimento é um conjunto de momentos fortes e momentos fracos. O que é importante é continuar o caminho guardando o rumo que foi fixado.»



Porto de Olhão

Para saber mais, consultar: [www.ccdr-alg.pt](http://www.ccdr-alg.pt)



Estónia, Lituânia, Letónia, Polónia e Finlândia

## «De Varsóvia a Helsínquia: ‘Rail Baltica’ – um projecto imaginativo, estratégico e sustentável»

**Pavel Telicka**, coordenador, Rede Transeuropeia de Transportes



Em 20 de Julho passado, o vice-presidente da Comissão Europeia, Jacques Barrot, designou-me como um dos seis «coordenadores» da rede transeuropeia de transportes (RTE-T). Através destas nomeações, devidamente aprovadas pelo Conselho e Parlamento europeus, a Comissão entende dar um impulso político a determinados projectos ferroviários prioritários. Os coordenadores têm por missão facilitar a aplicação destes projectos, nomeadamente aqueles que tenham uma dimensão transfronteiriça.

Sou pessoalmente responsável pelo «Rail Baltica», que é um projecto ferroviário imaginativo, estratégico e sustentável que implica, para além da Finlândia, quatro novos Estados-Membros da União Europeia situados nas costas do mar Báltico: Polónia, Lituânia, Letónia e Estónia. O projecto Rail Baltica, articulado em torno do eixo Norte-Sul, Helsínquia-Tallinn-Varsóvia, porá os países bálticos e a Polónia em ligação directa com o coração da União Europeia, reforçando assim o mercado único e favorecendo a integração dos países atravessados pela via-férrea. A curta fronteira de 70 quilómetros que separa a Lituânia da Polónia corresponde ao único contacto terrestre entre os países bálticos e o resto da União. A instalação de rotas de transporte eficazes e sustentáveis, que passam por esta fronteira é da maior importância para os países envolvidos, e também para toda a União Europeia.

Numa primeira fase, a Direcção-Geral de Política Regional efectua um estudo de viabilidade que deverá estar concluído em finais de 2006. Trata-se de determinar a potencial viabilidade económica desta rota ferroviária, mas igualmente de ter em conta numerosos elementos conexos, a começar pelo impacto ambiental do projecto sobre as zonas atravessadas pela linha-férrea. Depois das primeiras discussões que tivemos com os responsáveis políticos, estou convencido de que a melhoria da linha Tallinn-Varsóvia será rentável. Convém, no entanto, esperar os resultados do estudo.

O eixo ferroviário Rail Baltica vai, sem dúvida, atrair os investidores ao longo de um corredor já servido pela rota rodoviária «Via Baltica». Em termos de ordenamento do território, este projecto é um complemento à acção do Interreg na região do Mar Báltico, e permitirá ainda estabelecer a ligação da Polónia e dos países bálticos ao «Triângulo Nórdico», previsto pelos países escandinavos, bem como à Rússia e, particularmente, à região muito povoada de São Petersburgo.

De momento, os fluxos de circulação seguem principalmente um eixo Este-Oeste, graças às enormes quantidades de produtos russos, essencialmente matérias-primas, destinados à UE, transitando pelos portos bálticos. Mas a importância estratégica da região poderia aumentar consideravelmente se a China, que está a estudar a possibilidade, expedissem, para ganhar tempo, os seus produtos pela via-férrea para os portos bálticos através da Sibéria, em vez de os transportar por via marítima, passando

pelo canal de Suez. A ligação Rail Baltica poderia então representar um eixo Norte-Sul para este trânsito.

O projecto constituirá igualmente uma alternativa sustentável à estrada no que respeita ao transporte de mercadorias e, a prazo, de viajantes que utilizam este itinerário. Vários governos bálticos já consideram a ligação Rail Baltica como uma alavanca de desenvolvimento. E parece que já se assiste a uma competição entre as cidades bálticas, posto que todas querem fazer parte do traçado da futura linha-férrea. No meu entender, é um bom sinal.

O sucesso do projecto implica, contudo, uma grande convergência de opiniões entre os cinco países participantes no que respeita ao seu potencial. É necessária muita determinação para fazer avançar o processo. Eu penso que uma das tarefas essenciais consiste em facilitar, tanto quanto possível, esta visão comum. Para isso, mantere um contacto activo com todos os interessados no projecto, ou seja, com clientes e utentes potenciais, com parceiros sociais, com as autoridades regionais e locais, com os construtores de material ferroviário e, naturalmente, com as próprias companhias de caminhos-de-ferro.

Quanto ao financiamento, os custos do Rail Baltica ou antes do «Projecto Prioritário RTE-T n.º 27», a sua denominação oficial, poderiam ser assumidos – nalguns casos até 80% – pelo Fundo de Coesão. Tudo depende do montante das perspectivas financeiras do período 2007-2013 (\*), mas há personalidades influentes, designadamente numerosos eurodeputados, favoráveis ao financiamento integral dos projectos prioritários de transporte.

Decidi viajar de Helsínquia até Varsóvia, às vezes com jornalistas, para verificar pessoalmente o estado actual das infra-estruturas e medir os atrasos e os pontos de estrangulamento. Tenho a intenção de fazer tudo quanto esteja ao meu alcance para que este grande eixo regional europeu seja executado o mais rapidamente possível.



Estação de Helsínquia (Finlândia)

(\*) As perspectivas financeiras para o período 2007-2013 ainda não eram conhecidas na data de redacção deste artigo (Novembro de 2005).

## Espanha

## «A expansão do porto de Barcelona passava pelo desvio do Llobregat... e pelo respeito do ambiente»

**Josep Oriol**, director-geral do porto de Barcelona



Iniciado em 2000 e concluído em 2004, o desvio do rio Llobregat foi um momento importante da história dos transportes em Barcelona. Alguns dos audaciosos projectos «Porto e Zona Franca» do primeiro terço do século XX, que previam a construção de uma grande infra-estrutura portuária a sul do monte Montjuïc, consideravam já o Llobregat como limite físico de um futuro porto. Depois, a guerra civil e o consequente isolamento internacional retardaram sensivelmente o crescimento da economia espanhola e, em consequência, o crescimento do porto de Barcelona. O «Plano de Estabilização» de 1959 marcou a reabertura para o exterior da economia espanhola. Barcelona reencontrou então o seu papel de porto inter-oceânico ao evidenciar a necessidade de expansão.

O desvio do rio Llobregat era a condição *sine qua non* para a extensão do porto. Esta condição foi assinalada pela primeira vez na década de 60, tendo alguns projectos, como o que foi elaborado pela Câmara de Comércio, da Indústria e da Navegação de Barcelona, proposto intervenções com grande impacto ecológico, dado preverem o desvio do rio e da sua foz para 9 quilómetros a Sul.

Em 1994, as entidades responsáveis lançaram o então chamado «Plano Delta». O desvio de 2 quilómetros e a canalização do Llobregat constituem o fio condutor de uma série de intervenções que, para além da expansão do porto, incluem igualmente o desenvolvimento do aeroporto, a construção de novas vias rododiferroviárias, a construção de uma estação de tratamento de águas e a criação de um extenso espaço natural protegido.

Graças ao desvio do rio, o porto de Barcelona pôde finalmente empreender a sua expansão em Dezembro de 2001. Dotada de um orçamento de mil milhões de euros, dos quais 277 milhões são financiados pelo Fundo de Coesão, a expansão supõe um redimensionamento do porto: a sua superfície é multiplicada por 2,3 ou seja 1 265 hectares, e são construídos 30 quilómetros de cais.

Os trabalhos em curso constituem a pedra angular do desenvolvimento do porto. O seu crescimento será quantitativo (novos cais, novas gruas, novos acessos) e ao mes-

mo tempo qualitativo (novas rotas marítimas, mais rotas europeias e melhoria do serviço aos utentes). O número de contentores deverá passar de 2 para 6 milhões, ou seja um volume anual de 90 milhões de toneladas.

Este vasto estaleiro inclui igualmente a organização dos acessos de que o porto terá necessidade após a expansão. A este respeito, o espaço libertado pelo antigo leito do rio constitui um excelente corredor para os futuros acessos terrestres: vai ser construída aí uma auto-estrada de quatro faixas, exclusivamente reservada a veículos pesados, directamente ligada à rede de auto-estradas espanhola e europeia. Partirão também das estações de mercadorias, previstas nos novos cais, quatro novas vias-férreas.

A expansão do porto de Barcelona respeita as mais estritas normas ambientais, mediante medidas que reduzem o impacto negativo que os trabalhos poderiam trazer. Além de responder escrupulosamente às legislações portuárias e ambientais, o desenvolvimento do porto integra uma série de disposições que vão melhorar a situação de todo o delta do Llobregat. Foi assim salvaguardada uma zona húmida de 10 hectares no antigo leito do rio, para preservar a fauna existente. Uma das intervenções em curso – a criação de uma praia de 2 quilómetros de comprimento, a Sul da nova foz do rio, com milhões e milhões de toneladas de areia – é outro exemplo do empenho das autoridades portuárias em realizar uma infra-estrutura sustentável e respeitadora do ambiente.



Os novos cais podem acolher navios de grande arqueação



## BULGÁRIA

## Renovação do aeroporto de Sófia



**Custo total:** 148 756 000 EUR

**Contribuição da UE:** 50 000 000 EUR

«O aeroporto de Sófia é o principal ponto de entrada do tráfego comercial e turístico na Bulgária. Mas os seus equipamentos actuais não oferecem um aceitável nível de serviços, tanto a passageiros como a operadores. O projecto ISPA inclui a construção de um novo terminal de passageiros e de todas as respectivas comodidades: vias de acesso, corredores reservados a táxis, espaço para estacionamento, etc. Tudo isto se inscreve no quadro de operação mais ampla que implica o prolongamento e realinhamento das pistas, para poder acolher aviões de grande porte e, ao mesmo tempo, reduzir os danos sonoros para os habitantes de Sófia.»

*Nelly Yordanova, Ministério dos Transportes e das Comunicações da República da Bulgária*  
nyordanova@mtc.government.bg

## HUNGRIA

## Prolongamento da via periférica de Budapeste



**Custo total:** 334 893 000 EUR

**Contribuição da UE:** 284 659 050 EUR

«O Fundo de Coesão co-financia a construção da circunvalação rodoviária da capital húngara. A realização dos 26,5 quilómetros da secção Este permitirá ligar as auto-estradas M1, M3, M5 e M7, e várias estradas nacionais que confluem em Budapeste. Ao descongestionar a capital e os seus acessos, o projecto acabará com o pesadelo diário de muitos automobilistas. Além de tornar mais fluido o tráfego, nomeadamente de veículos pesados, a nova via periférica reduzirá a poluição na cidade e fomentará, ao mesmo tempo, a instalação de novas empresas na região. A infra-estrutura responde às mais estritas normas ambientais e de segurança. O fim dos trabalhos está previsto para Novembro de 2007.»

*Tompos Attila, coordenador da UE, Sociedade Nacional das Auto-Estradas*  
tompos.attila@nart.hu

## ESLOVÁQUIA

## Modernização do troço de caminho-de-ferro entre Bratislava Rača e Trnava



**Custo total:** 51 422 000 EUR

**Contribuição da UE:** 38 566 500 EUR

«O troço de caminho-de-ferro entre Bratislava Rača e Trnava faz parte do 5.º corredor europeu que, na Eslováquia, vai de Bratislava até Čierna nad Tisou, na fronteira ucraniana, passando por Žilina e Košice. Em Žilina, cruza o 6.º corredor, que passa por Varsóvia e Gdansk no Báltico. A modernização desta linha tem por objectivo constituir um bom acesso à rede transeuropeia de transportes e, igualmente, criar rotas ferroviárias de qualidade entre os diferentes países envolvidos. Financiado pelo ISPA para os trabalhos a realizar entre Março de 2002 e Dezembro de 2005, este projecto inclui, nomeadamente, a construção de um tabuleiro de betão pré-esforçado de 750 metros de comprimento, a supressão das passagens de nível e a renovação de todas as estações situadas entre Bratislava Rača e Trnava. Mais segura e mais silenciosa, a linha renovada permitirá a circulação de comboios a 160 km/h.»

*Miroslav Matúšek, caminhos-de-ferro da República Eslovaca (ŽSR)*  
Matusek.Miroslav@zsr.sk

## ESPANHA

## Extensão do porto de Gijón



**Custo total:** 563 900 000 EUR

**Contribuição da UE (Fundo de Coesão):** 247 500 000 EUR  
**Empréstimo do BEI:** 250 000 000 EUR

«A União contribui significativamente para a modernização das Infra-Estruturas portuárias espanholas. Parceiro dos Fundos Estruturais, o Banco Europeu de Investimento (BEI) alia aos seus empréstimos uma assistência técnica, nomeadamente em matéria de avaliação das necessidades. É um exemplo recente o promissório investimento realizado em Gijón. A extensão do principal porto das Astúrias, financiada pelo Fundo de Coesão e complementado com um empréstimo do BEI, destina-se a aumentar a capacidade de tratamento e armazenamento do frete marítimo que transita por Gijón. O projecto consiste essencialmente em reforçar o quebra-mar e em aumentar a superfície de armazenamento e do ancoramento de forma a acolher os maiores navios.»

*Andrew Allen, Banco Europeu de Investimento*  
ALLEN@eib.org

### 2007-2013: Preparar a nova geração de programas com o sítio Inforegio

Os Estados-Membros e as regiões preparam o próximo período de programação 2007-2013. O sítio *web* Inforegio apresenta numerosas informações e documentos importantes para todos os agentes envolvidos nesta iniciativa. Pretende-se facilitar o intercâmbio entre todos e informar o grande público dos progressos atingidos. Não hesitem em dirigir as vossas questões e contribuições para a Direcção-Geral da Política Regional.

[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/funds/2007/index\\_pt.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/2007/index_pt.htm)

## Contactos

Comissão Europeia  
Direcção-Geral da «Política Regional»  
Unidade 01 – «Informação e Comunicação»  
Thierry Daman  
41, avenue de Tervuren  
B-1040 Bruxelas  
Fax: (00)32 2)296 60 03  
E-mail: [regio-info@cec.eu.int](mailto:regio-info@cec.eu.int)  
Sítio *web*: [http://europa.eu.int/comm/dgs/regional\\_policy/index\\_pt.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_pt.htm)

Informações sobre as ajudas regionais da União Europeia  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

ISSN 1725-8154

© Comunidades Europeias, 2005  
Reprodução autorizada mediante menção da fonte.

*Impresso na Bélgica*



Serviço das Publicações

*Publications.eu.int*