

COFINANCIAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Um Relatório do Tribunal de Contas Europeu, datado de 13 de Junho de 2018, tinha o “preocupante” título **“Rede ferroviária de alta velocidade na Europa: longe de ser realidade, não passa de uma manta de retalhos ineficaz”** ([ver link](#)). Aliás, também em 26 de Junho de 2018, o Caderno de Economia do EXPRESSO publicava uma notícia sob o título **“Tribunal de Contas Europeu diz que falta de investimento espanhol prejudica ligação ferroviária Évora-Mérida”** ([ver link](#)) que se referia a esse mesmo relatório.

A referida notícia e ainda menos o relatório, não mereceram, na altura, a atenção que a sua importância justificava. Entende, portanto, a ADFERSIT voltar ao tema.

O Relatório do TCE refere-se a uma “auditoria de resultados ao planeamento estratégico a longo prazo das linhas de alta velocidade na UE, à relação custo-eficácia (avaliando os custos de construção, os atrasos, as derrapagens de custos e a utilização das linhas de alta velocidade que receberam cofinanciamento da UE), à sustentabilidade e ao valor acrescentado europeu do cofinanciamento da UE. A auditoria foi efetuada em seis Estados-Membros, analisando as despesas relativas a mais de 5.000 km de infraestruturas em dez linhas ferroviárias de alta velocidade e quatro travessias de fronteira, cobrindo cerca de 50% das linhas ferroviárias de alta velocidade na Europa”.

Entre as ligações transfronteiriças referidas no Relatório está a ligação Madrid-Lisboa a qual é avaliada positivamente por cumprir a exigência mínima de rentabilidade, lamentado os atrasos nas obras, especialmente a falta de ligação Évora – Mérida.

“... Não obstante a UE ter já pago um montante de cofinanciamento de 43 milhões de euros a Portugal relativos a estudos e trabalhos preparatórios, não existe qualquer ligação ferroviária transfronteiriça de alta velocidade. A linha ferroviária convencional acaba em Évora. À data da auditoria, os trabalhos do lado português tinham começado, enquanto os trabalhos da linha de alta velocidade do lado espanhol terminavam a cerca de seis quilómetros da fronteira, conforme indicado”.

Apontando a rentabilidade para um mínimo de 10 milhões passageiros/ano (admitindo apenas 6 milhões no 1º ano da exploração), a futura ligação Madrid-Lisboa apontando para cerca de 10,350 milhões de passageiros/ano – situados a menos de 30 minutos de automóvel das estações a construir ao longo do futuro traçado – oferece evidentes vantagens de competitividade.

O Relatório considera que “não existe qualquer rede ferroviária de alta velocidade europeia e que a Comissão não dispõe de instrumentos jurídicos nem de competências em matéria de tomada de decisões para garantir que os Estados-Membros realizam progressos rápidos no sentido de completar os corredores da rede principal previstos no Regulamento RTE-T e que apenas existe uma manta de

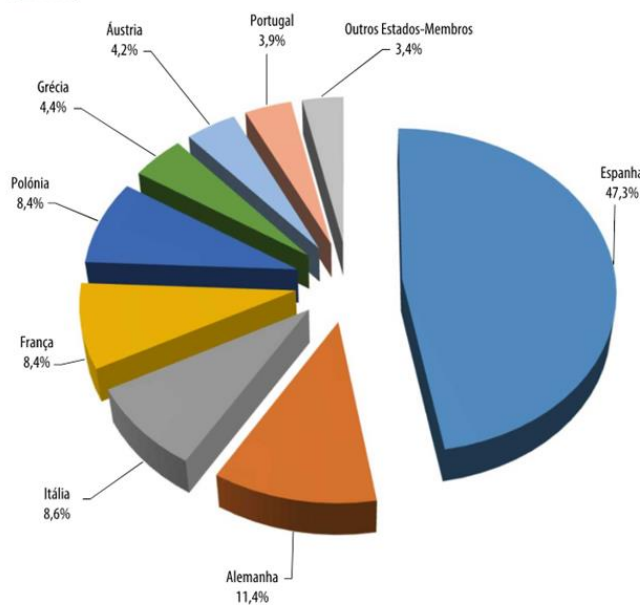
retalhos de linhas de alta velocidade nacionais, planeadas e construídas de forma isolada pelos Estados-Membros”.

“Este sistema fragmentado tem sido construído sem uma coordenação transfronteiriça adequada: as linhas de alta velocidade que atravessam as fronteiras nacionais não são uma prioridade nacional em termos de construção, embora tenham sido celebrados acordos internacionais e tenham sido incluídas disposições no Regulamento RTE-T que exigem a construção dos corredores da rede principal até 2030. Esta situação significa que o cofinanciamento da UE aos investimentos em infraestruturas ferroviárias de alta velocidade tem um reduzido valor acrescentado europeu”.

Considera, ainda, o Relatório que “a decisão de construir linhas de alta velocidade assenta frequentemente em considerações políticas e as análises custo-benefício não são normalmente utilizadas como um instrumento para apoiar decisões com uma boa relação custo-eficácia”.

Também interessante é a informação de que quase metade do financiamento da UE (23,7 mil milhões de euros) disponibilizado para investimentos ferroviários de alta velocidade foi atribuída a investimentos em Espanha (11,2 mil milhões de euros). No total, 21,8 mil milhões de euros (92,7% do total) foram atribuídos a sete Estados-Membros”, conforme ilustra o gráfico seguinte:

Síntese do cofinanciamento da UE ao transporte ferroviário de alta velocidade por Estado-Membro (2000-2017)



09 de Outubro de 2019

A Direção da ADFERSIT