

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 83/2004

Na sequência dos estudos para a introdução da alta velocidade ferroviária em Portugal foi constituída a RAVE — Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S. A., pelo Decreto-Lei n.º 323-H/2000, de 19 de Dezembro.

A RAVE tem por objecto o desenvolvimento e coordenação dos trabalhos e estudos necessários para a formação das decisões de planeamento e construção, financiamento, fornecimento e exploração de uma rede ferroviária de alta velocidade a instalar em Portugal e da sua ligação com a rede espanhola de igual natureza.

Paralelamente, com o apoio na prossecução do objecto da RAVE, o Governo assumiu que o planeamento da rede de alta velocidade deve ser enquadrado nas Directivas comunitárias n.ºs 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro, transpostas para o nosso ordenamento jurídico através do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, vulgarmente designado «Pacote ferroviário I».

Consciente da necessidade de concretizar o trabalho e os estudos entretanto realizados, o Governo propôs soluções no âmbito da XIX Cimeira Luso-Espanhola, realizada em 7 e 8 de Novembro de 2003, na Figueira da Foz, cujas decisões se revelaram estruturantes para a definição do traçado da rede ferroviária de alta velocidade na Península Ibérica.

Com efeito, na referida Cimeira foram definidos os eixos ferroviários de alta velocidade a desenvolver nas suas interligações com Espanha, que importa assumir como projecto nacional.

Neste sentido, são ainda estabelecidos os princípios do crescimento sustentado, da acessibilidade e da mobilidade europeia, da partilha de risco e da complementaridade das infra-estruturas ferroviárias, que devem nortear a criação da rede ferroviária de alta velocidade.

A rede ferroviária de alta velocidade deve ser pautada pelo princípio do crescimento sustentado, tendo por objectivo a reformulação do sector ferroviário nacional, visando torná-lo um meio privilegiado para contribuir para o aumento da produtividade e competitividade do tecido empresarial instalado em Portugal, satisfazendo as necessidades de mobilidade das populações.

Pretende-se, deste modo, induzir um novo conceito de mobilidade no País, aumentando a quota do sector ferroviário entre os diversos modos de transporte, reduzindo os impactes ambientais e aumentando os índices de segurança na movimentação de pessoas e a eficiência na movimentação de mercadorias.

A rede ferroviária de alta velocidade assume-se como um projecto de investimento estruturante que permite o desenvolvimento de competências empresariais próprias, assegurando a participação de empresas e indústrias locais nas diversas fases do projecto incluindo execução e operação, contribuindo para o crescimento do produto interno bruto e induzindo a criação de emprego sustentado, factor decisivo da coesão social do País.

A rede ferroviária de alta velocidade deve igualmente ter presente o princípio da acessibilidade e da mobilidade europeia, respeitando as conclusões da iniciativa europeia para o crescimento, nomeadamente na prioridade dada na rede transeuropeia de transportes ao projecto de alta velocidade sul-este, que inclui o eixo Porto-Lisboa-Madrid, e ao projecto de interoperabili-

dade de alta velocidade na Península Ibérica, que inclui o eixo Porto-Vigo, garantindo assim a inadiável evolução da infra-estrutura para a bitola europeia e enquadrando o projecto nas prioridades orçamentais comunitárias.

Deste modo, garante-se a intermodalidade entre os diversos modos de transporte, aproximando Portugal do Centro da Europa, factor essencial à coesão europeia e ao desenvolvimento das capacidades logísticas atlânticas.

O desenvolvimento do sector ferroviário integra-se numa óptica europeia de crescimento acelerado do modo ferroviário como modo mais seguro e de reduzido impacte ambiental, invertendo a tendência de perda de importância relativa deste modo de transporte nas últimas décadas.

A rede ferroviária de alta velocidade deve ser orientada pelo princípio da partilha de risco, de forma que o projecto contribua para a reformulação evolutiva do sector ferroviário, garantindo a progressiva e adequada sustentabilidade económico-financeira deste sector.

Neste sentido, considera-se necessário envolver, de forma adequada, a iniciativa privada, dando continuidade ao processo de abertura a privados de concessões ferroviárias e tendo em conta o programa de liberalização comunitária para o sector. Pretende-se, ainda, mobilizar fundos privados e enquadrar o financiamento nas orientações conjuntas para a utilização de fundos estruturais comunitários associados a instrumentos financeiros do Banco Europeu de Investimentos.

Em todo o caso, a utilização de soluções inovadoras com o sector privado deverá assegurar a partilha adequada de benefícios e riscos com o sector público.

A rede ferroviária de alta velocidade é ainda pautada pelo princípio da complementaridade das infra-estruturas ferroviárias, que se consubstancia no investimento público estruturante enquadrado no âmbito da rede ferroviária nacional, pela manutenção do adequado investimento na rede convencional.

Desta forma, fica assegurada a complementaridade entre as diversas ofertas ferroviárias, dando continuidade à utilização das estruturas ferroviárias recentemente melhoradas e permitindo a futura complementaridade entre os eixos ferroviários existentes e a rede de alta velocidade.

Com efeito, o processo de consolidação das intervenções de modernização dos troços que compõem o denominado «Eixo Atlântico», definido como o eixo ferroviário que une as cidades de Braga e de Faro, deve continuar.

Considerando, ainda, os investimentos fundamentais acordados entre os Governos de Portugal e de Espanha, aquando da cimeira ibérica da Figueira da Foz em 7 e 8 de Novembro de 2003, no tocante à electrificação e demais aspectos para a interoperabilidade do eixo Aveiro-Vilar Formoso-Salamanca-Valladolid e até à fronteira de França (via Irún), devem avaliar-se e concluir-se os investimentos tendentes à total operacionalidade, em regime de plena interoperabilidade, das linhas da Beira Alta e Beira Baixa.

Por outro lado, a modernização da linha do Oeste permite uma ligação ferroviária do sistema radial suburbano sobre Lisboa, sem esquecer o contributo para o fluxo norte-sul de mercadorias, nomeadamente na constituição de uma alternativa aos troços equivalentes e reatáveis sobre a linha do Norte.

Na senda deste princípio da complementaridade, o Governo considera ainda fundamental aprovar a defi-

nição dos traçados e promover a preparação da integração da rede ferroviária de alta velocidade no futuro plano ferroviário nacional.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Definir como princípios de enquadramento da rede ferroviária de alta velocidade para o século XXI os princípios do crescimento sustentado, da acessibilidade e da mobilidade europeia, da partilha de risco e o da complementaridade das infra-estruturas ferroviárias.

2 — Com observância do disposto no Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 152/2003, de 11 de Julho, que estabeleça as condições a satisfazer para realizar no território nacional a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, aprovar o desenvolvimento das seguintes infra-estruturas que integram a rede ferroviária de alta velocidade:

- a) Linha Porto-Vigo, como linha de alta velocidade, com uma estação intermédia entre o Porto e a fronteira luso-espanhola de Valença/Tuy, com horizonte temporal de 2009;
- b) Linha Lisboa-Madrid, como linha especialmente construída para a alta velocidade, com estação intermédia em Évora e na fronteira luso-espanhola de Elvas-Badajoz. Deve igualmente a sua parametrização permitir a circulação de composições ferroviárias de mercadorias compatíveis com as características do traçado e as exigências de exploração, com horizonte temporal de 2010;
- c) Linha Lisboa-Porto, como linha especialmente construída para a alta velocidade, com estações intermédias em Leiria, Coimbra e Aveiro, com horizonte temporal de 2013;
- d) Linha Lisboa-Faro-Huelva (via Évora), como linha de alta velocidade, com uma estação intermédia em Beja, com horizonte temporal de 2018 dependente de estudos técnico e de viabilidade económica;
- e) Linha Aveiro-Salamanca, como linha de alta velocidade, permitindo a circulação de composições ferroviárias de passageiros e mercadorias, com estação intermédia em Viseu, com horizonte temporal de 2015.

3 — Aprovar o desenvolvimento da parte portuguesa da linha Lisboa/Setúbal/Sines-Elvas-Badajoz-Puertollano-Madrid, para tráfego de mercadorias, em bitola ibérica, mas concebida para futura conversão para bitola europeia, com horizonte temporal de 2008.

4 — Promover a preparação, através da REFER e da RAVE, da integração da rede de alta velocidade no plano ferroviário nacional previsto no artigo 10.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março, que deve ter em conta os seguintes objectivos:

- a) A articulação das redes convencional e de alta velocidade, tendo em conta os demais planos sectoriais de acessibilidades e transportes;
- b) A definição da rede ferroviária convencional de interesse nacional, tendo em vista a desclassificação da rede ferroviária nacional das linhas de interesse meramente regional, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março;

c) A definição da estratégia de desenvolvimento da rede a médio e longo prazos, incluindo o plano de interoperabilidade da rede convencional, tendo em conta as conclusões que venham a ser obtidas no estudo das soluções técnicas para os problemas de bitola na rede ferroviária da Península Ibérica e respectiva execução temporal, considerando as condicionantes dos subsistemas das infra-estruturas e do material circulante;

d) O crescimento económico do País, promovendo o reforço de competências empresariais especializadas e assegurando, nomeadamente, um impacte positivo ao nível regional.

5 — A presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 9 de Junho de 2004. — O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

Declaração de Rectificação n.º 54/2004

Para os devidos efeitos se declara que, por ter sido publicado indevidamente no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 100, de 28 de Abril de 2004, o organigrama da Direcção Regional de Educação do Norte, do Decreto Regulamentar n.º 7/2004, cujo original se encontra arquivado nesta Secretaria-Geral, é considerado nulo e de nenhum efeito.

Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros, 21 de Junho de 2004. — O Secretário-Geral, *José M. Sousa Rego*.

Declaração de Rectificação n.º 55/2004

Para os devidos efeitos se declara que o Decreto Regulamentar n.º 15/2004, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 100, de 28 de Abril de 2004, cujo original se encontra arquivado nesta Secretaria-Geral, saiu com a seguinte inexactidão, que assim se rectifica:

No n.º 1 do artigo 4.º, onde se lê «com a missão e as competências desta» deve ler-se «com a missão e as competências deste».

Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros, 21 de Junho de 2004. — O Secretário-Geral, *José M. Sousa Rego*.

Declaração de Rectificação n.º 56/2004

Para os devidos efeitos se declara que o Decreto Regulamentar n.º 16/2004, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 100, de 28 de Abril de 2004, cujo original se encontra arquivado nesta Secretaria-Geral, saiu com a seguinte inexactidão que assim se rectifica:

No n.º 1 do artigo 4.º, onde se lê «com a missão e as competências desta» deve ler-se «com a missão e as competências deste».

Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros, 21 de Junho de 2004. — O Secretário-Geral, *José M. Sousa Rego*.