



Banco Europeu de Investimento • Banco Europeu de Investimento • Banco Europeu de Investimento • Banco Europeu de Investimento

Financiamentos do BEI para as **Redes Transeuropeias**





Banco Europeu de Investimento • Banco Europeu de Investimento • Banco Europeu de Investimento • Banco Europeu de Investimento



Acção do BEI em favor das RTE

A livre circulação de pessoas, de bens, de energia e de informações constitui um dos meios para a consecução dos grandes objectivos de desenvolvimento e de integração da União Europeia (UE). Assim sendo, o desenvolvimento das redes transeuropeias de transportes e de energia (RTE), vertente fulcral das políticas comunitárias, continua a ser um dos objectivos-chave do Banco Europeu de Investimento, paralelamente a outros objectivos prioritários, tais como o reforço da coesão económica e social na UE, o apoio aos objectivos energéticos da UE, o estabelecimento de laços com países parceiros da União e a protecção do ambiente.

Redes europeias de transportes

A política europeia neste domínio visa edificar uma rede integrada de infra-estruturas de base, convertendo as redes construídas segundo critérios nacionais num sistema europeu de infra-estruturas eficiente e sustentável. Esta rede de auto-estradas, caminhos-de-ferro, rios, portos e aeroportos, ligará os 27 Estados-Membros entre si e aos países da vizinhança europeia.

Os problemas de capacidade e a consequente congestão das vias de longa distância na UE constituem factores restritivos, tanto da mobilidade, como das trocas. Uma melhor utilização das infra-estruturas existentes é crucial para conter a subida dos custos e reduzir o impacto ambiental dos transportes. Mas para que o mercado único se possa desenvolver, é também necessário construir novas infra-estruturas de transportes ou melhorar as existentes.

Os Estados-Membros têm de fazer grandes investimentos para adaptar as suas redes infra-estruturais às crescentes necessidades de transportes de uma UE em expansão. Efectivamente, um dos grandes desafios para o futuro das redes



transeuropeias de transportes (RTE-T) é a necessidade de integrar os mal equipados sistemas de transportes da maioria dos novos Estados-Membros e dos países em vias de adesão. Conquanto o grosso do investimento venha a ser feito pelo sector público, há que encorajar a participação do sector privado para garantir a eficácia e a inovação e para reduzir a carga financeira nos orçamentos públicos.

Para além dos corredores prioritários na zona de vizinhança europeia, que serão

apoiados no enquadramento da política externa da UE, a União identificou 30 projectos prioritários no contexto das RTE-T, nos quais se concentrará o apoio financeiro do orçamento comunitário. No entanto, as contribuições da UE ficarão muito abaixo das necessidades de investimento destes projectos e da rede global. O BEI deverá contribuir com os seus empréstimos de longo prazo para suprir a lacuna financeira e acelerar a conclusão desta rede, que está prevista para 2020.



Redes europeias de energia

A estratégia da UE para o sector da energia assenta nos seguintes princípios:

- sustentabilidade ambiental – reduzir o impacto negativo da produção e do consumo de energia no ambiente, em especial através da redução das emissões de CO₂, mas também através do recurso generalizado a energias mais limpas;
- competitividade no fornecimento de energia - constitui um aspecto-chave do desenvolvimento económico da União Europeia, em virtude do papel central que a energia desempenha na economia actual; e
- segurança do abastecimento – promover fontes de energia diversificadas, aumentando não só os fornecimentos internos, mas reduzindo também a dependência da Europa em relação a fornecimentos externos e o potencial impacto dos muitos factores de risco internacionais que afectam o mercado da energia.

As Redes Transeuropeias de Energia (RTE-E) constituem uma das grandes prioridades da política energética da UE, na medida em que desempenham um papel fundamental na criação de um mercado interno da energia, assim como na diversificação e na garantia da segurança dos fornecimentos de energia no seio da União.

Apoio às iniciativas da UE

Quando da celebração do Tratado de Maastricht em 1992, os Estados-Membros da UE acordaram na necessidade de desenvolver as redes transeuropeias para atingir os objectivos de integração da União. Em 1994, o Conselho Europeu de Essen estabeleceu uma lista de 14 projectos prioritários cruciais para o desenvolvimento das redes de transportes e,

em 1996, o Parlamento Europeu e o Conselho da União Europeia aprovaram as linhas de orientação para o respectivo desenvolvimento. Esta lista foi actualizada em 2004, à luz da iniciativa Acção Europeia para o Crescimento, passando a incluir 30 projectos prioritários baseados na lista original de 14 projectos.

Papel do BEI

O BEI é uma das principais fontes de financiamento bancário das redes transeuropeias na União e nos países em vias de adesão. Desde a instauração desta política comunitária, em 1993, até Dezembro de 2008, foram assinados empréstimos no valor de 94 300 milhões de euros para RTE de transportes e de 12 400 milhões de euros para RTE de energia.

As operações do Banco que promovem em geral o desenvolvimento das RTE também contribuem para outros objectivos prioritários europeus. A política relativa às RTE favorece a integração económica e social, assim como o desenvolvimento das regiões menos favorecidas da UE. Em 2008, cerca de 53% dos financiamentos para as principais redes europeias de transportes e de energia destinaram-se a zonas de convergência; para além do impacto directo que a construção de infra-estruturas de transportes e de energia terá nestas regiões em desenvolvimento, as sinergias criadas também terão efeitos indirectos de longo prazo.

A promoção de infra-estruturas de transportes e de energia “limpas” contribui também para os objectivos de longo prazo do BEI, que consistem na sustentabilidade, competitividade e segurança energética, bem como na protecção e melhoria do ambiente. A prioridade conferida aos projectos ferroviários em relação aos rodoviários, assim como aos projectos de gás natural, reitera o empenho do Banco na consecução da política

europeia de protecção do ambiente natural e urbano.

O BEI também investe substancialmente em projectos de transportes e de energia não integrados em RTE, contribuindo para o crescimento e para a criação de emprego em regiões menos desenvolvidas dos Estados-Membros da UE e dos países em vias de adesão e/ou para a melhoria do ambiente, particularmente financiando infra-estruturas de transportes colectivos urbanos. Entre os projectos de transportes assinados nos últimos anos destacam-se a ampliação e a melhoria de redes de metropolitano e de carros eléctricos, a compra de material circulante e a reabilitação de redes rodoviárias locais, sobretudo nos novos Estados-Membros. No sector energético, entre os projectos que o Banco financiou recentemente, destaca-se a renovação das redes eléctricas e a modernização de centrais de produção de energia, com vista a reduzir a poluição.

O desenvolvimento de RTE visa garantir:

- infra-estruturas de grande qualidade que favoreçam as ligações entre os 27 Estados-Membros da UE e entre esta e os países da zona de vizinhança europeia;
- a interligação e a interoperabilidade das redes nacionais existentes;
- o acesso às redes fundamentais, alargando as vantagens das redes transeuropeias a todo o território da UE.



Valor acrescentado do BEI

O BEI contribui com um verdadeiro valor acrescentado para os projectos de infra-estruturas de transportes, pelo facto de:

- mobilizar, em condições competitivas, as verbas vultosas necessárias ao co-financiamento da construção de infra-estruturas;
- propor prazos adaptados aos longos períodos de construção e de exploração dos projectos em causa;
- conceder financiamentos estruturados como complemento dos recursos obtidos junto de bancos comerciais e no mercado de capitais.

Instrumentos financeiros inovadores

Desde 1993, o BEI reforçou os financiamentos em favor das RTE por meio de uma gama de instrumentos financeiros. Na sequência da aprovação da Acção Europeia para o Crescimento, reforçou as verbas destinadas à Facilidade de Investimento para RTE, introduzindo um instrumento de financiamento prioritário com uma dotação de 75 000 milhões de euros para RTE-T até 2013, e um pacote anual suplementar de 500-1 000 milhões de euros para RTE-E. Cerca de metade do volume total de financiamentos do BEI para RTE deverá ser canalizada para projectos prioritários.

De assinalar, contudo, que uma quota-parte significativa dos financiamentos do BEI para RTE se destina a projectos necessários para concluir a rede global de RTE, mas que não constam da lista de RTE prioritárias. Em 2008, estes projectos representaram 31% do total de projectos de RTE-T financiados pelo BEI.

Entre os outros instrumentos, destacam-se o Instrumento de Financiamento

Estruturado (IFE) para as RTE, que permite financiar projectos com uma qualidade creditícia abaixo da qualidade de investimento, bem como o Instrumento de Garantia de Empréstimos para projectos da Rede Transeuropeia de Transportes (LGTT), que visa facilitar uma maior participação do sector privado no financiamento das infra-estruturas da RTE-T (ver caixas sobre o IFE e LGTT).

A Comissão e o Parlamento Europeu sublinharam a necessidade de manter o nível adequado de investimento em infra-estruturas de transportes. A participação do sector privado é uma das chaves para o bom andamento do programa de investimento em RTE.

O BEI desempenha um papel catalisador importante, incentivando a participação

do sector privado no financiamento de RTE, tal como ilustrado pelo número de parcerias público-privadas (PPP) que apoia. Durante o período de 2000-2008, o BEI concluiu anualmente operações de tipo PPP com um valor anual médio de 3 500 milhões de euros (não exclusivamente no sector dos transportes).

O forte empenho da UE na promoção de investimentos do sector privado está claramente patente na criação do Centro Europeu Especializado em PPP (CEEP). A par das autoridades nacionais e regionais no domínio das PPP e da Comissão Europeia, o BEI é também um participante activo neste centro, que promoverá a partilha de experiências entre os organismos do sector público encarregados das PPP na Europa e disponibilizará assistência prática para a criação de PPP.



LGTT

LGTT é o acrónimo inglês de Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network projects, um instrumento financeiro inovador, criado e desenvolvido conjuntamente pela Comissão Europeia e pelo BEI com o objectivo de facilitar uma maior participação do sector privado no financiamento das infra-estruturas da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) através da melhoria significativa do perfil de risco dos mutuantes de primeira ordem.

Este novo instrumento irá fomentar a participação do sector privado em infra-estruturas europeias de base no sector dos transportes, que se deparam por vezes com dificuldades em atrair financiamentos do sector privado devido à existência de riscos ao nível das receitas de tráfego, especialmente os riscos associados aos baixos níveis de tráfego/utilização durante a fase de exploração inicial. O LGTT, que faz parte do programa RTE-T da União Europeia e da Iniciativa “Acção para o Crescimento” do BEI, cobrirá parcialmente estes riscos, melhorando assim significativamente a capacidade de cada projecto para resistir a níveis de tráfego mais baixos do que os previstos.

Tratando-se de um instrumento que melhora a qualidade creditícia dos créditos de primeira linha, bem como a relação custo-eficácia do pacote de financiamento global, o LGTT presta um apoio crucial aos projectos baseados em receitas de tráfego, sobretudo nas condições de mercado actuais.

O LGTT será financiado com uma contribuição de capital de 1 000 milhões de euros (respectivamente 500 milhões de euros da Comissão e do BEI), que se destina a apoiar empréstimos sénior até ao valor de 20 000 milhões de euros.



Financiamento das RTE com fundos orçamentais

O desenvolvimento das RTE é apoiado por subvenções comunitárias e por empréstimos do BEI. Os instrumentos financeiros comunitários disponibilizados são:

- Linha orçamental para as RTE (com afectações plurianuais para grandes projectos e afectações anuais para projectos de menores dimensões) – uma linha do orçamento da UE exclusivamente dedicada ao desenvolvimento de projectos de RTE;
- Fundos estruturais e de coesão – estes fundos são os principais instrumentos da UE para o financiamento do desenvolvimento económico e social e da reestruturação nos Estados-Membros. Representam mais de um terço do orçamento da UE e são utilizados para apoiar o desenvolvimento regional, incluindo as infra-estruturas de transportes e de energia.





Operações do BEI em prol das redes e corredores transeuropeus 1993-2008

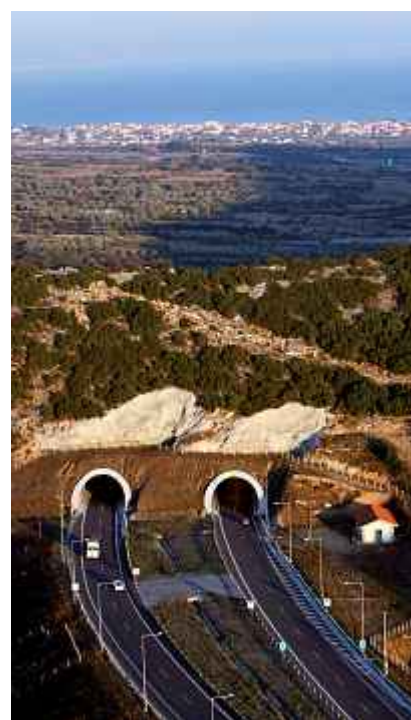
- Traçado das redes transeuropeias (RTE) prioritárias
- Secções das RTE objecto de compromissos de financiamento
- Outras infra-estruturas e redes financiadas de interesse europeu
- Corredores rodoviários e ferroviários na Europa Central e Oriental
- Secções de corredores financiadas
- Projectos rodo/ferroviários
- ⚡ Electricidade
- Gás
- ✈ Aeroporto
- Projecto multirregional
- ◆ Plataforma intermodal
- ▼ Porto
- 🚚 Controlo do tráfego aéreo
- 🛢 Desenvolvimento de jazigos de petróleo e de gás natural
- 🚚 Sistema de pagamento electrónico de portagem multivias
- 🚂 Estação ferroviária



Os 30 projectos de transportes prioritários

1	Comboio de alta velocidade/transporte combinado norte-sul (Berlim-Erfurt-Halle/Leipzig-Nuremberga; eixo Munique-Verona pelo túnel do Brenner e ponte no estreito de Messina)
2	Linha ferroviária de alta velocidade PBKAL (Paris-Bruxelas-Colónia-Amesterdão-Londres)
3	Linha ferroviária de alta velocidade sudoeste europeu (Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier; Madrid-Vitoria-Dax-Bordéus-Tours e Lisboa/Porto-Madrid)
4	Linha ferroviária de alta velocidade leste (Paris-leste de França-sul da Alemanha, incluindo ramal Metz-Luxemburgo)
5	Comboio convencional/transporte combinado: linha Betuwe (Roterdão-fronteira holandesa/alemã-Reno/Ruhr)
6	Comboio de alta velocidade/transporte combinado, França-Itália-Eslovénia-Hungria (Lião-Turim e Turim-Milão-Veneza-Trieste-Koper-Dikava e Ljubljana-Budapeste)
7	Auto-estradas gregas (Pathe e Via Egnatia); auto-estrada Sofia-Kulata-fronteira grega/búlgara e auto-estrada Nadlac-Sibiu
8	Ligação multimodal Portugal/Espanha
9	Ligação ferroviária convencional Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer
10	Aeroporto de Milão-Malpensa
11	Ligação fixa rodo/ferroviária do Øresund entre a Dinamarca e a Suécia
12	Triângulo nórdico (rodo/ferroviário)
13	Ligação rodoviária Irlanda/Reino Unido/Benelux
14	Linha ferroviária principal da costa ocidental (West Coast Main Line - Reino Unido)
15	Galileo
16	Eixo ferroviário de mercadorias Sines-Madrid-Paris
17	Linha ferroviária Paris-Estrasburgo-Estugarda-Viena-Bratislava
18	Eixo fluvial Reno/Mosa-Meno-Danúbio
19	Interoperabilidade das linhas ferroviárias de alta velocidade na Península Ibérica
20	Linha ferroviária do Fehmarn Belt
21	Auto-estradas do mar
22	Eixo ferroviário Atenas-Sofia-Budapeste-Viena-Praga-Nuremberga/Dresden
23	Eixo ferroviário Gdansk-Varsóvia-Brno/Bratislava/Viena
24	Linha ferroviária Lião/Génova-Basileia-Duisburgo-Roterdão/Antuérpia
25	Eixo de auto-estradas Gdansk-Brno/Bratislava/Viena
26	Eixo rodo/ferroviário Irlanda/Reino Unido/Europa continental
27	Eixo "Rail Baltica" Varsóvia-Kaunas-Riga-Tallinn
28	"Eurocaprail" no eixo ferroviário Bruxelas-Luxemburgo-Estrasburgo
29	Eixo ferroviário do corredor intermodal Mar Jónico/Adriático
30	Via fluvial Sena-Scheldt

O custo global da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) foi estimado em aproximadamente 900 000 milhões de euros (entre 1996 e 2020), dos quais cerca de 500 000 milhões de euros ainda terão de ser investidos até 2020. Só os custos dos projectos prioritários são estimados em quase 400 000 milhões de euros (entre 1996 e 2020), dos quais cerca de 270 000 milhões de euros ainda terão de ser investidos até 2020. Dos 30 projectos prioritários, 21 são do sector ferroviário, e os restantes dos sectores rodoviário, portuário, fluvial e aeroportuário.





Projectos prioritários de transmissão de electricidade e de transporte de gás natural	
Electricidade	
1	França - Bélgica - Países Baixos - Alemanha: reforço das redes eléctricas a fim de resolver o congestionamento do fluxo de electricidade através dos Estados do Benelux.
2	Fronteiras da Itália com a França, Áustria, Eslovénia e Suíça: aumento das capacidades de interligação eléctrica.
3	França - Espanha - Portugal: aumento das capacidades de interligação eléctrica entre estes países e para a Península Ibérica e desenvolvimento da rede em regiões insulares.
4	Grécia - Estados dos Balcãs - Sistema UCTE: desenvolvimento da infra-estrutura eléctrica para a ligação da Grécia ao sistema UCTE e para permitir o desenvolvimento do mercado da electricidade do Sudeste da Europa.
5	Reino Unido - Europa Continental e Norte da Europa: criação/aumento das capacidades de interligação eléctrica e possível integração da energia eólica ao largo.
6	Irlanda - Reino Unido: aumento das capacidades de interligação eléctrica e possível integração da energia eólica ao largo.
7	Dinamarca - Alemanha - anel do Báltico (incluindo a Noruega - Suécia - Finlândia - Dinamarca - Alemanha - Polónia - Estados Bálticos - Rússia): aumento das capacidades de interligação eléctrica e possível integração da energia eólica ao largo.
8	Alemanha - Polónia - República Checa - Eslováquia - Áustria - Hungria - Eslovénia: aumento das capacidades de interligação eléctrica.
9	Estados-Membros do Mediterrâneo - anel eléctrico do Mediterrâneo: aumento das capacidades de interligação eléctrica entre os Estados-Membros do Mediterrâneo e Marrocos - Argélia - Tunísia - Líbia - Egipto - Países do Próximo Oriente - Turquia.
Gás natural	
1	Reino Unido - Norte da Europa continental, incluindo os Países Baixos, Bélgica, Dinamarca, Suécia e Alemanha - Polónia - Lituânia - Letónia - Estónia - Finlândia - Rússia: gasodutos para ligar algumas das principais fontes de gás na Europa, melhorar a interoperabilidade das redes e aumentar a segurança do aprovisionamento, incluindo os gasodutos para o transporte de gás natural através da via ao largo da Rússia para a UE e da via em terra da Rússia para a Polónia e a Alemanha, construção de novos gasodutos e aumento da capacidade de rede na Alemanha, Dinamarca e Suécia e entre estes países, bem como na Polónia, República Checa, Eslováquia, Alemanha e Áustria e entre estes países.
2	Argélia - Espanha - Itália - França - Norte da Europa continental: construção de novos gasodutos para o transporte de gás natural da Argélia em direcção a Espanha, França e Itália e aumento das capacidades das redes existentes em e entre a Espanha, a França e Itália.
3	Países do mar Cáspio - Médio Oriente - União Europeia: novas redes de gasodutos de transporte de gás natural para a UE a partir de novas fontes, incluindo os gasodutos Turquia - Grécia, Grécia - Itália, Turquia - Áustria e Grécia - Eslovénia - Áustria (através dos Balcãs Ocidentais).
4	Terminais de gás natural liquefeito (GNL) na Bélgica, França, Espanha, Portugal, Itália, Grécia, Chipre e Polónia: diversificação das fontes de aprovisionamento e dos pontos de entrada, incluindo as ligações dos terminais GNL com a rede de transporte.
5	Armazenamento subterrâneo de gás natural em Espanha, Portugal, França, Itália, Grécia e na região do mar Báltico: aumento da capacidade em Espanha, França, Itália e na região do mar Báltico e construção das primeiras infra-estruturas em Portugal, Grécia e Lituânia.
6	Estados-Membros do Mediterrâneo - anel de gás do Mediterrâneo Oriental: estabelecimento e aumento das capacidades dos gasodutos para o transporte de gás natural entre os Estados-Membros do Mediterrâneo e a Líbia - Egipto - Jordânia - Síria - Turquia.

A lista de projectos de RTE-E prioritários inclui uma série de projectos de transmissão de electricidade e de transporte de gás natural, desde pequenas ligações eléctricas transfronteiriças, até gasodutos transcontinentais.



IFE

Criado em 2001, o Instrumento de Financiamento Estruturado (IFE) visa gerar um importante valor acrescentado ao proporcionar apoio adicional a projectos prioritários através de instrumentos com um perfil de risco superior àquele que é geralmente assumido pelo Banco. Por cada operação realizada, os recursos de capital são imputados aos fundos reservados às actividades do IFE (reserva do IFE), para o qual o Conselho de Governadores aprovou, em 2001, um envelope financeiro inicial de 750 milhões de euros, que foi integralmente afectado no período de 2001-2006.

Em 2006, o Conselho de Governadores decidiu considerar aumentos sucessivos da reserva do IFE, caso sejam necessários, até ao montante máximo de 3 750 milhões de euros até 2013, a fim de apoiar operações com recursos próprios em países onde o Banco está autorizado a exercer a sua actividade. Em 2006, foi aprovada uma afectação de capital suplementar imediata no valor de 500 milhões de euros, aumentando assim a dotação total da reserva do IFE para o seu nível actual de 1 250 milhões de euros.

Em Junho de 2008, os Governadores do BEI reconheceram o papel central que o IFE assume na partilha de riscos ao aprovarem um aumento da reserva do IFE em 1 500 milhões de euros. Esta afectação adicional é indispensável para dotar o Banco do capital de que necessita para apoiar a actividade do IFE em 2009 e 2010. Com este reforço da reserva do IFE, fica disponível um saldo de 1 000 milhões de euros para afectações futuras a título do IFE até ao limite máximo de 3 750 milhões de euros.

Os objectivos estratégicos estabelecidos pelo Banco incluem a criação de um programa IFE abrangente e sustentável, que transforma estas operações numa componente mais corrente da actividade de financiamento do Banco, mantendo a ênfase nos sectores prioritários das RTE, da i2i, da energia e da cooperação com países parceiros. Não obstante, se for necessário, o IFE também pode ser utilizado para outros objectivos prioritários, como as PME. Esta maior concentração do BEI no IFE, acompanhada por uma correspondente reestruturação organizacional das direcções operacionais do Banco, conduziu já a uma aceleração do ritmo das assinaturas ao abrigo deste instrumento, assim como à constituição de uma substancial reserva de projectos, sobretudo em 2007.





Estudos de caso

NorNed

O projecto NorNed é o cabo submarino de transporte de electricidade mais longo do mundo. Este importante projecto inovador no âmbito da rede transeuropeia de transportes consiste na construção de uma ligação por cabo submarino híbrido bipolar de 580 km que funciona em CCAT (corrente contínua de alta tensão). O cabo atravessará as águas territoriais da Dinamarca e da Alemanha no mar do Norte para ligar Eemshaven (nos Países Baixos) a Fedaa (na Noruega), permitindo assim interligar as redes eléctricas dos dois países. Os promotores deste empreendimento conjunto são os operadores das redes de transporte (ORT) dos Países Baixos e da Noruega, TenneT B.V. e Statnett S.F., cujo investimento total conjunto rondará os 600 milhões de euros, dos quais cerca de 50% serão financiados pelo BEI (280 milhões de euros).



Ao interligar os mercados da electricidade dos Países Baixos e da Noruega, o NorNed permitirá o transporte e o comércio de electricidade entre os dois países, tirando partido das diferenças entre as estruturas de produção de energia de ambos os países e viabilizando, num futuro próximo, a criação de mercados combinados entre a Escandinávia e a Europa Central e Ocidental.

O cabo NorNed assegurará a ligação, até agora inexistente, entre as redes e os mercados eléctricos nacionais dos Países Baixos e dos países nórdicos. Essa ligação ajudará a garantir a permanente segurança do aprovisionamento e permitirá otimizar a utilização das capacidades de produção nos dois países, por exemplo graças a um melhor aproveitamento das capacidades térmicas nos Países Baixos durante as horas de vazio e à utilização mais racional dos recursos hidráulicos na Noruega nos anos de maior pluviosidade.

Aeroporto de Madrid

Em Dezembro de 2003, o BEI concedeu a última tranche de um empréstimo de 1 900 milhões de euros à empresa pública espanhola Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), o maior operador de aeroportos do mundo, para a modernização e ampliação do aeroporto de Barajas em Madrid. Este projecto, em que o BEI participa desde o início, em 1994, permitiu que o principal aeroporto de Espanha aumentasse a capacidade para 60 milhões de passageiros por ano, e um movimento de 120 aeronaves por hora.

A ampliação do aeroporto de Barajas – o maior projecto de construção aeroportuária da Europa – incluiu a construção de duas novas pistas e de uma aerogare para passageiros ultra-moderna (o Terminal 4), projectada pelo arquitecto Richard Rogers, que foi inaugurada em Fevereiro de 2006.



Este projecto reveste-se de importância estratégica para as redes transeuropeias de transportes, na medida em que responde às necessidades criadas pelo aumento de tráfego de um dos principais aeroportos europeus, permitindo em particular o seu desenvolvimento como plataforma para destinos na América Latina.



Comboio de alta velocidade em Espanha

O Banco apoia de forma continuada a criação de um sistema ferroviário de alta velocidade interoperável na Península Ibérica, que faz parte dos projectos prioritários da RTE-T. Em 2002, o BEI aprovou a concessão de um empréstimo de 2 500 milhões de euros, para a construção das infra-estruturas ferroviárias de alta velocidade entre Madrid-Barcelona-Figueres. Esta nova linha, que tem uma extensão total de 855 km, inclui diversas derivações, túneis e outras ligações. A linha de alta velocidade (LAV) entre Madrid e Barcelona foi aberta ao tráfego em 2007, mas os comboios de alta velocidade começaram a operar apenas em Fevereiro de 2008. Trata-se do principal corredor de transporte de passageiros em Espanha. A quota da LAV em termos de captação de tráfego neste corredor é de 36%, mas a utilização do transporte ferroviário continua a aumentar. A linha Barcelona-Figueres e o seu prolongamento de Figueres até Perpignan, em França, encontram-se em fase de construção. Em 2004, o BEI aprovou um empréstimo de 1 000 milhões de euros para a construção da LAV Córdoba-Málaga. Trata-se de uma extensão de 155 km da linha Madrid-Sevilha entre Córdoba e Málaga, que entrou em funcionamento no final de 2007. Em 2006, o BEI aprovou um empréstimo de 500 milhões de euros para a LAV Madrid-Valladolid, que foi inaugurada no final de 2007 e inclui vários túneis e viadutos (incluindo o maior túnel ferroviário de alta velocidade em Espanha, que atravessa a serra de Guadarrama numa extensão de 28,4 km). Este projecto será ainda ampliado com um ramal para a Galiza (e possivelmente para sul até à fronteira portuguesa) e com um segundo ramal para norte em direcção às Astúrias, Santander e ao País Basco.



O Banco está, neste momento, a avaliar o projecto da nova linha ferroviária de alta velocidade de 363 km entre Madrid e Valência, para cuja construção poderá vir a ser concedido um empréstimo de 1 300 milhões de euros. O projecto não só envolve diversos túneis e viadutos de grande dificuldade técnica, como também deu origem à maior descoberta de fósseis de dinossauros em Espanha: "Lo Hueco", uma das mais importantes jazidas de fósseis do período do Cretácico na Europa.

Todos estes projectos contribuem, tanto agora como no futuro, de forma significativa para o aumento da preferência pelo transporte ferroviário em detrimento do transporte rodoviário e aéreo, o que terá um impacto ambiental favorável em termos de consumo de energia e de emissões de poluentes para a atmosfera.

Auto-estrada E18 na Finlândia

Em Outubro de 2005, o BEI assinou um empréstimo de 153 milhões de euros para um projecto de parceria público-privada (PPP) relativo à construção e à exploração de um novo lanço da auto-estrada E18. Este lanço de 51,4 km entre Muurla e Lohja, no sudoeste da Finlândia, inclui oito nós, sete túneis e quarenta e nove viadutos.

O financiamento deste projecto pelo Banco contribuirá para uma melhoria global da qualidade das auto-estradas e infra-estruturas de transportes em geral no sudoeste da Finlândia, região que regista uma das mais elevadas taxas de desenvolvimento do país e na qual se situam diversos pólos de crescimento. Este projecto também contribuirá para reduzir os tempos de viagem e para melhorar o acesso, a capacidade e a segurança.

O projecto integra-se no Triângulo Nórdico, um projecto prioritário de RTE-T, que constitui um corredor de transportes multimodais de importância estratégica, na medida em que liga as capitais dos países nórdicos entre si e melhora as ligações com a Europa Central e com a Rússia.





Ampliação do Porto de Roterdão

Em Janeiro de 2008, o BEI assinou a primeira tranche de um empréstimo global de 900 milhões de euros para a realização de grandes obras de ampliação no Porto de Roterdão. Trata-se do maior porto da Europa tanto em termos de carga total como de movimentação de contentores, além de ser a principal porta para as importações e exportações das indústrias localizadas junto ao Reno.



A primeira fase do projecto da denominada "Maasvlakte 2" implica a realização de obras externas de defesa

contra a acção do mar e a construção da infra-estrutura interna de base - incluindo 2,2 km de novos cais e 1,1 km de cais para navios de navegação interior e feeders - para esta nova extensão do Porto de Roterdão. Este projecto exigirá a recuperação de cerca de 675 ha de terras ao mar e criará 400 ha de bacias portuárias adicionais.

O Porto de Roterdão está classificado na categoria A da rede transeuropeia de portos, cabendo-lhe um importantíssimo papel no transporte marítimo internacional. O projecto aumentará a capacidade do porto para fazer face ao crescimento futuro, sobretudo ao nível do tráfego de contentores e de produtos químicos, e ajudará a melhorar as ligações de transportes na UE, bem como entre a UE e o resto do mundo.

Auto-estrada IP4/A4 Amarante – Vila Real, em Portugal

Em Maio de 2008, o BEI aprovou a primeira operação do LGTT em favor da auto-estrada IP4/A4 entre Amarante e Vila Real. O projecto inclui cinco grandes nós de ligação à rede existente, a construção de 27 novas estruturas e o alargamento de três estruturas existentes.

O projecto inclui obras de beneficiação no troço da A4/IP4 entre Amarante (Geraldês) e Vila Real (Parada de Cunhos), com uma extensão de 29,8 km, a realizar em regime de concessão de concepção, construção, financiamento, exploração e manutenção. O período de concessão terá a duração máxima de 30 anos (desde a data da assinatura da concessão). O projecto engloba:

- o alargamento do actual troço entre o nó de Geraldês e o nó de Padronelo, numa extensão de 4,2 km, para transformação em auto-estrada com 2x2 faixas de rodagem; e
- a construção de um novo lanço de 25,6 km de auto-estrada com 2x2 faixas de rodagem entre Padronelo e Parada de Cunhos;
- a construção do túnel do Marão (5,7 km).

Situado num dos principais nós de auto-estrada que liga a Península Ibérica ao resto da Europa, este projecto faz parte de um corredor prioritário da RTE-T. O BEI disponibilizou dois produtos ao concessionário: um empréstimo de 180 milhões de euros para projectos a título do IFE e uma Garantia de Empréstimo de 20 milhões de euros para projectos RTE ("LGTT"). O IP4 é o primeiro projecto a beneficiar do LGTT.





Revisão da política de financiamento do BEI no sector dos transportes

Em 27 de Setembro de 2007, o BEI reviu a sua política de financiamento no sector dos transportes. Esta revisão surgiu na sequência do Plano de Acção para a Política Energética adoptado pelo Conselho Europeu em Março de 2007. O Banco integrou estas novas decisões na sua política energética, dando origem ao documento político intitulado “Uma energia limpa para a Europa: Um contributo reforçado do BEI”, que o Conselho de Governadores aprovou em Junho do mesmo ano. Em Junho de 2007, o Conselho de Ministros dos Transportes considerou necessário desenvolver também uma estratégia energética europeia para os transportes.

A nova política de financiamento do BEI para o sector dos transportes define os princípios orientadores e critérios de selecção que irão reforçar o contributo do Banco para este sector, prestando especial atenção às preocupações em matéria de alterações climáticas. Inclui também uma nota explicativa sobre o aquecimento global e os transportes.

Alguns dos mais importantes princípios incluídos nesta nova política de financiamento são:

A mobilidade é essencial para a livre circulação de pessoas e para o crescimento económico. Neste contexto, o BEI irá prosseguir uma abordagem que procura sistematicamente a forma mais eficiente, mais económica e mais sustentável de satisfazer a procura de transportes. Tal exigirá uma combinação de soluções, que abranja todos os modos de transporte e seja cuidadosamente planeada, a fim de controlar os impactos ambientais negativos dos transportes.

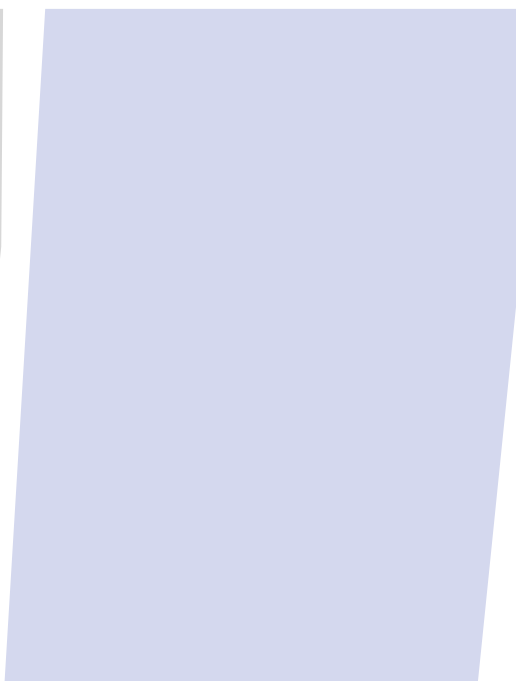
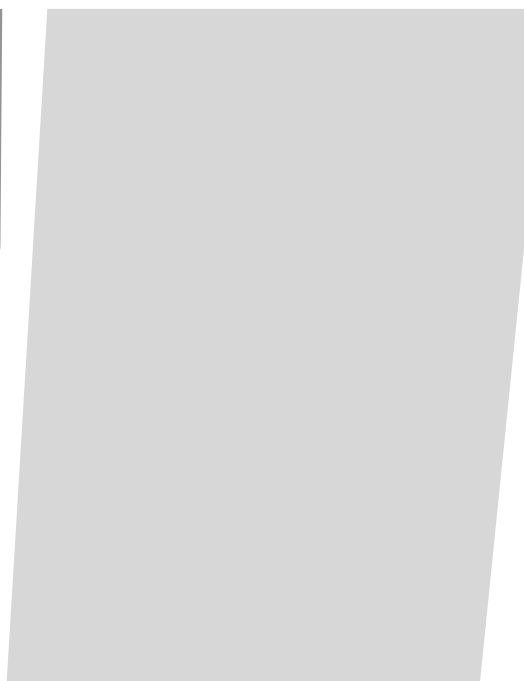
O BEI continuará a promover activamente o financiamento das RTE. Devido ao facto de mobilizarem investimentos a longo prazo e desempenharem um papel fundamental na concretização de um sistema de transportes eficiente e coeso em todo o território da Comunidade, as RTE continuam a ser a pedra angular dos investimentos da UE no sector dos transportes e são cruciais para o funcionamento do mercado interno. A relação entre o conjunto de infra-estruturas existentes e as emissões de gases com efeito de estufa é complexa, mas não põe em causa, por si só, o empenhamento contínuo da UE nas RTE.

O BEI continuará a apoiar todos os modos de transporte, embora o financiamento dos projectos ferroviários, fluviais e marítimos (em particular as auto-estradas do mar) continue a ser uma prioridade, na medida em que estes projectos são por natureza os mais promissores do ponto de vista da redução das emissões de gases com efeito de estufa por unidade de transporte. O mesmo se aplica aos transportes urbanos e às plataformas intermodais.

No futuro, os projectos rodoviários e aeroportuários terão de demonstrar um elevado valor económico para serem financiados. Os apoios irão concentrar-se nas melhorias da segurança e da eficiência, bem como na redução do impacto ambiental.

Nos sectores do transporte ferroviário e marítimo, bem como no dos transportes urbanos, o financiamento da aquisição de veículos terá em linha de conta os objectivos em matéria de alterações climáticas. O financiamento da aquisição de aeronaves será limitado a casos excepcionais, em que seja possível demonstrar um valor acrescentado muito forte. A título de exemplo, podem citar-se as ligações aéreas que servem zonas de convergência, desde que o transporte aéreo seja fundamental para garantir a integridade territorial da UE e que a eficiência do combustível seja melhorada.

Outra das prioridades serão as actividades de IDI desenvolvidas por fabricantes de veículos, independentemente do seu sector de actividade, tendo como principal objectivo a garantia da eficiência energética, a redução das emissões e a melhoria da segurança.



Banco Europeu de Investimento • Banco Europeu de Investimento • Banco Europeu de Investimento • Banco Europeu de Investimento

Contactos

Para informações gerais:

InfoDesk

Departamento de Comunicação

☎ (+352) 43 79 - 22000

☎ (+352) 43 79 - 62000

✉ info@bei.org

Para informações à imprensa:

Secretariado do Gabinete de Imprensa:

Departamento de Comunicação

☎ (+352) 43 79 - 21000

☎ (+352) 43 79 - 62000

✉ press@bei.org

Banco Europeu de Investimento

98-100, boulevard Konrad Adenauer

L-2950 Luxembourg

☎ (+352) 43 79 - 1

☎ (+352) 43 77 04

www.bei.org - ✉ info@bei.org

