

Resposta dada pela Comissária L. de Palacio em nome da Comissão

(25 de Abril de 2003)

Como já indicado na resposta da Comissão à pergunta escrita E-0473/03 ⁽¹⁾ do Sr. Deputado, a primeira geração de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) no domínio da alta velocidade foi adoptada pela Comissão em 30 de Maio de 2002. As especificações aplicáveis ao material circulante prevêm várias disposições em matéria de segurança contra incêndios, nomeadamente a referida pelo Sr. Deputado relativa à duração da resistência ao fogo. Estas ETI são aplicáveis a todo material novo, bem como, sob determinadas condições, aos projectos de remodelação/renovação. Estas ETI garantirão, no futuro, não apenas uma maior normalização do material circulante e uma melhor circulação transfronteiras, mas também uma concorrência efectiva em mercados que, tradicionalmente, eram monopólios de facto. No entanto, trata-se de uma transição progressiva que irá demorar vários anos, sendo normal que se verifiquem anomalias como as referidas pelo Sr. Deputado.

Quanto à adopção, por um Estado-Membro, de regras de segurança mais estritas do que as regras comunitárias, bem como à distorção da concorrência que poderá resultar de uma situação deste tipo, este problema está a ser debatido no contexto do segundo pacote ferroviário ⁽²⁾, apresentado pela Comissão em 23 de Janeiro de 2002, e foi objecto de um acordo político no Conselho «Transportes» de 28 de Março de 2003.

⁽¹⁾ Ver p. 134.

⁽²⁾ JO C 126 de 28.5.2002.

(2003/C 242 E/156)

PERGUNTA ESCRITA E-0583/03
apresentada por Erik Meijer (GUE/NGL) à Comissão

(28 de Fevereiro de 2003)

Objecto: Características divergentes das linhas de alta velocidade que impedem a utilização conjunta por comboios de alta velocidade de tipos diferentes

1. A Comissão confirma que — após as diferenças de bitola ocorridas nos primeiros anos dos caminhos-de-ferro e as grandes diferenças de tensão de rede existentes deste a electrificação das linhas — surge agora uma terceira geração de obstáculos que impede a permutabilidade e o trânsito transfronteiriço do material ferroviário, dado que os comboios de alta velocidade (CAV) que obedecem a uma determinada concepção dificilmente podem ser utilizados nas vias férreas construídas para os comboios de outra concepção, mesmo que estes comboios estejam equipados para utilizarem a energia dos sistemas de catenária com diferentes tipos de tensão?
2. A Comissão sabe que este problema se tornou particularmente notado na nova linha de alta velocidade entre a Alemanha e a Bélgica inaugurada em 2002, já que no novo troço entre Colónia e o aeroporto de Frankfurt não pode transitar nenhum comboio excepto o ICE-3 alemão mas este mesmo comboio, na ligação Frankfurt-Bruxelas, ainda não pode utilizar o novo troço entre Liège e Lovaina e, por isso, a viagem demora mais 14 minutos — isto apesar de, além de 7 pares de comboios Thalys com uma velocidade máxima de 300 km/hora, outros comboios belgas nacionais com uma velocidade máxima de 200 km/hora também utilizarem frequentemente este troço?
3. Pode concluir-se daqui que a técnica dos diversos CAV concebidos na Europa desde há 25 anos é de tal forma divergente que provisoriamente os esforços com vista à interoperabilidade efectuados no território da UE não poderão ser efectivamente cumpridos?
4. Como tenciona a Comissão — no que respeita ao transporte ferroviário intraeuropeu de passageiros a longa distância — superar o período entre a actual situação imperfeita e o momento em que acabar a divergência actual que provoca a restrição da acessibilidade?

Resposta da Comissária de Palacio em nome da Comissão

(8 de Abril de 2003)

O problema da interoperabilidade ferroviária colocado pelo Sr. Deputado não é novo. No Tratado de Maastricht solicitava-se à Comunidade que adoptasse as medidas necessárias para promover a interoperabilidade da rede transeuropeia de transporte. Com base nesse pedido, foi lançado um processo

de desenvolvimento de normas comunitárias, primeiro através da Directiva 96/48/CE do Conselho de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade⁽¹⁾, e, posteriormente, através da Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional⁽²⁾. Estas directivas estabelecem um procedimento para a adopção de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI). No domínio da alta velocidade, a primeira geração de ETI foi adoptada pela Comissão em 30 de Maio de 2002, sendo aplicável a todos os novos projectos desde 1 de Dezembro de 2002.

O desenvolvimento dos caminhos-de-ferro ao longo da história teve sempre um carácter exclusivamente nacional, pelo que o trabalho de harmonização do sistema ferroviário é uma tarefa de grande envergadura. Foi essa a razão pela qual a Comunidade optou por uma abordagem progressiva, que inclui várias etapas, começando pelos aspectos prioritários: gabari, bitola, tensão de alimentação, segurança da circulação e normas de exploração e de manutenção.

A realização da interoperabilidade passa por uma estratégia de migração complexa e específica para cada um dos aspectos técnicos tratados. O período de transição será tanto mais curto quanto mais depressa estiverem disponíveis as ETI e a respectiva aplicação for acompanhada de acções adequadas a nível nacional.

⁽¹⁾ JO L 235 de 17.9.1996.

⁽²⁾ JO L 110 de 20.4.2001.

(2003/C 242 E/157)

PERGUNTA ESCRITA E-0584/03

apresentada por Erik Meijer (GUE/NGL) à Comissão

(28 de Fevereiro de 2003)

Objecto: Perigo do aprovisionamento de electricidade ao longo dos carris de metropolitano em túneis estreitos sem um passeio para os passageiros fugirem de incêndios

1. A Comissão sabe que, na maioria dos sistemas de metropolitano de transportes públicos subterrâneos urbanos, o aprovisionamento de electricidade é feito através de um terceiro carril (um «carril de energia») situado ao lado dos carris onde se movimentam os comboios e que alguns destes carris de energia em posição elevada são parcialmente protegidos com madeira (Hamburgo) ou material plástico (na maioria das cidades) mas que eles implicam sempre o risco de um contacto que é mortal para os seres humanos?
2. A Comissão sabe igualmente que — em caso de incêndio nos túneis do Metro causado por defeitos técnicos ou por tentativas deliberadas de provocar desastres — os passageiros são obrigados a fugir rapidamente — também devido à rápida combustão do oxigénio que é escasso nos túneis — mas que em praticamente todos os túneis de Metro construídos antes de 1980 não existe um passeio especialmente preparado e elevado para permitir a fuga aos passageiros?
3. A Comissão reconhece que os passageiros que são obrigados a fugir por túneis velhos e estreitos sobre os carris situados junto aos carris de energia ainda não desligados correm um perigo inaceitavelmente grande, dado que não só têm de escapar à pressa do incêndio mas também têm de evitar qualquer contacto com o carril de energia, que funciona como uma vedação baixa?
4. A Comissão concorda que neste caso já não se trata apenas de um problema puramente local mas de um problema de segurança comunitário de significado crescente que ocorre em muitas cidades europeias e que não podemos ficar à espera de soluções locais — que geralmente só aparecem depois de acontecer uma catástrofe na cidade?
5. A Comissão está disposta a fazer o necessário para conseguir que, antes de uma data a fixar, todos os túneis de Metro da UE tenham de possuir um passeio seguro que não fique junto à via férrea e que nos túneis que são demasiado pequenos ou que não podem ser alargados o aprovisionamento de electricidade apenas possa ser feito por meio de um sistema de catenária (como acontece com os eléctricos e os comboios) ou então de um carril de energia na parte superior do túnel (como em Madrid)?