

Jornal Oficial

das Comunidades Europeias

ISSN 0257-7771

C 348

38º ano

28 de Dezembro de 1995

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

Número de informação

Índice

Página

I *Comunicações*

Comissão

95/C 348/01

Elementos essenciais das decisões de concessão de uma contribuição financeira ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1164/94 que institui o Fundo de Coesão 1

PT

I

(Comunicações)

COMISSÃO

Elementos essenciais das decisões de concessão de uma contribuição financeira ao abrigo do
Regulamento (CE) nº 1164/94 que institui o Fundo de Coesão

(95/C 348/01)

Projecto nº: 93/09/65/032;
94/09/65/032

1. *Título de projecto:*

Conclusão do terminal IV + V do porto de Iraklion

NATUREZA E DESCRIÇÃO SUCINTA:

Conclusão do terminal IV + V do porto de Iraklion.
Estão previstos os seguintes trabalhos:

I. Estudos

II. Trabalhos portuários

- a) Superestrutura de um cais com um comprimento de 130 m;
- b) Novos cais em torno do terminal com o comprimento de 720 m e uma profundidade de - 15 m;
- c) Terraplenagem do terminal de 87 000 m²;
- d) Dragagem de certas partes do interior do porto.

As obras supracitadas representam quantitativamente cerca de 990 000 m³ de escavação, 589 000 m³ de terraplenagens de todo o tipo, 96 000 m³ de enrocamento de material não seleccionado, 780 000 m³ de blocos de betão armado de todo o tipo e outras obras de menor importância.

2. *Estado-membro beneficiário:* Grécia

3. *Organismo responsável pela execução:* Ministério do Ambiente

4. *Localização:* Creta

5. *Custo do investimento:*

— *Total:* 24 138 000 ecus

— *Montante elegível para contribuição do Fundo:*
18 344 880 ecus

6. *Calendário:*

— *Início:* 1. 1. 1993

— *Fim:* 31. 1. 1998

7. *Contribuição concedida:* (85 %)

8. *Plano de financiamento:* (ver anexo)

9. *Descrição dos benefícios sócio-económicos:*

Taxa interna de rendibilidade: 12 %

Valor líquido actualizado: 3 856 milhões de dracmas

Taxa custo-benefício: 1,7

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projecto: 93/09/65/032
93/09/65/032

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empréstimos comunitários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
			%		%	Total	%	Governo central	Outras			%	
	1=2+11	2=4+6+10	3=2/1	4	5=4/2	6=8+9	7=6/2	8	9	10	11	12=11/1	13
1994	216 000	164 160	76	139 536	85	24 624	15	24 624					
1995	4 684 000	3 559 840	76	3 025 864	85	533 976	15	533 976					
1996	8 349 000	6 345 240	76	5 393 454	85	951 786	15	951 786					
1997	9 889 000	7 515 640	76	6 388 294	85	1 127 346	15	1 127 346					
1998	1 000 000	760 000	76	646 000	85	114 000	15	114 000					
Total	24 138 000	18 344 880	76	15 593 148	85	2 751 732	15	2 751 732					

(¹) Custo total elegível do projecto.

Projecto nº: 95/09/65/034

1. *Título do projecto*

Preparação da segunda fase dos estudos técnicos do projecto de ligação ferroviária entre o novo terminal de contentores do OLP em N. Ikonio e o futuro complexo ferroviário de Thriassio Pedio

NATUREZA E DESCRIÇÃO SUCINTA DO PROJECTO:

- Estudo preliminar e estudo definitivo do traçado que será escolhido.
- Estudos das obras de arte.
- Registo.
- Estudos geológicos e geotécnicos.
- Estudo de impacto ambiental completo na sequência do estudo ambiental prévio que será efectuado na primeira fase.

2. *Estado-membro beneficiário:* Grécia3. *Organismo responsável pela execução:* Organismo dos caminhos-de-ferro da Grécia (OSE)4. *Localização:* Ática5. *Custo do investimento:*— *Total:* 1 300 000 ecus— *Montante elegível para contribuição do Fundo:* 1 300 000 ecus6. *Calendário:*— *Início:* 1 de Novembro de 1995— *Fim:* 31 de Dezembro de 19967. *Contribuição concedida:* (100 %)8. *Plano de financiamento:* (ver anexo)9. *Descrição dos benefícios sócio-económicos:*

A ligação assegura o serviço eficaz do porto do Pireu com o complexo ferroviário de Thriassio e com o resto da rede ferroviária do país. Esta ligação permitirá igualmente um descongestionamento substancial do tráfego gerado pela entrada e saída de camiões no porto do Pireu.

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projecto: 95/09/65/034

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empré- stimos comuni- tários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
			%		%	Total	%	Governo central	Outras				
	1=2+11	2=4+6+10	3=2/1	4	5=4/2	6=8+9	7=6/2	8	9	10	11	% =11/1	13
1995	200 000	200 000	100	200 000	100								
1996	1 100 000	1 100 000	100	1 100 000	100								
Total	1 300 000	1 300 000	100	1 300 000	100								

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projectos n.ºs: 93/07/61/010
93/07/61/022
93/07/61/026

1. Título do projecto:

Programa para a melhoria da qualidade da água do rio Barrow

2. Organismo responsável pelo pedido:

2.1. **Nome:** Department of the Environment

2.2. **Endereço:** O'Connell Bridge House, Dublin 2, Ireland

3. Entidades responsáveis pela execução do projecto:

3.1. **Nome:** 3.2. **Endereço:**

Carlow Co.
Council

County Offices
Carlow
Ireland

Athy Urban Distr.
Council

Rathstewart
Athy, Co. Kildare
Ireland

New Ross Urban
Distr. Council

The Tholsel
New Ross,
Co. Wexford
Ireland

4. Localização:

4.1. **Estado-membro:** Irlanda

4.2. **Circunscrição administrativa:** Co. Carlow, Kildare and Wexford, Ireland

5. Descrição:

O projecto refere-se a três redes de saneamento em Athy, Muinebheag e New Ross, todas elas destinadas a melhorar significativamente a qualidade da água do rio Barrow.

a) Athy

A decisão abrange as duas primeiras fases do projecto e inclui a substituição da rede de condutas existente, a construção de uma nova estação de tratamento secundário e duas novas estações de bombagem. A presente decisão abrange ainda o relatório preliminar, a análise custos/benefícios e a concepção pormenorizada. A segunda fase de construção inclui estruturas de admissão, dois tanques de arejamento, três tanques de decantação circulares, dois tanques para águas pluviais, uma estação de bombagem de lamas e câmaras de separação de caudais, instalações destinadas à prensa para lamas, uma cisterna de armazenagem e instalações para a administração e técnicos. O contrato refere-se igualmente às estruturas de admissão a jusante e aos tanques de arejamento.

b) Muinebheag

Este projecto consiste na construção de uma estação de tratamento secundário e de três estações de

bombagem, colectores de águas residuais e colectores pluviais e condutas ascendentes na cidade de Muinebheag. Prevê-se que a estação de tratamento venha, numa primeira fase, a servir uma população de 4 000 habitantes. Serão instalados cerca de 4 km de colectores, de diâmetro compreendido entre 225 mm e 600 mm, bem como colunas ascendentes de 150 mm de diâmetro e três estações de bombagem submersas.

c) New Ross

A decisão refere-se à fase de construção inicial do programa de drenagem principal de New Ross, que inclui a ampliação da rede de interceptores e de colectores. O projecto inclui a construção de estações de bombagem, uma rede de condutas e uma estação de tratamento. A estação de tratamento disporá de instalações para o tratamento biológico secundário, tanques de decantação e instalações para o tratamento das lamas provenientes das regiões de New Ross e West Wexford.

6. Principais objectivos:

Os principais objectivos do projecto são:

- respeitar as disposições da directiva relativa ao tratamento de águas residuais urbanas (91/271/CEE),
- eliminar as descargas de águas residuais não tratadas,
- melhorar a qualidade da água do estuário do rio Barrow,
- pôr termo às inundações periódicas das ruas,
- reduzir a poluição das águas destinadas aos banhos e às instalações de lazer,
- preservar a saúde pública,
- proteger a fauna aquática e as unidades populacionais, e
- desenvolver as actividades turísticas, industriais e comerciais da região.

7. Calendário:

	Data de início	Data de conclusão
Concepção	Fevereiro de 1978	1995
Compra de terrenos	1984	1995
Trabalhos principais	Março de 1993	1997
Fase operacional	Após 1997	

8. *Avaliação dos custos e benefícios económicos e sociais*

A análise dos custos e benefícios revela uma taxa interna de rendibilidade do projecto de 8,9% (Athy), 6,7% (New Ross) e 6,3% (Muinebheag). A estimativa tem em conta melhorias significativas nos domínios da saúde e da segurança, oferta turística, habitação, desenvolvimento industrial e comercial com as correspondentes melhorias para o porto de New Ross e para a pesca, bem como vantagens directas resultantes da execução do projecto.

estudo de impacte ambiental para a estação de tratamento do projecto de New Ross.

Além disso, o funcionamento das instalações estarão em plena conformidade com o artigo 12º da Directiva 91/271/CEE, em especial no que diz respeito à regulamentação e/ou autorização específica de descargas. O funcionamento das estações de tratamento decorrerá ainda no âmbito dos objectivos de qualidade previstos na Directiva 76/464/CEE do Conselho.

9. *Avaliação do impacte ambiental:*

Em conformidade com o disposto no regulamento das Comunidades Europeias (estudo de impacte ambiental), de 1989, que transpõe para o direito irlandês a Directiva 85/337/CEE, não é necessário, nesta fase, proceder a um estudo de impacte sobre o ambiente para as três partes do programa. As autoridades irlandesas prepararam, contudo, um

10. *Custo e contribuição:*

(em milhões de ecus)

Custo total	Despesas anteriores à data de elegibilidade ⁽¹⁾	Custo total elegível	Contribuição do Fundo de Coesão
11,754	0,286	11,468	9,748

⁽¹⁾ São elegíveis as despesas efectuadas após 1 de Janeiro de 1993.

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projectos: 93/07/61/010
93/07/61/022
93/07/61/026

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empréstimos comunitários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
						Total	%	Governo central	Outras				
	1=2+11	2=4+6+10	% 3=2/1	4	% 5=4/2	6=8+9	% 7=6/2	8	9	10	11	% 12=11/1	13
1993	3 598 000	3 598 000	100	3 058 300	85	539 700	15	539 700					
1994	3 450 000	3 450 000	100	2 932 500	85	517 500	15	517 500					
1995	4 420 000	4 420 000	100	3 757 000	85	663 000	15	663 000					
Total	11 468 000	11 468 000	85	9 747 800	85	1 720 200	15	1 720 200					

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projecto nº: 93/07/65/014

1. Título do projecto:

Terminal I Lo-Lo do porto de Dublin

2. Organismo responsável pelo pedido:

2.1. **Nome:** Department of the Marine

2.2. **Endereço:** Leeson Lane,
Dublin 2, Ireland

3. Entidade responsável pela execução do projecto:

3.1. **Nome:** Dublin Port and Docks Board

3.2. **Endereço:** Port Centre, Alexandra Road,
Dublin 1

4. Localização:

4.1. **Estado-membro:** Irlanda

4.2. **Região:** Co. Dublin

5. Descrição:

O projecto abrange a modernização de um dos três terminais de contentores no porto de Dublin, com o seguinte programa de investimento:

Obras de engenharia civil

1. Extensão de 15 m da área de circulação dos guindastes.
2. Extensão de 55 m das fundações e dos carris necessários aos guindastes.
3. Enrocamento e enchimento da extremidade do cais actual e da área de circulação dos guindastes.
4. Terraplanagem de 1,6 hectares de terras.
5. Construção de pontos de atracagem, defensas, etc.

Custo 1,1 milhões de ecus

Obras mecânicas

1. Compra de um guindaste de transbordo navio-cais.
2. Compra de um pórtico automóvel.
3. Compra de um carregador de paletes em segunda mão.
4. Renovação dos guindastes existentes.

Custo 4,9 milhões de ecus

Custo total (sem IVA nem taxa)
5,9 milhões de ecus

6. Principais objectivos:

— oferta de serviços mais rápidos e fiáveis.

— aumento do tráfego no porto de Dublin.

— redução dos custos para as empresas.

7. Calendário:

	Data de início	Data de conclusão
Concepção	Maio de 1993	Julho de 1993
Compra de terrenos	—	—
Trabalhos principais	1. 1. 1995	31. 12. 1996
Fase operacional	1. 1. 1997	—

8. Avaliação dos custos e benefícios económicos e sociais:

A análise custos/benefícios apresentada com o projecto identifica três tipos de benefícios gerados pelo mesmo: diminuição dos encargos portuários após a ampliação, aumento das despesas locais e do emprego no porto na sequência do aumento do tráfego portuário, maior eficácia operacional devido à aceleração das operações de carga de descarga, realização de economias de escala, mão-de-obra mais barata nas docas e maior concorrência relativamente a outros terminais Lo-Lo. A Comissão não concorda com a quantificação de todas as vantagens previstas, mas reconhece que a rentabilidade económica do projecto justifica a sua prossecução. Por exemplo, só a taxa interna de rentabilidade gerada pelo aumento da eficácia operacional do porto é estimada em 11 %.

9. Avaliação do impacto ambiental:

Não é exigido estudo de impacto do ambiente para o projecto.

10. Acesso às instalações:

Nenhuma concessão, acordo de exploração ou licença de atracagem poderá dar direitos de exclusividade sobre as instalações a qualquer operador. Na medida do possível, o Dublin Port and Docks Board autorizará o navio ou navios de outros operadores a atracar no terminal.

11. Controlo dos activos:

Nenhum dos activos poderá ser vendido ou cedido de qualquer outro modo sem o acordo da Comissão Europeia. As receitas da cessão de activos podem ser tomadas em consideração aquando do cálculo da contribuição a conceder ao projecto.

12. *Custo e contribuição:**(em milhões de ecus)*

Custo total	Receitas previstas ⁽¹⁾	Custo total elegível	Contribuição do Fundo de Coesão (85 % do custo elegível)	Taxa efectiva de apoio (% do custo total)
5,906	1,737	4,169	3,544	60 %

⁽¹⁾ São elegíveis as despesas efectuadas após 1 de Janeiro de 1993.

As receitas estimadas foram tomadas em consideração antes da determinação do montante da contribuição do Fundo de Coesão. Qualquer variação dos parâmetros de base da estimativa poderá justificar uma alteração do montante da contribuição pela Comissão.

ANEXO

Plano de financiamento

Projecto: 93/07/65/014

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empréstimos comunitários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
						Total		Governo central	Outras				
			%		%		%						
1=2+11	2=4+6+10	3=2/1	4	5=4/2	6=8+9	7=6/2	8	9	10	11	12=11/1	13	
1995	1 418 000	1 418 000	100	1 205 300	85				212 700				
1996	2 751 000	2 751 000	100	2 338 350	85				412 650				
Total	4 169 000	4 169 000	100	3 543 650	85				625 350				

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projecto nº: 93/07/65/029

1. Título do projecto:

Variante de Balbriggan (fase II)

2. Organismo responsável pelo pedido:

2.1. **Nome:** National Roads Authority

2.2. **Endereço:** O'Connell Bridge House,
Dublin 2, Ireland

3. Entidade responsável pela execução do projecto:

3.1. **Nome:** Fingal County Council

3.2. **Endereço:** 46/49 Upper, O'Connell Street,
Dublin 1

4. Localização:

4.1. **Estado-membro:** Irlanda

4.2. **Região:** Dublin

5. Descrição:

A presente decisão refere-se à fase de construção da variante de Balbriggan. Uma decisão anterior da Comissão [C(93) 2243/9 de 29 de Julho de 1993] tinha já concedido um apoio do instrumento financeiro de coesão para a fase de concepção e planeamento.

A variante de Balbriggan fará parte do itinerário rodoviário EOI Rosslare—Larne, que ligará o Norte e o Sul da Irlanda, bem como os grandes portos internacionais de Rosslare, Dublin, Belfast e Larne e os aeroportos de Dublin e Belfast, revestindo-se assim de uma importância cada vez maior no contexto do mercado único europeu.

A nível regional, o projecto fará parte da M1 de Dublin para Belfast, assegurando uma redução do tempo de percurso e a segurança do tráfego entre estes dois grandes centros urbanos, bem como a melhoria do acesso a cidades situadas entre eles, como Swords, Drogheda, Dundalk e Newry.

A nível local, o projecto funcionará como uma variante de Balbriggan, que sofreu os efeitos do tráfego de passagem na N1, contribuindo para a recuperação económica da cidade.

A variante terá um comprimento de aproximadamente 12,5 quilómetros. O seu perfil transversal típico tem uma largura mínima de 46 metros, sendo constituído por duas faixas de rodagem com duas vias de 7,5 m, com faixas de paragem de

emergência e bermas de três metros cada, uma zona de trabalho de cinco metros e uma faixa pavimentada de um metro de cada lado da faixa central de sete metros de largura.

Estradas de ligação: Para além do lanço de auto-estrada, são propostas estradas de ligação a Norte e a Sul para ligar à actual N1. A estrada de ligação Norte compreende uma ou duas faixas de rodagem, com o melhoramento de um pequeno lanço na N1. Nas partes das estradas de ligação com duas faixas, o perfil transversal será semelhante ao da auto-estrada, enquanto nas partes com faixa única esta terá uma largura de 7,5 metros, com faixas de paragem de emergência de dois metros de largura e bermas de três metros, limitadas por taludes laterais de largura variável.

Nós de ligação: Para além do nó na extremidade Norte da variante, estão previstos nós no cruzamento da Naul Road com a auto-estrada. Um deles fará a ligação ao centro de Balbriggan e à parte Oeste de North County Dublin e o outro à parte Sul de Balbriggan e Balrothery, passando pela N1.

6. Principais objectivos:

- O projecto contribuirá para o desenvolvimento das redes rodoviárias irlandesas e transeuropeias. Reduzirá o tempo de percurso entre Dublin e Belfast.
- Desviará da cidade de Balbriggan uma parte significativa do tráfego de longa distância.
- Melhorará o acesso às regiões Norte de Co. Dublin e a Co. Lough.

7. Calendário:

	Data de início	Data de conclusão
Concepção	Abril de 1987	Dezembro de 1994
Compra de terrenos	1994	1996
Trabalhos principais	1995	1999
Fase operacional	1999	—

8. Avaliação dos custos e benefícios económicos e sociais:

A análise custos/benefícios do projecto apresenta uma taxa interna de rentabilidade de 20 %.

9. Avaliação do impacte ambiental:

Foi efectuado pelo Dublin County Council um estudo de impacte ambiental, aprovado pelo ministro do Ambiente em 20 de Abril de 1993.

10. *Custo e contribuição:*

(em milhões de ecus)

Custos totais	Despesas antes e depois da data de elegibilidade ⁽¹⁾	Custos totais elegíveis	Contribuição do Fundo de Coesão	Taxa de apoio %
44,723	4,353	40,370	34,315	85

⁽¹⁾ São elegíveis as despesas efectuadas após a data de apresentação do projecto, 10 de Maio de 1994.

O montante da contribuição do Fundo de Coesão concedido baseia-se na hipótese de que o projecto não gerará receitas. Em caso de alteração desta hipótese, a Comissão reexaminará o montante da contribuição.

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projecto: 93/07/65/029

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empréstimos comunitários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
						Total	%	Governo central	Outras				
	1=2+11	2=4+6+10	% 3=2/1	4	% 5=4/2	6=8+9	% 7=6/2	8	9	10	11	% 12=11/1	13
1995	4 943 000	4 943 000	100	4 201 550	85	741 450	15	741 450					
1996	11 131 000	11 131 000	100	9 461 350	85	1 669 650	15	1 669 650					
1997	11 131 000	11 131 000	100	9 461 350	85	1 669 650	15	1 669 650					
1998	11 131 000	11 131 000	100	9 461 350	85	1 669 650	15	1 669 650					
1999	2 034 000	2 034 000	100	1 728 900	85	305 100	15	305 100					
Total	40 370 000	40 370 000	100	34 314 500	85	6 055 500	15	6 055 500					

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projecto n.º: 93/07/65/034

1. **Título do projecto:**

Variante de Curlew N4

2. **Organismo responsável pelo pedido:**

2.1. **Nome:** National Roads Authority

2.2. **Endereço:** O'Connell Bridge House,
Dublin 2, Ireland

3. **Entidade responsável pela execução do projecto:**

3.1. **Nome:** Roscommon County Council

3.2. **Endereço:** Courthouse, Roscommon, County
Roscommon

4. **Localização do projecto:**

4.1. **Estado-membro:** Irlanda

4.2. **Região:** Co. Roscommon

5. **Descrição:**

O projecto situa-se na estrada N4 Dublin—Sligo, aproximadamente 25 km a sudeste de Sligo, entre Boyle e Colloney.

A actual estrada nacional N4, que atravessa os montes Curlew, tem um traçado difícil marcado por uma série de curvas em gancho, sendo, no Inverno, periodicamente fechada devido ao gelo. Esta situação é inaceitável numa estrada importante, provavelmente o único grande eixo rodoviário irlandês regularmente afectado por esse problema. A futura variante (faixa de rodagem única com 16 km de comprimento) contornará os montes Curlew, entre Lough Key Park e o oeste de Ballinafad, bem como Boyle. O projecto prevê igualmente a modernização da estrada actual entre o oeste de Ballinafad e Castlebaldwin, bem como a construção de uma via de acesso com 1,5 km entre o novo itinerário e Boyle.

6. **Principais objectivos:**

- Proporcionar infra-estruturas essenciais de apoio ao desenvolvimento económico (em especial indústria e turismo) através da melhoria do acesso aos portos, aeroportos e aos principais mercados nacionais.
- Ajudar a melhorar o acesso às sub-regiões (em especial o Nordeste e Oeste), valorizando assim a sua atratividade enquanto pólos de investimento e de desenvolvimento económico.

— Reduzir os tempos de percurso e melhorar o acesso entre Sligo e Dublin, as quais mantêm relações comerciais e económicas importantes, que serão assim reforçadas. Serão também melhorados os acessos a centros retalhistas ao longo do eixo Slig—Longford—Mullingar—Kinnegad—Dublin.

— Libertar Boyle do tráfego de passagem na estrada Dublin—Sligo.

— Aumentar a segurança rodoviária neste lanço da N4.

7. **Calendário:**

	Data de início	Data de conclusão
Concepção	1988	1996
Compra de terrenos	1993	1997
Trabalhos principais	1996	1998
Fase operacional	1999	—

8. **Avaliação dos custos e benefícios económicos e sociais:**

A análise custo/benefício revela uma taxa interna de rentabilidade de 12 %.

9. **Avaliação do impacte ambiental:**

Em conformidade com as disposições da regulamentação das autoridades locais relativas às estradas e auto-estradas (1974), alterada pelas disposições de 1989 (*Environmental Impact Assessment*) sobre auto-estradas, que transpõem a Directiva 85/337/CEE para o direito irlandês, foi realizado um estudo de impacte ambiental.

10. **Custo e contribuição:**

(em milhões de ecus)

Custo total	Despesas antes e depois da data elegível ⁽¹⁾	Custo total elegível	Contribuição do Fundo de Coesão
22,893	1,099	21,794	18,525

⁽¹⁾ São elegíveis as despesas efectuadas após a data de apresentação do projecto, 1 de Janeiro de 1993.

O montante da contribuição do Fundo de Coesão foi calculado a partir da hipótese de que o projecto não gerará receitas. Em caso de alteração desta hipótese, a Comissão reexaminará o montante da contribuição.

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projecto nº: 93/07/65/034

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empré- stimos comuni- tários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
		Total	%		%	Total	%	Governo central	Outras				
	1=2+11	2=4+6+10	3=2/1	4	5=4/2	6=8+9	7=6/2	8	9	10	11	% 12=11/1	13
1993	625 000	625 000	100	531 250	85	93 750	15	93 750					
1994	566 000	566 000	100	481 100	85	84 900	15	84 900					
1995	2 125 000	2 125 000	100	1 806 250	85	318 750	15	318 750					
1996	3 750 000	3 750 000	100	3 187 500	85	562 500	15	562 500					
1997	10 000 000	10 000 000	100	8 500 000	85	1 500 000	15	1 500 000					
1998	4 728 000	4 728 000	100	4 018 800	85	709 200	15	709 200					
Total	21 794 000	21 794 000	100	18 524 900	85	3 269 000	15	3 269 000					

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projecto nº: 94/07/61/019

1. Título do projecto:

Rede regional de abastecimento de água de Lough Mask

2. Organismo responsável pelo pedido:

2.1. **Nome:** Department of the Environment

2.2. **Endereço:** O'Connell Bridge House
Dublin 2, Ireland

3. Entidade responsável pela execução do projecto:

3.1. **Nome:** Mayo County Council

3.2. **endereço:** Aras an Chontae, Castelbar,
Co. Mayo

4. Localização:

4.1. **Estado-membro:** Irlanda

4.2. **Região:** Co. Mayo

5. Descrição:

Este projecto refere-se à conclusão da construção da rede regional de abastecimento de água de Lough Mask (Ballinrobe/Claremorris-referência FC: 93/07/61/038), bem como à da planificação dos restantes trabalhos previstos pelo projecto.

Pela sua decisão C(93) 3257/13, de 15 de Novembro de 1993, a Comissão aprovou os custos de planificação, concepção e lançamento da primeira fase da construção de um reservatório e de um edifício central, instalação de uma conduta principal para Claremorris e ligações à rede de distribuição existente. Pretende-se agora a aprovação da conclusão destas obras e a da planificação das futuras ampliações das redes de distribuição.

Knock e Ballyhaunis, os dois principais centros populacionais e de actividade económica situados a leste de Claremorris, são actualmente servidos por pequenas redes públicas de abastecimento, com fraca capacidade e sujeitas a variações de qualidade. Quinze outras redes privadas servem a população rural. Muitas destas populações são servidas por fontes privadas de fraca qualidade. Estas redes carecem de instalações de saneamento básico e são incapazes de fornecer água em conformidade com as aplicáveis à água potável.

A cidade de Claremorris é o último grande centro populacional situado na bacia hidrográfica que ainda descarrega efluentes de fraca qualidade nas águas de superfície da bacia de Lough Mask. A fim de preservar e melhorar a qualidade dessas águas, que constituem a fonte de aprovisionamento de rede regional de abastecimento de Lough Mask, é também proposta a modernização da rede de esgotos de Claremorris. O presente pedido inclui uma proposta relativa à conclusão da planificação dos trabalhos necessários para o efeito.

6. Principais objectivos:

- Instalação de uma rede de abastecimento de água tratada à região, em conformidade com a Directiva 80/778/CEE, relativa à qualidade das águas destinadas ao consumo humano.
- Construção de instalações de tratamento das águas residuais de Claremorris.
- Protecção do ambiente aquático do rio Robe, que desagua no Lough Mask.

7. Calendário:

	Data de início	Data de conclusão
Concepção	5. 1. 1988	31. 12. 1997
Compra de terrenos	1. 1. 1995	31. 12. 1997
Trabalhos principais	1. 9. 1994	31. 12. 1997
Fase operacional	1. 1. 1997	—

8. Avaliação dos custos e benefícios económicos e sociais:

A justificação principal do projecto é a substituição de fontes de água de fraca qualidade por uma nova fonte que satisfaça as exigências actuais, bem como a redução da poluição de Lough Mask. Contudo, uma análise custos/benefícios efectuada durante a fase I do projecto (apoiado pelo instrumento financeiro de coesão) revelou que os trabalhos gerariam benefícios económicos provenientes sobretudo do turismo e também de uma maior dinamização das actividades industriais, comerciais e agrícolas.

9. Avaliação de impacte ambiental:

Não é necessária para este projecto a realização de um estudo de impacte ambiental.

10. *Custo e contribuição:**(em milhões de ecus)*

Custos totais	Despesas antes e depois da data elegível	Custos totais elegíveis	Contribuição do Fundo de Coesão	Taxa de apoio (%)
17,686	—	17,686	15,033	85

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projecto: 94/07/61/019

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empréstimos comunitários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
						Total	%	Governo central	Outras				
	1=2+11	2=4+6+10	3=2/1	4	% 5=4/2	6=8+9	% 7=6/2	8	9	10	11	% 12=11/1	13
1994	3 000 681	3 000 681	100	2 550 579	85	450 102	15	450 102					
1995	8 453 315	8 453 315	100	7 185 318	85	1 267 997	15	1 267 997					
1996	6 093 279	6 093 279	100	5 179 287	85	913 992	15	913 992					
1997	138 353	138 353	100	117 600	85	20 753	15	20 753					
Total	17 685 628	17 685 628	100	15 032 784	85	2 652 844	15	2 652 844					

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projecto nº: 94/07/61/022

1. Título do projecto:

Rede principal de saneamento de Wexford
(Fase II)

2. Organismo responsável pelo pedido:

2.1. **Nome:** Department of the Environment

2.2. **Endereço:** O'Connell Bridge House,
Dublin 2, Ireland

3. Entidade responsável pela execução do projecto:

3.1. **Nome:** Wexford Corporation

3.2. **Endereço:** Municipal Buildings, Wexford,

4. Localização:

4.1. **Estado-membro:** Irlanda

4.2. **Região:** Co. Wexford

5. Descrição:

Actualmente, as águas residuais de Wexford são descarregadas sem tratamento por mais de vinte bocas no estuário de Slaney e no porto de Wexford, dando origem a uma poluição considerável na zona portuária e constituindo um obstáculo ao desenvolvimento do potencial industrial, comercial e turístico da região.

O projecto prevê a construção de:

- uma vasta rede moderna de colectores de águas residuais e estações de bombagem para a cidade e seus arredores,
- um colector ao longo do cais e uma estação de bombagem para subida das águas, o que implicará a demolição do actual paredão de madeira e a recuperação de terreno com uma largura de 15 a 25 metros,
- uma estação de tratamento com unidades preliminares, tanques de decantação primária e secundária, estações de tratamento biológico secundário, instalações de tratamento das lamas, bem como uma conduta de evacuação para descarga no principal canal do porto.

6. Objectivos:

- Conformidade com a Directiva 91/271/CEE, relativa às águas residuais urbanas.
- Conformidade com as Directivas 76/166/CEE, relativa à qualidade das águas balneares, 79/923/CEE, relativa à qualidade exigida das águas conquícolas, e 78/659/CEE, relativa à qualidade das águas doces salmonícolas.
- Melhoria da qualidade da água no estuário de Slaney, incluindo a eliminação da poluição visual e odores.
- Maior desenvolvimento do turismo, da pesca e da produção de crustáceos.
- Eliminação dos entraves à expansão comercial, industrial e residencial.

7. Calendário:

	Data de início	Data de conclusão
Concepção	1. 7. 1993	31. 12. 1996
Compra de terrenos	1. 7. 1993	1. 4. 1997
Trabalhos principais	1. 1. 1995	31. 12. 1998
Fase operacional	1. 1. 1999	—

8. Avaliação dos custos e benefícios económicos e sociais:

Foi efectuada uma análise custo/benefício incluído na fase I do projecto, que recebeu uma contribuição do instrumento financeiro de coesão.

A análise custo/benefício identificou um desenvolvimento mais rápido do turismo enquanto principal benefício económico gerado pelo projecto, com benefícios adicionais para a actividade pesqueira local e para o desenvolvimento industrial e comercial.

9. Avaliação do impacte ambiental:

Foi necessária para o projecto a realização de um estudo de impacte ambiental, já concluído e certificado pelo ministro do Ambiente em Novembro de 1992.

10. Custo e contribuição:

(em milhões de ecus)

Custo total	Despesas antes e depois da data elegível	Custo total elegível	Contribuição do Fundo de Coesão	Taxa de apoio (%)
37,750	0,500	36,250	30,810	85

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projecto: 94/07/61/022

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empréstimos comunitários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
						Total	%	Governo central	Outras				
	1=2+11	2=4+6+10	% 3=2/1	4	% 5=4/2	6=8+9	% 7=6/2	8	9	10	11	% 12=11/1	13
1994	682 500	682 500	100	580 125	85	102 375	15	102 375					
1995	11 048 750	11 048 750	100	9 391 438	85	1 657 313	15	1 657 313					
1996	11 593 750	11 593 750	100	9 854 688	85	1 739 063	15	1 739 063					
1997	9 050 000	9 050 000	100	7 692 500	85	1 357 500	15	1 357 500					
1998	3 875 000	3 875 000	100	3 293 750	85	581 250	15	581 250					
1999	—	—	—	—	—	—	—	—					
Total	36 250 000	36 250 000	100	30 812 500	85	5 437 500	15	5 437 500					

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projecto n.º: 94/07/61/024

1. Título do projecto:

Abastecimento de água a Monaghan

2. Organismo responsável pelo pedido:

2.1. **Nome:** Department of the environment

2.2. **Endereço:** O'Connell Bridge House, Dublin 2, Ireland

3. Entidade responsável pela execução do projecto:

3.1. **Nome:** Monaghan County Council

3.2. **Endereço:** County Offices, the Glen, Monaghan

4. Localização:

4.1. **Estado-membro:** Irlanda

4.2. **Região:** Irlanda Circunscrição administrativa: Todo o país

5. Descrição:

A cidade de Monaghan possui actualmente três fontes de abastecimento de água:

- um poço que produz água demasiado dura e com níveis excessivos de amoníaco, sulfatos e ferro (aproximadamente, 1 000 m³ por dia),
- o lago Lamb, a partir do qual se obtém água da categoria A2, que, embora submetida a apenas uma cloração, possui um nível excessivo de trihalometano e clorofórmio (aproximadamente, 1 000 m³ por dia),
- estação de tratamento de Togan, que produz, aproximadamente, 200 m³ de águas tratadas por sedimentação e filtragem rápida. Esta estação de tratamento é adequada, pelo que deverá ser mantida.

Os problemas de capacidade de abastecimento provocam racionamentos no Verão. Os valores parâmetros da água potável são excessivos no que se refere a: alumínio, coliformes, còr, cobre, fluoretos, ferro, azoto, cheiro, sulfatos e turvação.

No seu conjunto, o projecto visa a instalação de uma capacidade suficiente de abastecimento de água de boa qualidade. Para esse efeito, prevê a escavação e a experimentação de poços. Na fase inicial, depois da instalação de uma capacidade suficiente para fazer face a uma procura estimada

em 9 100 m³ por dia, serão construídas instalações para o fornecimento de 4 550 m³ de água à cidade de Monaghan.

O projecto comportará os seguintes elementos:

- planeamento/concepção do projecto total,
- escavação de poços para os testes e produção,
- realização de um estudo do impacte ambiental e avaliação dos custos e eficácia,
- construção de uma estação de tratamento de águas, de um castelo de águas e de reservatórios, colocação das condutas principais de alimentação e instalação de um sistema de telemetria e de dispositivos de bombagem.

6. Principais objectivos:

- Respeitar as disposições da directiva relativa à água para consumo humano.
- Aumentar a capacidade de abastecimento de água para satisfazer a procura no Verão e pôr termo ao racionamento.
- Lançar as bases do desenvolvimento futuro na região em causa.

7. Calendário:

	Data de início	Data de conclusão
Concepção	1985	1995
Compra de terrenos	1993	1994
Trabalhos principais	1996	1998
Fase operacional	1998	—

8. Avaliação dos custos e benefícios económicos e sociais:

A análise económica das vantagens da melhoria da qualidade da água e do aumento da capacidade de abastecimento revela uma relação custos/benefícios de 1,6/1.

9. Avaliação do impacte ambiental:

Em conformidade com as disposições de 1989 (*Environmental Impact Assessment*) que transpõem a Directiva 85/337/CEE para o direito irlandês, é necessária a elaboração de um estudo de impacte ambiental. Este será realizado durante a fase de planificação e concepção.

10. *Custo e contribuição:**(em milhões de ecus)*

Custos totais	Despesas antes e depois da data de elegibilidade	Custo elegível total	Contribuição do Fundo do Coesão	Percentagem da contribuição (%)
7,219	—	7,219	6,136	85

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projecto: 94/07/61/024

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empréstimos comunitários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
						Total		Governo central	Outras				
		1=2+11	2=4+6+10	% 3=2/1	4	% 5=4/2	6=8+9	% 7=6/2	8	9	10	11	
1994	228 123	228 123	100	193 905	85	34 218	15	34 218					
1995	203 877	203 877	100	173 295	85	30 582	15	30 582					
1996	2 700 000	2 700 000	100	2 295 000	85	405 000	15	405 000					
1997	3 087 000	3 087 000	100	2 623 950	85	463 050	15	463 050					
1998	1 000 000	1 000 000	100	850 000	85	150 000	15	150 000					
Total	7 219 000	7 219 000	100	6 136 150	85	1 082 850	15	1 082 850					

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projecto n.º: 94/07/65/004

inconvenientes dos transportes para as actividades económicas irlandesas).

1. Título do projecto:

Estrada N4 Collooney—Sligo

2. Organismo responsável pelo pedido:

2.1. **Nome:** National Roads Authority

2.2. **Endereço:** O'Connell Bridge House,
Dublin 2, Ireland

3. Entidade responsável pela execução de projecto:

3.1. **Nome:** Sligo County Council

3.2. **Endereço:** Riverside, Sligo

4. Localização:

4.1. **Estado-membro:** Irlanda

4.2. **Região:** Co. Sligo

5. Descrição:

O projecto diz respeito à construção de um lanço com duas faixas de rodagem numa extensão de 8,8 km entre a variante de Collooney, terminada em 1992, e Sligo. Este lanço constitui parte das estradas Dublin—Sligo e Galway—Sligo e faz parte da rede transeuropeia. O projecto prevê a construção de dois cruzamentos de nível diferente e três pontes e não inclui alguns movimentos de terras anteriormente efectuados nem as fases de planeamento das obras mais importantes.

6. Principais objectivos:

O projecto localiza-se na rede rodoviária nacional principal, cujo desenvolvimento é de crucial importância para diminuir a perifericidade da economia irlandesa. A existência de um novo lanço com duas faixas de rodagem numa extensão de 8,8 km na estrada nacional principal N4 melhorará o acesso entre Collooney e Sligo, o que se repercutirá significativamente no tráfego de passagem, em especial para as pessoas que, por razões profissionais, utilizam a N4, principal estrada de ligação entre as regiões do este e do noroeste.

O melhoramento deste lanço de estrada proporcionará aos utentes da estrada nacional principal N4 uma redução importante do tempo de percurso (definido como uma componente importante dos

7. Calendário:

	Data de início	Data de conclusão
Concepção	1990	1992
Compra de terrenos	1993	1994
Trabalhos principais	1994	1998
Fase operacional	1999	—

8. Avaliação dos custos e benefícios económicos e sociais:

A avaliação dos custos/benefícios revela uma taxa interna de rentabilidade de 18 %.

9. Avaliação do impacto ambiental:

Em conformidade com as disposições de 1989 (*Environmental Impact Assessment*) que transpõem a Directiva 85/337/CEE para o direito irlandês em matéria de projectos de estradas com exclusão das auto-estradas, é necessária a elaboração de um estudo de impacto ambiental. Um estudo de impacto ambiental foi assim apresentado pelo Sligo County Council ao Ministério do Ambiente, que, em 10 de Fevereiro de 1992, emitiu um certificado de aceitabilidade ambiental para o programa, sujeito a diversas condições. O referido estudo mostrava que o impacto global do projecto é positivo e que as suas repercussões no ambiente ao nível local podem, em larga medida, ser atenuadas durante as fases de concepção pormenorizada e de construção.

A estrada, que se desenvolve num espaço rural e inclui duas pontes, permitirá a vista de Union Wood, uma zona de importância ecológica, que, todavia, não será afectada. Foi feito o necessário para evitar Pollanima Lough e, embora sejam atravessados alguns locais de interesse arqueológico, não só deles reveste grande importância, como as escavações deverão estar terminadas antes do início das obras. Os níveis de ruído na proximidade da estrada situar-se-ão dentro de limites aceitáveis, devendo ser reduzidos nas provações atravessadas. A qualidade do ar na estrada será boa e os níveis poluição não excederão um décimo dos valores aconselhados.

10. *Custo e contribuição:**(em milhões de ecus)*

Custos totais	Despesas antes e depois da data de elegibilidade ⁽¹⁾	Custos elegíveis totais	Contribuição do Fundo de Coesão
40,557	3,544	37,013	31,461

⁽¹⁾ São elegíveis as despesas efectuadas após a data de apresentação do projecto, 10 de Maio de 1994.

O montante da contribuição do Fundo de Coesão foi calculado a partir da hipótese de que o projecto não gerará receitas. Em caso de alteração desta hipótese, a Comissão reexaminará o montante da contribuição.

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projecto: 94/07/65/004

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empréstimos comunitários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
						Total	%	Governo central	Outras				
	1=2+11	2=4+6+10	% 3=2/1	4	% 5=4/2	6=8+9	% 7=6/2	8	9	10	11	% 12=11/1	13
1994	4 095 000	4 095 000	100	3 480 750	85	614 250	15	614 250					
1995	7 250 000	7 250 000	100	6 162 500	85	1 087 500	15	1 087 500					
1996	12 500 000	12 500 000	100	10 625 000	85	1 875 000	15	1 875 000					
1997	10 875 000	10 875 000	100	9 243 750	85	1 631 250	15	1 631 250					
1998	2 293 000	2 293 000	100	1 949 050	85	343 950	15	343 950					
Total	37 013 000	37 013 000	100	31 461 050	85	5 551 950	15	5 551 950					

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projecto nº: 94/07/65/005

1. Título do projecto:

Estrada de acesso N8 a Leste de Galway

2. Organismo responsável pelo pedido:

2.1. **Nome:** National Roads Authority

2.2. **Endereço:** O'Connell Bridge House, Dublin 2, Ireland

3. Entidade responsável pela execução do projecto:

3.1. **Nome:** Galway Corporation

3.2. **Endereço:** City Hall, College Road, Galway

4. Localização:

4.1. **Estado-membro:** Irlanda

4.2. **Região:** Co. County

5. Descrição:

O projecto constitui a parte final da estrada de acesso Leste que liga Oranmore e Galway.

Prevê a construção de uma faixa de rodagem dupla com 3,5 km de comprimento, ligando a actual estrada de duas faixas de rodagem Oranmore/Merlin Park e a estrada de quatro faixas Ballybane/Corrib Bridge.

6. Objectivos:

O projecto inscreve-se na rede rodoviária primária nacional, cujo desenvolvimento se reveste de importância capital para reduzir o impacte da perifericidade na economia irlandesa. A construção desta secção da N6 melhorará o acesso entre Dublin e Galway e o Oeste da Irlanda.

A estrada actual apresenta deficiências em termos de segurança e traçado e regista volumes de tráfego superiores à sua capacidade, conduzindo a atrasos significativos para os utentes, em especial nas horas de ponta. Dado que não se presta a trabalhos de modernização, é proposta a construção de uma nova estrada com duas faixas num traçado alternativo.

A nova estrada atravessará descampados, mas também grandes complexos industriais e comerciais. Foi concebida de modo a proporcionar um novo acesso a Galway, desviar o tráfego que atravessa a cidade para Leste e Salthill e servir

os grandes complexos industriais e comerciais vizinhos.

Após a sua inauguração, o número de acidentes deverá diminuir significativamente. Não haverá residentes junto à estrada, sendo todos os principais cruzamentos controlados por rotundas.

7. Calendário:

	Data de início	Data de conclusão
Concepção	Abril de 1992	Dezembro de 1994
Compra de terrenos	1994	Novembro 1995
Trabalhos principais	Março de 1995	Dezembro de 1996
Fase operacional	Janeiro de 1997	

8. Avaliação dos custos e benefícios económicos e sociais:

A análise custos/benefícios demonstra que a taxa interna de rentabilidade do projecto é de 17%.

9. Avaliação do impacte ambiental:

Em conformidade com as disposições de 1989 (*Environmental Impact Assessment*) que transpõem a Directiva 85/337/CEE para o direito irlandês em matéria de projectos de estradas com exclusão das auto-estradas, Galway Corporation elaborou um estudo de impacte ambiental, certificado pelo ministro do Ambiente em 30 de Setembro de 1993.

10. Custo e contribuição:

(em milhões de ecus)

Custos totais	Despesas antes e depois da data elegível ⁽¹⁾	Custos totais elegíveis	Contribuição do Fundo de Coesão
8,750	0,375	8,375	7,119

⁽¹⁾ São elegíveis as despesas efectuadas após a data de apresentação do projecto, 10 de Maio de 1994.

O montante da contribuição do Fundo de Coesão foi calculado a partir da hipótese de que o projecto não gerará receitas. Em caso de alteração desta hipótese, a Comissão reexaminará o montante da contribuição.

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projecto: 94/07/65/005

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empré- stimos comuni- tários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
						Total	%	Governo central	Outras				
	1=2+11	2=4+6+10	% 3=2/1	4	% 5=4/2	6=8+9	% 7=6/2	8	9	10	11	% 12=11/1	13
1994	161 000	161 000	100	136 850	85	24 150	15	24 150					
1995	3 724 000	3 724 000	100	3 165 400	85	558 600	15	558 600					
1996	4 490 000	4 490 000	100	3 816 500	85	673 500	15	673 500					
Total	8 375 000	8 375 000	100	7 118 750	85	1 256 250	15	1 256 250					

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projecto nº: 94/07/65/008

1. **Título do projecto:**

Estrada N11 Klimacanogue/Glen Of the Downs

2. **Organismo responsável pelo pedido:**

2.1. **Nome:** National Roads Authority

2.2. **Endereço:** O'Connell Bridge House, Dublin 2, Ireland

3. **Entidade responsável pela execução do projecto:**

3.1. **Nome:** Wicklow County Council

3.2. **Endereço:** Council Offices, Wicklow, Co., Wicklow

4. **Localização:**

4.1. **Estado-membro:** Irlanda

4.2. **Circunscrição administrativa:** Co. Wicklow

5. **Descrição:**

O projecto situa-se na estrada N11 Dublin—Rosslare, a 25 km a sul de Dublin. Destina-se a ligar a auto-estrada/estrada de duas faixas de rodagem de Donnybrook (subúrbios a sul de Dublin) à variante de Newtownmountkenedy (35 km a sul de Dublin), inscrevendo-se no processo de adaptação da N11 às normas próprias das estradas com faixas, em County Wicklow. Os trabalhos consistirão em adaptar às normas em questão um lanço de 6 km da estrada actual de duas vias. Inclui a construção de dois nós e um passadiço.

6. **Principais objectivos:**

- Reduzir o tempo de percurso na N11 entre Dublin e os portos de Rosslare e Waterford.
- Proporcionar um melhor acesso e apoio em termos de infra-estruturas essenciais para o desenvolvimento das regiões Leste e Sudeste.

7. **Calendário:**

	Data de início	Data de conclusão
Concepção	1989	1995
Compra de terrenos	1995	1996
Trabalhos principais	1996	1999
Fase operacional	2000	—

8. **Avaliação dos custos e benefícios económicos e sociais:**

A taxa interna de rentabilidade para o projecto de Kilmacanogue/Glen O'Downs é estimada em 9 %.

9. **Avaliação do impacte ambiental:**

Em conformidade com as disposições de 1989 (*Environmental Impact Assessment*) que transpõem a Directiva 85/337/CEE para o direito irlandês em matéria de projectos de estradas com exclusão das auto-estradas, não era necessária para este projecto a elaboração de um estudo de impacte ambiental. Todavia, dado que a estrada deve atravessar uma zona ecológica protegida, o Wicklow County Council apresentou ao ministro do Ambiente um estudo de impacte ambiental, que emitiu um certificado de aceitabilidade ambiental em 20 de Dezembro de 1993, acompanhado de certas condições. O estudo demonstrou que o desenvolvimento proposto não teria efeitos nocivos significativos no ambiente. O projecto mobilizará os meios mais adequados de modo a limitar esses efeitos.

10. **Custo e contribuição:**

(em ecus)

Custos totais	Despesas antes e depois da data de elegibilidade ⁽¹⁾	Custos elegíveis totais	Contribuição do Fundo de Coesão
16 984 000	1 560 000	15 424 000	13 110 000

⁽¹⁾ São elegíveis as despesas efectuadas após a data de apresentação do projecto, 10 de Maio de 1994.

O montante da contribuição do Fundo de Coesão foi calculado a partir da hipótese de que o projecto não gerará receitas. Em caso de alteração desta hipótese, a Comissão reexaminará o montante da contribuição.

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projecto: 94/07/65/008

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empré- stimos comuni- tários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
		Total	%		%	Total	%	Governo central	Outras				
	1=2+11	2=4+6+10	3=2/1	4	5=4/2	6=8+9	7=6/2	8	9	10	11	% 12=11/1	13
1994	549 000	549 000	100	466 650	85	82 350	15	82 350					
1995	500 000	500 000	100	425 000	85	75 000	15	75 000					
1996	1 250 000	1 250 000	100	1 062 500	85	187 500	15	187 500					
1997	3 125 000	3 125 000	100	2 656 250	85	468 750	15	468 750					
1998	3 125 000	3 125 000	100	2 656 250	85	468 750	15	468 750					
1999	6 875 000	6 875 000	100	5 843 750	85	1 031 250	15	1 031 250					
Total	15 424 000	15 424 000	100	13 110 400	85	2 313 600	15	2 313 600					

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projecto nº: 94/10/61/015

1. Título do projecto:

Aproveitamento hidráulico Odeleite-Beliche: barragem de Odeleite, túnel de ligação, sistema adutor e estação de tratamento de Tavira

2. Organismo responsável pelo pedido:

2.1. **Nome:** Direcção Geral do Desenvolvimento Regional

2.2. **Endereço:** Av. D. Carlos I,
126-7º, P-1200 Lisboa

3. Entidade responsável pela execução do projecto:

3.1. **Nome:** Instituto da Água

3.2. **Endereço:** Av. Almirante Gago Coutinho, nº 30,
P-1200 Lisboa

4. Localização:

4.1. **Estado-membro:** Portugal

4.2. **Circunscrição administrativa:** Algarve

5. Descrição:

O sistema hidráulico de Odeleite-Beliche visa o abastecimento de sete concelhos da região do Sotavento, zona Este do Algarve, com uma população estimada entre 600 a 700 mil habitantes no horizonte do projecto (2027).

A captação de água faz-se nas ribeiras de Odeleite e de Beliche, afluentes do Guadiana, sendo o sistema constituído pelos seguintes componentes:

- barragem de Beliche (existente),
- estação de tratamento de Beliche (existente),
- barragem de Odeleite,
- túnel de ligação das duas albufeiras,
- adução Beliche-Tavira,
- estação de tratamento de Tavira,
- sistema de rega,
- sistema de enxugo do perímetro de rega.

As duas primeiras obras, já terminadas, não estão incluídas no projecto aprovado pela presente decisão. Não estão igualmente incluídas as obras respeitantes aos sistemas de rega.

A barragem de Odeleite é de aterro, de enrocamento, e tem uma altura máxima de 65 m. O coroamento da barragem tem 12 m de largura e cerca de 347 m de desenvolvimento, à cota de 55,0 m.

A barragem cria uma albufeira com nível de pleno armazenamento à cota de 52,00 m, a que corresponde uma área inundada de 720 ha. O volume total armazenado é de 130 hm³ e o volume útil é de 117 hm³.

A albufeira de Odeleite será ligada à de Beliche por um túnel de 3 km, dimensionado para um caudal de 25 m³/segundo, funcionando os dois reservatórios com níveis idênticos. O túnel será equipado com órgãos de seccionamento que permitem esvaziar qualquer uma das albufeiras independentemente e isolar o túnel.

O sistema de adução inclui a torre de tomada de água, o túnel de adução, duas estações elevatórias e dois troços de adutor com 2,5 m de diâmetro e 28 km de comprimento.

A estação de tratamento de água (ETA) de Tavira terá capacidade para um caudal total de 2,2 m³/segundo, subdividido em quatro módulos. Actualmente apenas se constroem dois destes módulos, devendo a ampliação de estação ser objecto de candidatura posterior. A ETA constitui o último elemento do sistema, a partir do qual se procede à distribuição pelas redes municipais.

A primeira fase de construção desta estação de tratamento de água foi objecto de um apoio do Feder, no quadro do programa operacional do Sotavento algarvio. A última despesa registada neste programa, com a qual se encerrou aquela fase de projecto, data de 21 de Julho de 1994.

Refira-se ainda que a fase da ETA de Tavira que agora se financia representa 8 % do investimento total do projecto que é objecto da presente decisão.

6. Principais objectivos:

O projecto visa garantir o abastecimento de água potável da zona Este do Algarve, respondendo a um forte aumento da procura gerados pelo desenvolvimento da actividade turística.

Actualmente, o abastecimento provém dos recursos subterrâneos, cuja sobreexploração provoca a baixa de qualidade da água, a diminuição do nível dos lençóis freáticos e a intrusão salina.

A captação das águas de superfície, no caso das ribeiras afluentes do Guadiana, vem assim responder a dois objectivos fundamentais: assegurar o abastecimento regular e com qualidade da população e permitir a reabilitação dos aquíferos através da reversão do processo de salinização por intrusão da água do mar.

No que diz respeito ao abastecimento de água potável, a entrada em funcionamento do sistema permitirá aumentar a taxa de atendimento de 50 % para 65 % em época baixa e de 68 % para 80 % em época alta, com um aumento da garantia para 100 %.

7. *Calendário:*

Calendário	Data de início	Data de conclusão
Projectos técnicos	(em curso)	31. 12. 1994
Compra do terreno	(em curso)	31. 12. 1994
Trabalhos principais	(em curso)	31. 12. 1996
Fase operacional	Abril de 1996	

8. *Avaliação dos custos e benefícios económicos e sociais:*

O projecto apresenta uma taxa interna de rentabilidade (TIR) económica global de 9,04 % para uma TIR de 8 %, taxas que se consideram aceitáveis para este tipo de projectos e que permitem concluir pela justificação do investimento.

Acresce que estes resultados se revelaram pouco sensíveis à variação de um conjunto de parâmetros, sendo que a TIR se reduziu a 7,4 % apenas quando se verificaram simultaneamente as seguintes variações:

- agravamento de 15 % dos custos do investimento ainda por realizar;
- agravamento de 10 % dos custos de manutenção e exploração;
- redução de 10 % nos benefícios esperados.

9. *Avaliação do impacto ambiental:*

A análise da afectação por objectivos dos caudais regularizados das duas albufeiras do sistema de Odeleite-Beliche permite concluir pela existência de uma valia ambiental significativa do projecto. De facto, 64 % do total de recursos disponíveis tem aplicação ambiental, sendo em 39 %

para o abastecimento de água potável às populações, 20 % para a substituição de captações de aquíferos e 5 % para a manutenção dos caudais ecológicos.

O empreendimento foi objecto de uma avaliação de impacte ambiental que concluiu serem mínimos os impactes da implantação da barragem, atendendo a que não há deslocamento de populações e a que apenas cerca de 40 ha de solos agrícolas serão inundados.

O impactes a jusantes serão acautelados através de descargas nas duas albufeiras, para garantir condições de preservação da fauna e flora. As descargas poderão ainda servir para evitar situações de «stress» hídrico no sapal de Castro Marim, zona de grande importância ecológica.

Os impactes esperados nos ecossistemas do Guadiana e no seu estuário são considerados menores.

Refira-se ainda que as medidas minimizadoras identificadas no estudo ambiental foram tidas em conta na concepção dos projectos de execução das obras e os custos da sua implementação foram incluídos nos custos totais do projecto.

10. *Custo e contribuição (em ecus):*

Custos totais:	154 037 354
Custos elegíveis (após 9. 8. 1994):	101 679 860
Custo considerado para cálculo da contribuição (após dedução das receitas):	89 478 277
Taxa de apoio:	80 %
Contribuição do Fundo de Coesão:	71 582 622

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projecto n.º: 94/10/61/015

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empréstimos comunitários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
			%		%	Total	%	Governo central	Outras			%	
	1=2+11	2=4+6+10	3=2/1	4	5=4/2	6=8+9	7=6/2	8	9	10	11	12=11/1	13
1994	28 278 807	28 278 807	100	22 623 045	80	5 655 761	20	5 655 761					
1995	41 788 588	41 788 588	100	33 430 870	80	8 357 718	20	8 357 718					
1996	31 612 464	31 612 464	100	25 289 971	80	6 322 493	20	6 322 493					
Total	101 679 858	101 679 858	100	81 343 886	80	20 335 972	20	20 335 972					

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projecto nº: 94/10/65/004

1. Título do projecto:

Lanço de estrada Porto/Águas Santas

2. Organismo responsável pelo pedido:

2.1. **Nome:** Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional

2.2. **Endereço:** Av. D. Carlos I, 126-7º,
P-1200 Lisboa

3. Entidade responsável pela execução do projecto:

3.1. **Nome:** Brisa-Autoestradas de Portugal SA

3.2. **Endereço:** Av. Fontes Pereira de Melo, 6 — 3º
P-1000 Lisboa

4. Localização:

4.1. **Estado-membro:** Portugal

4.2. **Circunscrição administrativa:** Região Norte,
distrito do Porto

5. Descrição:

O alargamento do sub-lanço de auto-estrada entre o Porto e Águas Santas, numa extensão de 3,5 km, visa ampliar a capacidade, em cada sentido, de duas vias de tráfego com 3,75 m para quatro vias de tráfego com 3,5 m.

Este troço corresponde a uma fase dos investimentos programados para a auto-estrada Porto/Valença, da qual fazem igualmente parte:

— o lanço Cruz/Braga, que beneficiou de uma contribuição do instrumento financeiro de coesão de cerca de 26,7 milhões de ecus,

— a ligação Braga/Valença, a apresentar ao Fundo de Coesão, com um investimento global estimado em 180 milhões de ecus e cuja execução está prevista para 1996/1997.

6. Principais objectivos:

Este alargamento irá permitir melhorar significativamente o nível de serviço, em termos de fluidez e segurança, num sub-lanço cujo tráfego médio diário anual, em 1993, já ultrapassou os 52 000 veículos/dia. Embora inserido no IP1 - Auto-estrada do Norte, o troço em causa permite também, através do nó de Águas Santas, a ligação à auto-estrada Porto-Amarante.

7. Calendário:

— **Data de início:** Janeiro de 1993

— **Data de conclusão:** Março de 1995

8. Avaliação económica:

A TIR económica deste sub-lanço de auto-estrada é de 49%.

9. Contribuição para as redes europeias:

O sub-lanço Porto/Águas Santas faz parte integrante da rede rodoviária transeuropeia.

10. Custos totais:

Custo total do projecto: 3 595 000 ecus

Despesas anteriores à data elegível: 150 000 ecus

Custos totais elegíveis: 3 445 000 ecus

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Projecto: 94/07/10/65/004

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empré- stimos comuni- tários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
						Total	%	Governo central	Outras				
	1=2+11	2=4+6+10	% 3=2/1	4	% 5=4/2	6=8+9	7=6/2	8	9	10	11	% 12=11/1	13
1994	3 242 000	3 242 000	100	2 593 600	80	648 400	20				648 400		
1995	203 000	203 000	100	162 400	80	40 600	20				40 600		
Total	3 445 000	3 445 000	100	2 756 000	80	689 000	20				689 000		

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.

Projecto nº: 94/10/65/007

1. Título do projecto:

Modernização da linha da Beira Alta—III

2. Organismo responsável pelo pedido:

2.1. **Nome:** Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional

2.2. **Endereço:** Ave. D. Carlos I, 126-7º, P-1200 Lisboa

3. Entidade responsável pela execução do projecto:

3.1. **Nome:** Caminhos-de-ferro Portugueses, EP

3.2. **Endereço:** Calçada do Duque, 20, P-1200 Lisboa

4. Localização:

4.1. **Estado-membro:** Portugal

4.2. **Circunscrição administrativa:** Baixo Vouga, Dão, Lafões, Serra da Estrela, Beira

5. Descrição:

O projecto é composto por trabalhos de electrificação, telecomunicações e controlo automático de velocidade (Convel).

Electrificação (2ª fase)

Os trabalhos de electrificação compreendem:

- a construção de duas subestações de tracção eléctrica, uma em Gouveia (ao km 144,208) e outra em Sobral (ao km 199,660);
- a construção de dois postos de catenária, um em Oliveirinha (ao km 102,358) e outro em Vila Franca das Naves (ao km 181,827);
- a instalação da catenária ao longo do troço compreendido entre Pampilhosa e Vale Formoso (202 km) incluindo as necessárias reparações e alterações dos túneis existentes.

Telecomunicações

A instalação da rede de telecomunicações abrange o estabelecimento:

- de um conjunto de sistemas e equipamentos destinados a garantir comunicações directamente relacionadas com a exploração ferroviária e comando/regulação da circulação,
- de ligações de assinante e circuitos da junção internodal integrados nas redes gerais de telecomunicações da CP, designadas por «redes de gestão»;

- de sistemas de relógios e distribuição de hora síncrona e de sistemas de supervisão técnica da rede,
- dos sistemas de alimentação de energia necessários ao funcionamento de todos os equipamentos e sistemas;
- de sistemas e suportes físicos de transmissão para as redes de telecomunicações e comunicações integradas nos sistemas de sinalização e CTC,
- de sistemas de videovigilância e de informação ao público.

Controlo automático de velocidade (Convel)

Instalação do sistema Convel, que consta da montagem, ao longo da via e linhas gerais das estações, dos postos de informação de sinalização que transmitem para as unidades motoras a indicação das velocidades máximas autorizadas em cada troço de via.

6. Principais objectivos:

Os investimentos em causa fazem parte integrante do projecto global de modernização da linha da Beira Alta, o qual permitirá aumentar a capacidade e a qualidade do transporte, reduzir os tempos de percurso entre Lisboa, Porto e Vilar Formoso, bem como melhorar a segurança de circulação e a fiabilidade do sistema para uma linha de caminho-de-ferro que constitui a principal ligação ferroviária de Portugal com o Centro da Europa.

7. Calendário:

- *Data de início:* 1988
- *Data de conclusão:* Novembro de 1996

8. Avaliação económica:

A TIR económica do projecto é de 12 %.

9. Custos totais:

(em ecus)

Custo total	Despesas anteriores à data elegível	Custos totais elegíveis	Contribuição do Fundo de Coesão
55 296 000	0	55 296 000	44 236 800

ANEXO

PLANO DE FINANCIAMENTO

Vorhaben Nr.: 94/10/65/007

(em ecus)

Ano	Custos totais ⁽¹⁾	Despesas públicas									Sector privado		Empré- stimos comuni- tários
		Total das despesas públicas		Instrumento de coesão		Autoridades nacionais				Outras			
						Total	%	Governo central	Outras				
	1=2+11	2=4+6+10	% 3=2/1	4	% 5=4/2	6=8+9	% 7=6/2	8	9	10	11	% 12=11/1	13
1994	11 758 000	11 758 000	100	9 406 400 ⁽²⁾	80	2 351 600	20		2 351 600				
1995	23 986 000	23 986 000	100	19 188 800 ⁽²⁾	80	4 797 200	20		4 797 200				
1996	19 552 000	19 552 000	100	15 641 600	80	3 910 400	20		3 910 400				
Total	55 296 000	55 296 000	100	44 236 800	80	11 059 200	20		11 059 200				

⁽¹⁾ Custo total elegível do projecto.⁽²⁾ A primeira fracção de contribuição autorizada diz respeito às despesas previstas para o período compreendido entre 19 de Outubro de 1994 e 31 de Dezembro de 1995.