COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 4.2.2009
COM(2009) 44 final

LIVRO VERDE

Revisão da política relativa à RTE-T

PARA UMA MELHOR INTEGRAÇÃO DA REDE TRANSEUROPEIA DE TRANSPORTES AO SERVIÇO DA POLÍTICA COMUM DE TRANSPORTES

LIVRO VERDE

Revisão da política relativa à RTE-T

PARA UMA MELHOR INTEGRAÇÃO DA REDE TRANSEUROPEIA DE TRANSPORTES AO SERVIÇO DA POLÍTICA COMUM DE TRANSPORTES

ÍNDICE

1. Introdução 2
2. Os alicerces da futura política relativa à RTE-T 4
3. Desafios colocados pelo futuro desenvolvimento da RTE-T 8
4. Opções para o futuro desenvolvimento da RTE-T 17
5. Informações para o envio de contribuições sobre o Livro Verde 18

1. INTRODUÇÃO

A política relativa à rede transeuropeia de transportes (RTE-T) visa fornecer as infra-estruturas necessárias ao bom funcionamento do mercado interno e à realização dos objectivos da Agenda de Lisboa para o crescimento e o emprego. Procura também contribuir para assegurar a acessibilidade e impulsionar a coesão económica, social e territorial. Apoia o direito de todos os cidadãos da UE à livre circulação no território dos Estados-Membros. Integra também os requisitos de protecção do ambiente tendo em vista a promoção do desenvolvimento sustentável.

Os 400 mil milhões de euros investidos até agora numa rede criada por decisão do Parlamento Europeu e do Conselho, adoptada em 1996 e alterada pela última vez em 2004[1], contribuíram para levar a bom termo um grande número de projectos de interesse comum, ligando entre si as redes nacionais e superando as barreiras tecnológicas entre fronteiras nacionais. Ainda há, contudo, um longo caminho a percorrer até à plena aplicação dos planos iniciais, devido à natureza intrínseca de longo prazo dos projectos em causa e às grandes demoras na execução de muitos projectos.

Quase um terço do montante investido até à data provém de recursos comunitários[2]. No entanto, os resultados da política geral de RTE-T ou o valor acrescentado europeu gerado pelas contribuições da Comunidade nem sempre são fáceis de ver para o cidadão europeu. Até agora, os objectivos têm sido bastante vastos, tornando impossível a sua plena realização com os instrumentos disponíveis. Em certos aspectos, podem também ter sido pouco específicos, tornando assim difícil centrar as acções e criar impactos reais e resultados visíveis. A Comissão acredita, por isso, que chegou o momento de perguntar por que razão os objectivos só em parte foram alcançados, se estes continuam a ser

---

[1] Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE, de 29 de Abril de 2004

[2] Subvenções provenientes do orçamento RTE-T, do Fundo de Coesão e do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, bem como empréstimos do Banco Europeu de Investimento

suficientes para permitir uma resposta antecipada a futuros problemas, e quais os meios necessários para a plena realização dos objectivos da futura política de RTE-T.

Embora a política de transportes vise promover serviços de transporte dotados de eficiência económica e ambiental e seguros no âmbito do mercado interno e para além dele, a política de RTE-T deve garantir que estes serviços funcionem da melhor forma, com base numa infra-estrutura integrada e inovadora, adaptada aos desenvolvimentos tecnológicos nos sectores da energia, infra-estruturas e veículos[3]. Deve reflectir, mais do que até agora, os objectivos estabelecidos a nível europeu – não só no sector dos transportes mas também num contexto político, socioeconómico, ambiental e institucional mais amplo.

A importância crescente da Europa a nível mundial exige que, para além do reforço do papel da RTE-T no âmbito da Agenda de Lisboa, seja dada a devida atenção ao desenvolvimento da futura política de RTE-T. O crescimento económico da Europa e a criação de emprego dependem também da sua competitividade internacional, para a qual são essenciais boas ligações de transportes com as outras partes do mundo. Boas conexões com todos os vizinhos imediatos da Europa, incluindo a África, são também vitais de um ponto de vista económico, político e de segurança.

Acima de tudo, a luta contra as alterações climáticas exige que sejam adoptadas à escala europeia medidas de apoio ao papel de liderança da Europa a nível mundial. Os transportes e as infra-estruturas de transporte são domínios que oferecem um potencial considerável para contribuições positivas. Os objectivos em matéria de alterações climáticas devem ser colocados no centro da futura política de RTE-T e traduzir-se numa verdadeira abordagem europeia. A futura política de RTE-T, integrando objectivos económicos e ambientais, claramente orientada para a necessidade de serviços eficientes de transporte de carga e de passageiros com base na co-modalidade e recorrendo à inovação, deverá fornecer uma base sólida para a contribuição efectiva da Comunidade para os objectivos em matéria de alterações climáticas.

Todas estas razões justificam que se proceda a uma revisão de fundo da política de RTE-T em lugar de apenas analisar e eventualmente actualizar os planos directores e a lista de projectos prioritários. Com base na experiência adquirida e nos resultados até agora alcançados, a abordagem política deve, primeiro, ser objecto de ampla revisão. Dada a amplitude desta tarefa – em termos políticos, socioeconómicos, ambientais, institucionais, geográficos e técnicos – a Comissão quer contar com a participação das partes interessadas numa base tão vasta quanto possível, a fim de assegurar que os conhecimentos, a experiência e os pareceres de peritos sejam devidamente tomados em consideração. É por esta razão que a Comissão dá início ao processo de revisão da RTE-T com um Livro Verde, que resume as suas actuais reflexões e solicita contribuições, antes de avançar para possíveis propostas legislativas e não legislativas.

---

[3] O termo “veículo” é utilizado no presente documento para designar todos os meios de transporte.

2. OS ALICERCES DA FUTURA POLÍTICA DE RTE-T

- *O Tratado CE*

Os artigos 154.º a 156.º do Tratado CE definem a política relativa às redes transeuropeias e a sua contribuição para alcançar os objectivos do mercado interno e da coesão económica e social em benefício de todos os cidadãos, operadores económicos e comunidades regionais e locais, nomeadamente através de iniciativas comunitárias para promover a interconexão e a interoperabilidade das redes nacionais, bem como o acesso a essas redes. O desenvolvimento sustentável deve também ser integrado nesta política. As orientações RTE-T foram desenvolvidas subsequentemente para ajudar a pôr em prática as disposições do Tratado, estabelecendo que sejam identificados os projectos de interesse comum e que a Comunidade possa financiar os projectos de interesse comum apoiados pelos Estados-Membros. Para facilitar a aplicação, a Comissão pode adoptar também iniciativas destinadas a promover a coordenação entre os Estados-Membros.

- *Disposições específicas*

As orientações RTE-T visam como objectivo político último o estabelecimento de uma rede única multimodal, que abranja tanto as estruturas terrestres tradicionais como os equipamentos (incluindo sistemas de transporte inteligentes) destinados a permitir um tráfego seguro e eficiente. O objectivo é também, e cada vez mais, a implantação de sistemas inovadores que não só ofereçam vantagens para o transporte mas tenham também um potencial considerável de inovação industrial.

Os projectos de interesse comum no âmbito da RTE-T diferem muito entre si em numerosos aspectos: processos de planeamento, extensão geográfica e custos, períodos de aplicação e ciclo de vida, bem como estruturas de investimento, aplicação e funcionamento. A política de RTE-T tem de ter em conta uma ampla gama de abordagens e os Estados-Membros desempenham um papel de primeiro plano fornecendo infra-estruturas tradicionais e trabalhando lado a lado com o sector privado. A própria natureza da rede impõe, pois, uma responsabilidade especial a todas as partes envolvidas, que devem prosseguir objectivos comuns e desempenhar as respectivas funções para alcançar esses objectivos.

- *Realizações do passado*

Já são visíveis mudanças positivas resultantes da aplicação da política de RTE-T. As redes ferroviárias e rodoviárias nacionais estão agora interligadas em muitos pontos e os caminhos-de-ferro começam a ser interoperáveis para além-fronteiras. O financiamento comunitário centrou-se em grandes projectos ferroviários de alta velocidade, abrindo assim a via a uma nova geração de transporte de passageiros capaz de competir com êxito com o transporte aéreo e o automóvel. No âmbito do Fundo de Coesão, foi canalizado investimento para grandes projectos destinados a ligar países e regiões com níveis de desenvolvimento diferentes, ajudando assim a reduzir as disparidades. A política de RTE-T tem exercido um efeito catalítico importante e permitido levar avante alguns dos projectos mais ambiciosos e complexos (a nível geográfico, técnico, financeiro, jurídico/administrativo); promoveu projectos-piloto para encontrar soluções no quadro de parcerias entre o sector público e o privado, que permitem extrair ensinamentos em termos de financiamento e de gestão dos projectos.

A política de RTE-T tem também incentivado o desenvolvimento de sistemas de transporte inteligentes. Para além de Galileo, este sector registou – no domínio do

transporte terrestre, ferroviário, aéreo, marítimo e fluvial – progressos significativos no âmbito de projectos apoiados pela RTE-T a nível europeu ou euro-regional, muitos dos quais não teriam, de outro modo, sido realizados ou lançados.

Esta política começou a dar resposta a questões ligadas ao transporte de mercadorias, cujas previsões de crescimento (um aumento de 34% entre 2005 e 2020) sublinham a importância de introduzir verdadeiras soluções co-modais para resolver problemas como o congestionamento, as crescentes emissões de dióxido de carbono, as lacunas organizativas e a nível das infra-estruturas. O conceito de auto-estradas do mar – cuja natureza é verdadeiramente multimodal – merece ser objecto de uma muito maior atenção no futuro desenvolvimento da RTE-T. Promove um transporte de mercadorias "mais limpo" numa base co-modal, ligando também a UE ao resto do mundo.

- *Avaliação dos pontos fortes e fracos*

Planeamento da rede

As orientações RTE-T são, antes de mais, o instrumento comunitário para a definição da política e o planeamento da rede. Os projectos definidos como de interesse comum nestas orientações podem ser identificados pela sua localização nos planos directores e/ou pelas suas características.

Estas orientações, adoptadas em 1996 e alteradas pela última vez em 2004, incluem dois níveis de planeamento: um constituído pela rede global (planos directores da rede ferroviária, rodoviária, de navegação interior, de transporte combinado, portuária e aeroportuária) e um segundo nível constituído por 30 projectos prioritários, isto é, projectos de interesse comum seleccionados.

A **rede global** abrange: 95 700 km de ligações rodoviárias, 106 000 km de ligações ferroviárias (incluindo 32 000 km de ligações de alta velocidade), 13 000 km de vias navegáveis interiores, 411 aeroportos e 404 portos marítimos. Muitas destas ligações e nós já existem. No entanto, quase 20 000 km de ligações rodoviárias, mais de 20 000 km de ligações ferroviárias (principalmente linhas de alta velocidade) e 600 km de ligações por vias navegáveis interiores continuam ainda por construir ou melhorar substancialmente – representando um custo de 500 mil milhões de euros segundo recentes estimativas dos Estados-Membros[4].

O "planeamento" desta rede comunitária tem consistido essencialmente em reunir partes significativas das redes nacionais para os vários modos de transporte e em ligá-las entre si nas fronteiras nacionais. Embora adequada na fase inicial da política de RTE-T, esta abordagem tornou-se progressivamente mais fraca a cada novo alargamento. O planeamento da rede RTE-T não se tem orientado por objectivos genuinamente europeus que garantam que o todo seja superior à soma das partes. Para além da responsabilidade soberana dos Estados-Membros em matéria de planeamento e de realização de infra-estruturas nos seus territórios, a forma de combinar o planeamento nacional com um nível de planeamento europeu, tendo em conta objectivos exteriores à perspectiva individual de cada Estado-Membro, é uma questão cada vez mais pertinente à medida que a UE se alarga e que as redes se tornam cada vez mais complexas.

De um modo geral, os **projectos prioritários** da RTE-T cobrem os grandes eixos ferroviários, rodoviários e de navegação interior que atravessam vários

---

[4] Comissão Europeia, Direcção-Geral da Energia e dos Transportes, "*TEN-T – Implementation of the Priority Projects, Progress Report*", Maio de 2008

Estados-Membros. Seleccionados em 2004 pela sua grande relevância para os fluxos de tráfego transnacionais, os objectivos de coesão e de desenvolvimento sustentável, estes projectos foram submetidos a uma avaliação socioeconómica comum. Continuam, contudo, a colocar-se questões, por exemplo quanto à validade do método utilizado para a sua selecção, ao seu potencial de interconexão e extensão (geográfica e modal), à abordagem a seguir tendo em vista normas coerentes de capacidade e qualidade, e aos meios para incentivar a sua realização no prazo previsto.

Para além de definir os projectos de interesse comum pela sua localização nos planos directores e inclusão na lista de projectos prioritários, as orientações estabelecem "características" e especificam objectivos e critérios para identificar os projectos de interesse comum. No domínio dos sistemas de transporte inteligentes, este tipo de abordagem conceptual serviu de base para a definição dos projectos de interesse comum.

Realização da rede

As orientações RTE-T estão associadas a instrumentos para facilitar a execução dos projectos de reconhecido interesse comum. Trata-se de a) vários instrumentos financeiros baseados na legislação aplicável, incluindo o Regulamento Financeiro RTE[5] e o Fundo de Coesão, FEDER e empréstimos do Banco Europeu de Investimento, e b) instrumentos não financeiros, como as iniciativas de coordenação adoptadas pela Comissão.

Até agora, os instrumentos disponíveis não têm sido suficientes para permitir a plena execução dos projectos de interesse comum dentro do prazo previsto nas orientações, sobretudo no caso da rede global. A responsabilidade pela conclusão dos numerosos projectos em questão cabe quase exclusivamente aos Estados-Membros, cujas decisões de investimento são essencialmente orientadas por objectivos nacionais. O financiamento comunitário no âmbito do Fundo de Coesão tem apoiado a execução de projectos nos Estados-Membros elegíveis e contribuído assim para a função de acesso (incluindo o acesso às regiões ultra-periféricas); o financiamento da RTE-T só em parte tem podido dar resposta a objectivos políticos. Em geral, os recursos comunitários utilizados até agora não têm praticamente permitido aos cidadãos e operadores económicos "ver a diferença" – o valor acrescentado europeu – da acção comunitária em relação ao conjunto da rede global RTE-T. Os investimentos feitos pelos Estados-Membros nos respectivos territórios são principalmente encarados como investimentos nacionais e não como contribuições para um objectivo comunitário.

Tem sido diferente a situação no que diz respeito aos projectos prioritários, que têm estado no centro das iniciativas comunitárias – tanto em termos de financiamento como de coordenação. Embora os recursos financeiros comunitários disponíveis ainda não sejam suficientes para satisfazer plenamente as necessidades destes projectos, a acção – orientada para objectivos mais limitados e estabelecidos de comum acordo – tem sido muito mais eficaz e visível. A próxima conclusão de alguns destes projectos mostra concretamente os potenciais benefícios dos objectivos da política de RTE-T estabelecidos no Tratado. Um importante projecto prioritário RTE-T como a linha ferroviária de alta velocidade que liga Paris, Bruxelas, Colónia/Frankfurt, Amesterdão e Londres não só ligou entre si redes nacionais e representou uma nova geração de tráfego

---

[5] Regulamento (CE) n.º 680/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Junho de 2007, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de transportes e de energia.

ferroviário transfronteiras, mas permitiu também que os cidadãos e as pessoas que se deslocam em negócios sentissem os benefícios da livre circulação na Europa.

O projecto prioritário "auto-estradas do mar" (que abrange infra-estruturas, instalações, procedimentos, tecnologias e serviços) destina-se a promover serviços integrados de transporte multimodal, porta a porta, de qualidade e elevada capacidade, com uma componente marítima. É definido nas orientações RTE-T por meio de uma abordagem conceptual que estabelece objectivos e procedimentos para a identificação de projectos de interesse comum. Esta abordagem tem ajudado a Comunidade a desenvolver a aplicação prática de uma solução de transporte co-modal destinada a melhorar a acessibilidade e a reduzir as emissões do transporte rodoviário de mercadorias. Encontram-se disponíveis vários instrumentos comunitários e nacionais, incluindo o orçamento RTE-T, que abrange sobretudo as super-estruturas e infra-estruturas portuárias e de ligação com o interior. A complexidade dos procedimentos para a obtenção de apoio financeiro e a falta de objectivos e critérios claros têm, contudo, impedido até agora uma ampla aplicação deste conceito.

Quanto aos sistemas de transporte inteligentes (ITS), a política de RTE-T contribuiu, nomeadamente, para a preparação das iniciativas Galileo e SESAR (investigação sobre a gestão do tráfego aéreo no Céu Único Europeu) – grandes projectos europeus que, quando operacionais, deverão tornar mais eficiente a utilização das infra-estruturas de transporte. Foram desenvolvidos, de forma flexível e com base em características estabelecidas nas orientações RTE-T, projectos ITS no domínio do transporte rodoviário, ferroviário e aéreo, bem como sistemas de gestão de tráfego de navios e de informação fluvial. Esta abordagem conceptual permite incorporar avanços tecnológicos, necessidades de mercado e iniciativas de cooperação entre parceiros de vários Estados-Membros e, em combinação com a possibilidade de financiar a 50% a preparação dos projectos, tem exercido um impacto significativo no aparecimento de projectos transfronteiras que de outro modo poderiam não ter existido. O desenvolvimento de projectos com base neste tipo de abordagem flexível, assente em objectivos e critérios pré-estabelecidos, deverá ser também útil para alcançar outros objectivos da política de transportes – prestar serviços de transporte eficientes (tanto do ponto de vista económico como ambiental), seguros e de elevada qualidade.

- *Previsão da procura de transporte*

O planeamento da futura infra-estrutura de transportes está estreitamente associado às previsões da procura – tanto a nível nacional como da UE. Contudo, ao procurar fornecer uma infra-estrutura de transporte que satisfaça plenamente a futura procura, as autoridades responsáveis pelo planeamento vêem-se confrontadas com uma série de incertezas quanto aos factores que influenciam a procura, como as tendências económicas e demográficas, os preços da energia, a tarifação e fiscalidade dos transportes, o desenvolvimento de estruturas urbanas e territoriais, os novos comportamentos e os desenvolvimentos tecnológicos. Do ponto de vista político, as medidas de gestão da procura assumem uma importância cada vez maior e deveriam ser igualmente consideradas no planeamento das infra-estruturas. Tais medidas incluem, nomeadamente a tarifação das infra-estruturas, a internalização dos custos externos e a aplicação de sistemas de transporte inteligentes.

O desenvolvimento de serviços de transporte orientados para as empresas num mercado interno em evolução deve também encorajar a utilização eficiente das infra-estruturas e ter impacto a nível da procura. Os serviços deste tipo estão a aumentar rapidamente, com

base numa abordagem co-modal que abrange uma coordenação efectiva para além das fronteiras nacionais e aplicações ITS. A política de transportes da UE está centrada numa série de iniciativas neste domínio, entre as quais o plano de acção para a logística do transporte de mercadorias, a proposta de directiva relativa aos corredores de transporte ferroviário de mercadorias e a política do Céu Único Europeu.

As actividades das empresas poderão desenvolver-se a curto prazo no âmbito da actual infra-estrutura mas, à medida que evoluem, a resposta da política de transportes terá de evoluir também, com possível impacto no fornecimento e na progressiva aplicação das infra-estruturas de transporte. A futura política de RTE-T tem que ser suficientemente flexível para estabelecer a ligação entre a política de transportes e o desenvolvimento das infra-estruturas de transporte a curto, médio e longo prazo.

Q1 Na sua avaliação do desenvolvimento da RTE-T até ao presente momento, a Comissão deve contemplar outros factores?

3. DESAFIOS COLOCADOS PELO FUTURO DESENVOLVIMENTO DA RTE-T

A revisão da política de RTE-T – centrada na forma que deverá assumir a futura rede multimodal e no modo de assegurar a sua realização em tempo útil – requer uma combinação sofisticada, aos vários níveis pertinentes, de abordagens de planeamento, de capacidades de implementação e de *know-how*. Embora respeitando os direitos soberanos dos Estados-Membros sobre os projectos relativos aos seus territórios, a crescente complexidade, o carácter inovador e o âmbito geográfico das tarefas em causa exigem também que a Comunidade desempenhe um papel forte.

Com base na avaliação anterior, apresentam-se em seguida algumas questões para o futuro.

3.1 Planeamento da rede

- *O futuro da rede global*

A actual rede global tem sido essencial para assegurar a "função de acesso" referida no Tratado e provou o seu valor como fundamento para o apoio no âmbito do Fundo de Coesão. Tem também constituído uma base importante para a aplicação da legislação comunitária no sector dos transportes – nomeadamente em matéria de interoperabilidade ferroviária e de segurança nos túneis rodoviários. Apresenta, contudo, lacunas, como a discrepância entre as ambições a nível do planeamento geral e os meios disponíveis para incentivar e controlar a aplicação, e a falta de focalização numa perspectiva europeia.

Para manter o estatuto de rede global da RTE-T, seria necessário rever a metodologia para a sua actualização e monitorização, bem como os instrumentos necessários a uma plena e rápida aplicação, devendo os Estados-Membros assumir certamente uma responsabilidade mais vinculativa. Em contrapartida, o abandono desse estatuto exigiria, por exemplo, uma especial atenção à necessidade de assegurar a função de acesso à rede.

Q2 Que outros argumentos existem a favor ou contra a manutenção da rede global e como superar os inconvenientes próprios a cada abordagem?

- *Possível incorporação de uma "rede prioritária"?*

A actual abordagem baseada nos projectos prioritários reflecte os grandes fluxos de tráfego entre um ponto de partida e um ponto de chegada, sem ter em conta a sua continuidade, pelo que não consegue captar com êxito os novos "benefícios da rede".

Para o conseguir, e melhorar assim a situação económica dos projectos RTE-T de elevado interesse comunitário, a actual abordagem por projectos prioritários poderia evoluir para uma abordagem por redes prioritárias. Esse tipo de abordagem permitiria também incorporar de forma mais sistemática os nós de transporte (que são muitas vezes a principal fonte de congestionamento e de outras ineficiências), portos e aeroportos como pontos de entrada na rede e principais pontos de conexão intermodal em apoio a uma forte integração das redes. Combinando numa única rede as infra-estruturas de conexão e os nós existentes com as infra-estruturas planeadas, as anteriores realizações da política de RTE-T poderiam também gerar valor acrescentado.

O ponto de partida de uma abordagem destinada a criar tal rede deve ser o consenso quanto a objectivos claros e a uma metodologia de planeamento transparente e objectiva. Em especial, é necessário ter em conta os grandes fluxos de tráfego, dentro da Comunidade e com outras partes do mundo, os objectivos de coesão, mediante conexões entre regiões com diferentes níveis de desenvolvimento e características territoriais diversas, as conexões com os pólos de desenvolvimento económico, o "valor dos esforços já realizados" no desenvolvimento da RTE-T, os objectivos ambientais, outros objectivos políticos comunitários (por exemplo, a concorrência), os esforços progressivos em prol de uma utilização mais eficiente das infra-estruturas, a diversidade das situações dos Estados-Membros e a partilha de responsabilidades em matéria de planeamento a nível comunitário e nacional.

Uma rede prioritária – definida geograficamente – deve assegurar a continuidade dos actuais projectos prioritários e tê-los por base sempre que tal se justifique. Qualquer abordagem para o desenvolvimento de uma possível rede prioritária deve guiar-se, primeiro que tudo, pelos objectivos em matéria de alterações climáticas. Este tipo de rede deve, por isso, ser verdadeiramente multimodal, permitindo que os grandes fluxos de transporte de carga e de passageiros atravessem a União Europeia tão eficientemente – em termos económicos e ambientais – quanto possível, numa base co-modal. Para tal, é necessário optimizar a interconexão entre modos – por exemplo, através de ligações com o interior de portos marítimos e de navegação interior ou através de ligações ferroviárias com os aeroportos – e incluir os principais projectos em sistemas de transporte inteligentes. Procurando ao mesmo tempo contribuir de forma assinalável para os objectivos "20/20/20" em matéria de alterações climáticas, a política relativa à RTE-T deve ter também em conta a necessidade de adaptação às possíveis consequências das alterações climáticas (como a subida do nível do mar ou as alterações dos padrões de temperaturas). A vulnerabilidade da RTE-T às alterações climáticas e as potenciais medidas de adaptação devem, portanto, ser avaliadas e deve ser estudado o modo de tornar "resistentes às alterações climáticas" as novas infra-estruturas. Além disso, a fim de avaliar todos os impactos ambientais da RTE-T, devem ser respeitados os requisitos estabelecidos no Protocolo à Convenção de Espoo relativa à avaliação do impacto ambiental, da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas.

Esta rede prioritária deve distinguir-se pela plena interoperabilidade (aplicação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário e de todas as outras especificações técnicas no sector ferroviário; aplicação da política do Céu Único Europeu e do Plano Director Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo; interoperabilidade em todos os outros sectores ITS) e, além disso, procurar cumprir as normas de capacidade aprovadas para todos os elementos da infra-estrutura em causa. (Actualmente, as orientações RTE-T só incluem normas-alvo no sector da navegação interior.) Devem também ser tomadas em consideração outras acções comunitárias relacionadas com a concepção das

infra-estruturas, como a possibilidade de introduzir veículos rodoviários maiores e mais pesados ou as "auto-estradas inteligentes".

Uma rede prioritária estabeleceria a ligação entre as realizações do passado e os desafios actuais e futuros da política de RTE-T. Neste contexto, a UE poderia racionalizar a identificação dos projectos de interesse comum e determinar de forma mais objectiva o apoio que lhe presta por meio de instrumentos comunitários, desde que os projectos sejam avaliados de forma harmonizada. Seria, no fundo uma combinação de medidas infra-estruturais a várias escalas – desde os grandes projectos a longo prazo aos projectos de menores dimensões, que possam ser realizados a mais curto prazo e aumentem assim a eficácia e visibilidade da acção comunitária.

Q3 Uma abordagem baseada na rede prioritária seria preferível à actual abordagem em função dos projectos prioritários? Em caso negativo, porque não e quais os pontos fortes desta última? Em caso afirmativo, que (outras) vantagens poderá trazer e como deve ser desenvolvida?

- *Um "pilar conceptual"*

A abordagem conceptual da RTE-T poderia ser consideravelmente ampliada a fim de dar resposta às necessidades de infra-estruturas resultantes das medidas orientadas para as empresas nos vários sectores de serviços de transportes. Os objectivos políticos e os critérios sectoriais, estabelecidos nas orientações RTE-T, poderiam orientar os operadores no desenvolvimento de projectos de interesse comum. Esta abordagem, de início destinada principalmente a optimizar a utilização das capacidades infra-estruturais, poderia ser adaptada à evolução das necessidades de infra-estruturas, acompanhando o aumento da procura a longo prazo. Poderia também introduzir maior flexibilidade no conceito de projecto de interesse comum, permitindo assim dar resposta a evoluções do mercado que são ainda difíceis de prever. Estabeleceria, nomeadamente, uma ligação directa entre os objectivos da política comunitária de transportes (como a promoção do transporte sustentável de mercadorias por meio de várias medidas legislativas e políticas, do transporte aéreo eficiente e sustentável por meio da política para o Céu Único Europeu e do projecto SESAR) e a sua política infra-estrutural, orientando assim directamente a RTE-T para o seu principal objectivo que consiste em servir de base a serviços de transporte em consonância com os objectivos comunitários estabelecidos.

Q4 Este tipo de abordagem flexível para a identificação dos projectos de interesse comum será adequado para uma política que, tradicionalmente, assenta em grande parte nas decisões de investimento de cada Estado-Membro nas infra-estruturas? Que outras vantagens e desvantagens poderá oferecer e qual a melhor forma de a reflectir no planeamento a nível comunitário?

- *Questões infra-estruturais de especial importância para o futuro desenvolvimento da RTE-T*

Seja qual for a futura "forma" da RTE-T, algumas questões específicas terão de ser devidamente abordadas no futuro planeamento da rede. Entre elas estão, na opinião da Comissão, as seguintes:

Transporte de passageiros e de mercadorias: necessidades divergentes

O tráfego de passageiros tem características diferentes do tráfego de mercadorias. Prevê-se que o tráfego de mercadorias cresça mais rapidamente que o de passageiros, as

distâncias médias percorridas pelas mercadorias são mais longas que no caso dos passageiros e os pontos de conexão entre modos e entre o tráfego de longa distância e local requerem medidas diferentes. Os problemas de congestionamento em alguns troços das infra-estruturas podem exigir que o transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias seja efectuado em linhas separadas. Nos portos e aeroportos, são necessárias infra-estruturas diferentes para o tratamento de passageiros e de carga, tanto no interior dos nós como no seu acesso. O acesso às cidades de mercadorias transportadas por camião exige que sejam tomadas cada vez mais em consideração as questões ambientais e de planeamento urbanístico. Embora cada situação individual deva ser avaliada do ponto de vista económico e ambiental, pode perguntar-se se, e em que medida, a planificação separada do transporte de mercadorias e de passageiros deve ser estudada no âmbito geral da política de RTE-T. Em qualquer caso, terão de ser considerados na futura política de RTE-T os pontos de transferência entre tráfego de longa distância e urbano.

Portos e aeroportos: pontos de conexão entre a Europa e o mundo

Os aeroportos desempenham um papel essencial no transporte de passageiros (considerando, sobretudo, o papel crescente da Europa a nível mundial) e estão também a assumir uma maior importância no transporte de mercadorias no quadro da co-modalidade e da cadeia logística. É de prever que venham enfrentar grandes limitações de capacidade nos próximos anos. O transporte aéreo é particularmente sensível aos preços do combustível, às questões de segurança e desenvolvimento económico, e o tipo e escala dos “projectos de interesse comum” relativos a aeroportos podem, por isso, estar a evoluir.

Os portos marítimos, na origem e no destino da grande maioria dos fluxos comerciais internacionais e uma componente essencial das cadeias logísticas de transporte, têm assistido a um aumento constante do tráfego nos últimos 30 anos. A expansão das infra-estruturas portuárias, incluindo a criação de infra-estruturas adequadas de acesso marítimo, implica, contudo, longas fases preparatórias e custos elevados, pelo que levanta problemas no caso de numerosos portos. A insuficiência das ligações com o interior, sobretudo ferroviárias, foi também identificada como o principal obstáculo à boa integração dos portos nas cadeias logísticas. Os problemas de capacidade infra-estrutural em alguns portos e de acesso terrestre aos mesmos podem ter impacto nos fluxos de transporte terrestre através da Europa, já que, por exemplo, os fluxos de entrada se podem concentrar num pequeno número de grandes portos. A distribuição de mercadorias por terra pode assim agravar os problemas de congestionamento e exercer impacto negativo no total das emissões dos transportes.

O transporte por vias navegáveis na UE

Por outro lado, a rede de vias navegáveis dispõe de uma grande capacidade por explorar, imediatamente disponível ou podendo ser activada por recursos financeiros relativamente limitados. Liga entre si os principais portos marítimos e estabelece a conexão entre os principais centros industriais no interior, muitas vezes ao longo de corredores de transporte fortemente congestionados. No entanto, a utilização plena e eficiente das vias navegáveis continua a ser dificultada por pontos de estrangulamento e lacunas.

Quanto ao futuro desenvolvimento das auto-estradas do mar, estas devem ser definidas em termos de objectivos, âmbito e critérios para a concessão de apoio público, a fim de incentivar iniciativas públicas e privadas. Deve ser acentuada a “dimensão verde” das auto-estradas do mar, eventualmente no âmbito do conceito de “corredor verde” de carga.

Deve também ser realçada a sua viabilidade económica e racionalizado o financiamento mediante vários instrumentos, a nível nacional e comunitário.

Logística do transporte de mercadorias

A logística do transporte de mercadorias passou a ser crucial para a Comunidade poder satisfazer de forma sustentável as necessidades de transporte ao serviço da economia. Com base no princípio da utilização de cada modo em função das suas vantagens comparativas em cadeias eficientes de transporte co-modal, desempenha um papel importante para ajudar a Comunidade a alcançar os seus objectivos em matéria de alterações climáticas. Apoia o crescimento económico, tornando o transporte de mercadorias mais eficiente – tanto numa perspectiva económica como ambiental. Para permitir que a logística do transporte de mercadorias utilize plenamente o seu potencial de crescimento, a política de RTE-T deve assegurar boas infra-estruturas de base, nomeadamente terminais intermodais, capacidades em termos de terminais ferroviários, de portos marítimos e fluviais (incluindo o acesso por via terrestre aos portos marítimos), áreas de estacionamento para veículos comerciais e sistemas ITS, quer como componentes infra-estruturais, quer como meios de localizar e fazer o acompanhamento das mercadorias. Espera-se que o desenvolvimento de corredores verdes no âmbito do conceito de logística do transporte de mercadorias reforce a sua dimensão ambiental e inovadora. No entanto, a co-modalidade é também uma questão importante para o transporte de passageiros, com a necessidade de assegurar o fluxo contínuo entre os vários meios de transporte público (por exemplo, ferroviário, aéreo), entre os transportes rodoviários e o transporte público e entre o tráfego de longa distância e o urbano.

Q5 Qual a melhor forma de ter em conta estes vários aspectos no conceito global do futuro desenvolvimento da RTE-T? Que outros aspectos devem ser tomados em consideração?

Sistemas de transporte inteligentes

Os sistemas de transporte inteligentes são aplicáveis a todos os modos de transporte, ajudando a optimizar cada um dos modos e a estabelecer conexões sem descontinuidade. Os ITS têm um claro potencial para melhorar a eficiência operacional e a segurança e o conforto do utilizador; quando o sistema EGNOS entrar em pleno funcionamento em 2009 e o Galileo em 2013, esses efeitos serão ainda maiores. Fazem a ponte entre a infra-estrutura material e os veículos cada vez mais inteligentes que a utilizam. Mas mais importante ainda, os sistemas ITS são também essenciais para alcançar os grandes objectivos políticos comunitários no domínio dos transportes e mesmo para além dele, a nível da segurança (melhor informação e apoio prestado aos utilizadores), protecção (localização, identificação), eficiência operacional, resolução dos problemas de congestionamento (gestão eficaz da procura e estabelecimento do equilíbrio intermodal da rede através da tarifação e da aplicação de disposições legislativas) e combate às alterações climáticas (eficiência energética, condução ecológica, corredores verdes e um sistema mais eficiente e eficaz de transporte co-modal europeu graças às aplicações “e-freight” e “e-maritime”). No sector do transporte aéreo, por exemplo, uma abordagem de rede a nível europeu é essencial para alcançar os objectivos de eficiência, segurança e sustentabilidade ambiental do tráfego.

Dado o seu custo relativamente baixo em relação à construção de uma infra-estrutura material, e dada a possibilidade de combinar e optimizar os investimentos do sector público e privado, os benefícios sociais e a rentabilidade dos investimentos são

consideráveis – desde que os sistemas sejam implantados de forma concertada, transsectorial e de forma a abranger toda a Europa.

Q6 Como podem os ITS, integrados na RTE-T, melhorar o funcionamento do sistema de transporte? Como traduzir os investimentos em Galileo e EGNOS num aumento da eficiência e numa procura de transportes mais equilibrada? Como podem os ITS contribuir para o desenvolvimento de uma RTE-T intermodal? Como reforçar as actuais possibilidades de financiamento da RTE-T tendo em vista um maior apoio à aplicação do plano europeu de implantação do sistema ERTMS durante o próximo período das perspectivas financeiras?

- *Inovação*

As infra-estruturas de transporte, incluindo o sistema ITS, e o sector dos veículos têm um potencial de inovação considerável, o que faz com que as fronteiras tradicionais entre as infra-estruturas e os veículos possam estar a mudar. No que respeita ao desenvolvimento da RTE-T nas próximas décadas, importa saber como adaptar as infra-estruturas às novas gerações de ITS e de veículos (por exemplo, às implicações dos veículos inteligentes para as infra-estruturas) e que consequências a inovação nas infra-estruturas pode ter sobre o material rolante.

A utilização de novas formas de energia nos transportes pode exigir a adaptação das infra-estruturas (por exemplo, estações de serviço). As últimas investigações sobre veículos eléctricos e híbridos são animadoras, dada a possibilidade de transferir dos veículos para as centrais eléctricas o problema das emissões de CO_2, onde pode ser tratado mais eficientemente. A mais longo prazo, as tecnologias com base no hidrogénio poderão ser úteis nos sectores da aviação e do transporte marítimo.

O objectivo de assegurar uma utilização mais eficiente das infra-estruturas pode implicar, para além de inovações tecnológicas, também inovações a nível organizativo.

Q7 O facto de as fronteiras entre infra-estruturas e veículos, ou entre o fornecimento das infra-estruturas e a forma como estas são utilizadas, estarem a mudar torna necessário alargar o conceito de infra-estrutura/projecto de interesse comum? Em caso afirmativo, como definir este conceito?

- *Uma "RTE-T de base"?*

Para que a RTE-T possa servir de base efectiva a todos os objectivos pertinentes da política de transportes e realçar assim o seu valor acrescentado como parte integrante da política comum de transportes, os vários "pilares" acima referidos poderão ser combinados de forma a constituir uma RTE-T de base. Essa rede pode ser constituída por uma rede prioritária e um pilar conceptual, reflectindo assim a necessidade de flexibilidade e de orientação para o mercado. Pode também evoluir com o tempo, assegurar a melhor integração possível de todas as infra-estruturas ("materiais" e inteligentes) e a interconexão entre modos, e actuar como vector de inovação – a nível tecnológico e organizativo. Pode, além disso, passar a ser a base para o desenvolvimento de várias abordagens inovadoras, por exemplo em termos de preços dos transportes. Uma rede de base, com claros objectivos europeus e prioridade máxima a nível da política de transportes e de outras políticas da UE (mercado interno, coesão, desenvolvimento sustentável, alterações climáticas, etc.) poderia assim ser a peça central dos esforços comunitários no que respeita à política de RTE-T.

Q8 Este tipo de rede de base seria "viável" a nível comunitário, e quais seriam as suas vantagens e desvantagens? Quais os métodos a aplicar na sua concepção?

3.2. Aplicação prática

A política de RTE-T só será credível para o cidadão europeu se as escolhas em matéria de planeamento corresponderem às capacidades de execução. O planeamento e os instrumentos escolhidos para a pôr em prática devem, pois, ser coerentes entre si.

- *Financiamento global dos projectos de interesse comum previstos nos planos RTE-T*

Apesar de tudo quanto é feito para melhorar significativamente a eficiência da utilização das infra-estruturas e responder à procura da forma mais eficiente e sustentável, a plena realização da RTE-T continua a representar um grande esforço financeiro.

Se for mantida a rede global, as implicações financeiras para a realizar completamente serão imensas. Os instrumentos financeiros comunitários, na sua forma actual, não têm permitido completar a tempo e integralmente todos os projectos. Para a Comunidade poder garantir, apesar disso, a correcta aplicação de uma decisão que venha a ser adoptada nesta matéria pelo Parlamento Europeu e o Conselho, os Estados-Membros deveriam assegurar eles mesmos a execução da maior parte dos projectos. Dados os atrasos na realização da rede registados no passado, poderia ser necessário impor uma responsabilidade mais vinculativa da parte dos Estados-Membros. A "função de acesso" da RTE-T, referida no Tratado, poderia também ter de passar a ser da total responsabilidade dos Estados-Membros.

Os projectos incluídos numa rede de base – menos extensa que a rede global e centrada em elementos de grande relevância para alcançar os objectivos da política de RTE-T – teriam também obviamente um custo elevado. Contudo, cada projecto de interesse comum deveria ser fortemente justificado por objectivos comunitários estabelecidos e contribuir para racionalizar a estimativa geral dos custos ligados à realização da RTE-T.

O planeamento da RTE-T deve permitir a estimativa mais exacta possível dos custos de toda a rede. Os objectivos de execução e as estimativas de custos contidos nas orientações RTE-T, cujo calendário é habitualmente de 15 a 20 anos, poderão ser repartidos em perspectivas a curto, médio e longo prazo. Haverá assim uma base sólida para discutir o financiamento global da RTE-T, em que os Estados-Membros, os instrumentos de subvenção comunitários e o Banco Europeu de Investimento continuarão a ter um papel importante. Dada a natureza a longo prazo dos maiores projectos de RTE-T, importa também prever para além dos períodos abrangidos pelas perspectivas financeiras comunitárias, de modo a dar aos investidores uma maior segurança ao longo de todo o período de execução dos projectos.

Até agora, a realização da RTE-T tem sido marcada por enormes aumentos de custos. Estes aumentos têm sido causados por condições geológicas difíceis, problemas técnicos complexos, alterações de traçado por razões de aceitação pelo público, incertezas iniciais quanto às normas de capacidade, medidas para assegurar o cumprimento da legislação ambiental ou medidas pro-activas a favor do ambiente, atrasos na execução e vários outros problemas. Se as normas de capacidade da RTE-T forem estabelecidas logo na fase de planeamento, o grau de incerteza poderá ser menor. A Comissão, no seu papel de coordenação, poderá dar um apoio pro-activo para abordar os vários problemas e promover o intercâmbio de boas práticas, melhorando assim a fiabilidade das estimativas e facilitando a execução dos projectos.

A diversidade de tipos de projectos no domínio da RTE-T exige diferentes soluções em matéria de financiamento. Com o aumento da orientação de mercado no sector dos transportes e os esforços para a optimização das infra-estruturas, deverá surgir agora um número crescente de projectos com potencial para se auto-financiarem totalmente. A aplicação da legislação comunitária em matéria de tarifação das infra-estruturas e de internalização dos custos externos deverá dar aos Estados-Membros possibilidades adicionais para uma melhor gestão das capacidades disponíveis e a optimização do sistema de transportes, bem como para o financiamento de novas infra-estruturas e tecnologias. O papel do sector privado na execução dos projectos poderá também ser intensificado, se necessário. Os instrumentos comunitários de apoio às parcerias entre o sector público e o sector privado poderão continuar a ser desenvolvidos sempre que permitam esperar ganhos de eficiência. O centro europeu especializado em parcerias público-privado EPEC, recentemente criado, deverá ajudar a divulgar experiências e encorajar um mais amplo desenvolvimento de regimes de parceria público-privado.

Q9 Como determinar as necessidades financeiras da RTE-T no seu conjunto a curto, médio e longo prazo? Que forma de financiamento – público ou privado, comunitário ou nacional – convém mais a cada aspecto do desenvolvimento da RTE-T?

Q10 Que apoio pode ser dado aos Estados-Membros para os ajudar a financiar e levar a bom terno os projectos da sua responsabilidade? Deve ser mais encorajada a participação do sector privado na realização de infra-estruturas? Em caso afirmativo, como?

- *Instrumentos financeiros comunitários de apoio à realização da RTE-T*

As subvenções, nomeadamente no âmbito da rubrica orçamental para a RTE-T, do Fundo de Coesão e do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, desempenham um papel importante tanto a nível da preparação como da execução dos projectos. São concedidas subvenções a estudos (desde estudos de viabilidade a estudos técnicos e ambientais aprofundados e a dispendiosos trabalhos de exploração geológica), ajudando assim a superar as dificuldades dos projectos na fase inicial, e à fase das obras. Uma questão essencial para o futuro da realização da política de RTE-T consiste em racionalizar a concessão das subvenções e associá-la ao valor acrescentado dos projectos, assegurando assim o melhor rendimento para o financiamento comunitário.

Consequentemente, todos os projectos de interesse comum poderão ser submetidos a uma análise custo-benefício harmonizada e reconhecida por todas as partes, que estabeleça o valor acrescentado europeu. Esta análise deve cobrir os custos externos e os benefícios da rede ou da coesão e ter em conta as assimetrias geográficas entre os benefícios e os custos financeiros dos investimentos (um Estado-Membro pode, por exemplo, ter de fazer face a custos particularmente elevados para a execução de um projecto no seu território, enquanto outros Estados-Membros podem retirar benefícios desproporcionados desse investimento). Seria assim possível atribuir as subvenções provenientes do orçamento comunitário de forma justa e objectiva e limitá-las aos projectos cujo valor acrescentado comunitário esteja estabelecido. Além disso, para que o financiamento comunitário tenha o máximo efeito para a realização dos objectivos da RTE-T, a gestão de todos os recursos comunitários disponíveis (orçamento RTE-T, Fundo de Coesão, FEDER e empréstimos do BEI) deve ser melhor coordenada.

Para além das subvenções, outros instrumentos como o Instrumento de Garantia de Empréstimos introduzido em 2007 e o Mecanismo de Capital de Risco (uma

iniciativa-piloto para o fornecimento de capital no quadro do orçamento RTE-T) constituem formas inovadoras e promissoras de apoio aos projectos de RTE-T. Poderia ser também considerada a possibilidade de diversificar a carteira de instrumentos com o objectivo de aumentar o efeito de alavanca do apoio comunitário, adaptar esse apoio às necessidades específicas de um projecto e permitir uma efectiva estruturação dos projectos. Entre os instrumentos inovadores poderiam ser incluídas as euro-obrigações.

Q11 Quais os pontos fortes e fracos dos actuais instrumentos financeiros comunitários? São necessários novos instrumentos (incluindo instrumentos "inovadores")? Como racionalizar a utilização combinada dos fundos provenientes de vários recursos comunitários em apoio à realização da RTE-T?

- *Instrumentos não financeiros comunitários em apoio à realização da RTE-T*

Coordenação: coordenadores europeus e "coordenação por corredor"

Os coordenadores europeus, nomeados pela Comissão para ajudar a preparar e executar determinados projectos prioritários, provaram a sua eficácia em numerosas circunstâncias. O seu papel poderia ser alargado de modo a incentivar a execução de um maior número de grandes projectos de RTE-T (em combinação com o financiamento especificamente orientado e proveniente de instrumentos financeiros da UE). Os troços transfronteiras de importância crítica deveriam certamente continuar a merecer especial atenção neste contexto, o que faria aumentar as perspectivas para todo o projecto.

A coordenação poderá desempenhar um papel essencial numa abordagem de rede de base. Para além da coordenação "tradicional" dos projectos prioritários por coordenadores europeus, é óbvio que também os projectos "da base para o topo" orientados para as empresas – como os corredores de transporte ferroviário de mercadorias e os "corredores verdes" – devem ser objecto de uma sólida coordenação transfronteiras. Este tipo de abordagem baseada na "coordenação por corredor" deveria envolver todas as partes interessadas – fornecedores de infra-estruturas, operadores, utilizadores e autoridades locais e regionais – para encontrar soluções aceitáveis por todos e viáveis do ponto de vista técnico, económico e financeiro. Para que essas soluções sejam sustentáveis, devem abranger todos os componentes infra-estruturais relevantes (por exemplo, no caso dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias: pontos de estrangulamento a suprimir, terminais intermodais, conexões com os portos, equipamento ERTMS e ITS). Para efeitos de financiamento comunitário, estes projectos poderiam ser considerados como uma nova forma de "projecto europeu", que seria tratada no seu conjunto em lugar de receber apoio fragmentado.

As abordagens por corredor poderiam incluir corredores com efeitos relativamente fracos nas infra-estruturas, mas prometendo obter benefícios significativos a curto prazo, e corredores que abranjam projectos críticos a longo prazo, como os projectos transalpinos e trans-Pirenéus. Neste último caso, a abordagem poderia envolver soluções infra-estruturais intermédias, que contribuiriam para melhorar as condições económicas de todo o projecto.

Método aberto de coordenação

A aplicação do à RTE-T Método Aberto de Coordenação poderia ajudar a estabelecer um quadro comum de trabalho para a Comissão, a Agência Executiva RTE-T e os Estados-Membros e proporcionar uma base comum de conhecimentos sobre a RTE-T. Este método, aplicado através do sistema de informação TENtec e do seu portal,

permitiria aos principais grupos de utilizadores ter acesso aos dados armazenados na base TENtec e aos mapas do sistema de informação geográfico GIS com dados RTE-T e actualizá-los. A abertura ao público do acesso a estes dados (por exemplo, a relatórios e mapas com informações sobre a rede) poderia ser também um instrumento útil de comunicação para fornecer informações sobre o trabalho da Comissão em matéria de RTE-T. Uma informação mais sistemática e completa sobre o desenvolvimento geral da política de RTE-T é importante para sensibilizar os cidadãos para os seus benefícios.

A avaliação comparativa poderia ser também um meio de encorajar os Estados-Membros a investir na RTE-T. O estabelecimento de normas de desempenho, por exemplo, poderia ajudar a determinar as capacidades para os vários tipos de infra-estruturas e servir de base para optimizar a utilização dessas infra-estruturas e identificar os pontos de estrangulamento. Quanto a este aspecto, no sector da gestão do tráfego aéreo a experiência é positiva, ao passo que no sector ferroviário se provou ser muito difícil identificar as capacidades infra-estruturais. O intercâmbio de boas práticas poderia abrir numerosas oportunidades para facilitar a execução de projectos – a nível da gestão dos grandes projectos, das abordagens de parceria público-privado e da consideração dos aspectos ambientais no planeamento de infra-estruturas.

Q12 Como melhorar os actuais instrumentos não financeiros e que novos instrumentos poderiam ser introduzidos?

4. OPÇÕES PARA O FUTURO DESENVOLVIMENTO DA RTE-T

Com base no que foi dito no ponto 3, a Comissão considera possíveis três opções para o futuro desenvolvimento da RTE-T:

(1) Manutenção da actual estrutura de nível duplo, com a rede global e projectos prioritários não ligados entre si

(2) Redução da RTE-T a um único nível (projectos prioritários, eventualmente ligados no âmbito de uma rede prioritária)

(3) Estabelecimento de uma estrutura de nível duplo, com a rede global e uma rede de base, incluindo uma rede prioritária – definida geograficamente – e um pilar conceptual que permita integrar os vários aspectos da política de transportes e das infra-estruturas de transporte.

As vantagens e desvantagens destas três opções são expostas no Quadro 1.

Q13 De entre estas opções, qual a mais adequada e porquê?

5. INFORMAÇÕES PARA O ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES SOBRE O LIVRO VERDE

A consulta sobre as questões apresentadas no presente Livro Verde estará aberta até 30/04/2009.

As contribuições podem ser enviadas para:

European Commission

DG Energy and Transport

TEN-T

B-1049 Brussels

E-mail: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

A Comissão Europeia analisará os resultados desta consulta, que serão utilizados para os seus trabalhos destinados a definir a política neste domínio. Chama-se a atenção para o facto de os contributos e os nomes dos autores poderem ser publicados, salvo se estes não o consentirem explicitamente aquando do envio dos respectivos textos.

Opções estruturais para a definição da RTE-T

Opção	Título	Descrição	Benefícios esperados/desvantagens a considerar
(1)	Nível duplo: rede global e projectos prioritários (estrutura actual)	Nível 1: Rede global (planos directores modais e sistemas de gestão do tráfego incluídos nas actuais orientações RTE-T) na sua forma actual. Nível 2: Manutenção da abordagem por projectos prioritários na sua forma actual. Análise e eventual revisão com base no disposto nas actuais orientações RTE-T, artigo 22.º e n.º 3 do artigo 23.º: A rede global e os projectos prioritários podem ser revistos no quadro da análise das orientações com base em relatórios de execução bianuais. Os projectos prioritários serão objecto de um relatório intercalar em 2010; se necessário, podem ser propostas alterações à lista de projectos.	<u>Benefícios</u>: Nível 1: "Meio" importante para vários objectivos da política de transportes (aplicação das disposições em matéria de interoperabilidade, segurança e outras) e no futuro, eventualmente, para as novas tecnologias, a tarifação de infra-estruturas, etc. Assegura também a função de acesso para as regiões. Nível 2: "Parte visível" da política de RTE-T: objecto de apoio financeiro comunitário especificamente orientado e de iniciativas de coordenação da Comissão. Resultados mensuráveis, com efeito assinalável nos objectivos em matéria de mercado interno, coesão e transporte sustentável. <u>Desvantagens:</u> Nível 1: Falta de meios a nível comunitário para assegurar uma execução plena e dentro do prazo dos projectos. Nível 2: Não é optimizado o efeito de rede a nível europeu.
(2)	Nível único: projectos prioritários – eventualmente de forma alargada	Nível único: Projectos prioritários na sua forma actual (alterados se necessário), completados pelas infra-estruturas prioritárias tornadas necessárias em função dos requisitos dos vários serviços de transporte. Os projectos prioritários podem eventualmente ser ligados entre si, e alterados se necessário, para formar uma rede prioritária.	<u>Benefícios:</u> Permite concentrar os instrumentos comunitários nas grandes prioridades, abrindo maiores perspectivas para a plena realização da rede dentro do prazo previsto. Elevada visibilidade e credibilidade da política comunitária.

			Desvantagens: A rede global, com as suas funções em matéria de política de transportes e de acesso, desaparece como rede comunitária devido à falta de meios para assegurar uma boa execução.
(3)	Nível duplo: rede global e "rede de base"	Nível 1: Rede global (planos directores modais e sistemas de gestão do tráfego incluídos nas actuais orientações RTE-T) na sua forma actual. Nível 2: "Rede de base" constituída por: a) Um "pilar geográfico" (definido em termos geográficos concretos). Inclui uma "rede prioritária" (baseada na actual abordagem por projectos prioritários) que liga e alarga, em função das necessidades, os grandes eixos transnacionais, os nós importantes como pontos de conexão intermodal (portos, aeroportos, terminais de carga, etc.) e as grandes iniciativas europeias no domínio dos ITS; b) Um "pilar conceptual" que fornece a base para a identificação de projectos, corredores e elementos da rede ao longo do tempo, em função das necessidades de serviços a curto, médio e longo prazo e fortemente orientado para as empresas. Este pilar é definido por características conceptuais como objectivos, critérios, etc., e serve de base para uma identificação transparente e objectiva dos projectos (e eventual financiamento comunitário)	Benefícios: Nível 1: Tal como na opção (1). Nível 2: Maior potencial para obter verdadeiros efeitos de rede e subsequente reforço do empenhamento dos Estados-Membros para completar a rede. Oferece também uma base de referência para as políticas de transporte, futuras inovações (utilização eficiente das infra-estruturas, co-modalidade, logística, novas tecnologias, etc.) e os objectivos de redução das emissões. Em geral: permite concentrar os instrumentos comunitários (financeiros e de coordenação) na plena realização da rede, aumenta a eficácia, visibilidade e credibilidade da política. Estabelece uma base sólida para a negociação do orçamento comunitário para 2014-2020. Desvantagens: Nível 1: Falta de meios para assegurar uma execução plena e dentro do prazo, desempenhando ao mesmo tempo importantes funções para a política de transportes e o acesso à rede. Nível 2: Inclusão de factores de "incerteza" no planeamento da RTE-T, em função apenas de objectivos e critérios e não de projectos concretos.