

exagerada das actividades de pesca durante a permanência no pesqueiro, com conseqüente perigo para o trabalho envolvente e para a segurança dos pescadores.

O Comité receia ainda que a definição proposta seja um factor condicionante da rentabilidade económica dos navios.

Bruxelas, 23 de Novembro de 1994.

*O Presidente
do Comité Económico e Social*
Carlos FERRER

Parecer sobre a proposta de Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as Orientações Comunitárias para o Desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes

(94/C 397/12)

Em 16 de Junho de 1994, o Conselho decidiu, nos termos do nº 1 do artigo 129º-D do Tratado, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Transportes e Comunicações, incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos emitiu parecer em 9 de Novembro de 1994, sendo Relator C.-B. von der Decken e Co-Relatores R. Bleser, (substituído por J. Decaillon em 20 de Outubro de 1994), R. Moreland e F. Whitworth.

Na 320ª Reunião Plenária (sessão de 23 de Novembro de 1994), o Comité Económico e Social adoptou, por larga maioria e um voto contra, o presente parecer.

1. Introdução

1.1. A proposta da Comissão incide sobre a progressiva integração em rede, à escala europeia, de determinadas infra-estruturas terrestres, marítimas e aéreas até ao ano 2010.

Trata-se de criar uma vasta rede pan-europeia de transportes, englobando os principais meios de transporte e os eixos de tráfego mais importantes, bem como os serviços e os sistemas de gestão destinados a assistir e a assegurar a cooperação intermodal entre os diferentes sistemas de transporte. Diz-se ter a construção desta rede especial importância para a competitividade, o crescimento e o emprego.

1.2. O Comité acolhe favoravelmente a proposta da Comissão, que representa uma etapa fundamental na óptica de um desenvolvimento coerente da política de transportes.

O Comité considera de realçar, mais do que tem sido o caso, que as redes transeuropeias são apenas um dos instrumentos da política comum de transportes, dizendo exclusivamente respeito à dimensão transeuropeia. Este

instrumento não serve para suprir as insuficiências da política regional ou outras insuficiências da política de transportes da UE. É quanto deve ser claro para todas as partes envolvidas desde o início do processo.

Contudo, a criação de uma rede de vias de comunicação transeuropeias constitui um objectivo ambicioso, cuja realização exigirá de cada Estado-Membro, bem como da Comunidade, um grande esforço e cujo alcance e conseqüências ainda não são completamente apreensíveis. Por esta razão, o Comité entende ser necessário definir uma abordagem global, que possa corresponder não só ao alcance macroeconómico e para a política de transportes das medidas a tomar, mas também aos imperativos da política social. Uma tal concepção global devia servir de base ao processo de desenvolvimento, que agora se inicia, da rede transeuropeia de transportes, processo que deve ser balizado, por um lado, pela estabilização do interesse comunitário e, por outro lado, pela promoção de uma cooperação intermodal duradoura entre os vários sistemas e tecnologias de transporte.

1.3. A Comissão já transmitiu ao Conselho um primeiro relatório intercalar, de Henning Christopher-

sen, sobre o contexto político e as necessidades ligadas à criação da rede transeuropeia de transportes. Este relatório insiste muito especialmente na necessidade de acelerar a realização dos projectos prioritários, de criar um quadro regulamentar mais favorável e de estimular o investimento privado. É por essa razão, que, no seu parecer, o Comité deseja debruçar-se em primeiro lugar sobre a abordagem global que lhe parece ser indispensável ao sucesso do conjunto do projecto.

1.4. A nova competência da União Europeia no domínio das infra-estruturas de transporte dá, ao mesmo tempo, à Comunidade um instrumento importante para dar uma contribuição activa à luta contra o desemprego. Por conseguinte, o Comité insta para a Comissão se empenhar na realização rápida dos projectos de infra-estrutura de interesse comum, a fim de que os seus efeitos sobre o emprego se possam fazer sentir.

2. Abordagem global

2.1. Relativamente ao futuro, a Comissão definiu os objectivos que deverão presidir à criação de uma rede transeuropeia moderna e eficaz, em que o tráfego se efectue com segurança e que salguarde o futuro da mobilidade.

Simultaneamente, o sector dos transportes da Comunidade deverá transformar-se progressivamente num mercado aberto e competitivo, em larga medida livre de ingerências públicas ou obstáculos administrativos. A livre escolha do meio de transporte deverá ser mantida tanto quanto possível. Presentemente não haveria razão, segundo a Comissão, para abandonar este princípio.

2.2. Pensando, especialmente, no futuro, o Comité assenta, neste ponto, em que a concepção global da rede transeuropeia se justifica, desde logo, pela necessidade de estabelecer claramente e de obter amplo consenso sobre as prioridades que hão-de futuramente prevalecer nos pontos de vista dos transportes, do ambiente e da energia, com que grau de intervenção estatal os utilizadores de transportes hão-de contar e as restrições a que se há-de necessariamente submeter a desejada economia de mercado, para se alcançarem os objectivos estipulados.

Em relação a esta questão, o Comité remete para o seu parecer sobre o « Livro Branco sobre a futura evolução da política comum dos transportes » (COM(92) 494 final). O Comité considera que a gestão do tráfego, entendida como orientação, gestão e redistribuição intermodal dos fluxos de tráfego e redução do tráfego supérfluo, constitui um objectivo saliente da política comum de transportes.

É evidente que a definição de prioridades já em si predetermina o futuro desenvolvimento dos transportes, condicionando a execução e realização dos objectivos. Constitui já, no fundo, uma forma de orientação do tráfego, com influência sobre a repartição entre os diferentes modos de transporte.

2.3. No entanto, o Comité reafirma a sua opinião frequentemente expressa de que o desenvolvimento da economia dos transportes deve reger-se pelo lema da mínima ingerência pública possível. Os respectivos parâmetros têm de corresponder aos objectivos políticos e integrar-se no processo de desenvolvimento. Não tem sido este o caso. Isto é também referido pelo relatório Christophersen, que, em especial, realça a necessidade de uma análise profunda do enquadramento regulamentar.

O Comité considera que deviam ser objecto de análise sistemática das condições regulamentares não só as disposições comunitárias e as orientações gerais da política dos transportes da UE, mas também o facto de a rede transeuropeia de transportes ir constituir-se como um instrumento de política dos transportes com grande potencial de integração.

2.4. Sendo assim, é agora o momento de usar o veículo de uma abordagem global específica, integrada na política comunitária de transportes, para integrar aqueles parâmetros numa coordenação comunitária que mereça os qualificativos de consequente e ajustada. Uma tal coordenação poderia também ser encarada e organizada como elemento fundamental do processo evolutivo, integrando, em certas fases, elementos novos e actualizando-se depois à maneira de um plano.

2.5. O Comité considera, neste processo, prioritária a viabilidade económica própria dos sistemas e infra-estruturas de transportes. Devido à longa vida económica e aos custos induzidos pelos investimentos no domínio dos transportes não seria, contudo, razoável deixar de criar as condições que permitissem uma exploração eficiente e económica das redes. Tal não exclui o tratamento preferencial, através de auxílios, de certos investimentos na rede transeuropeia por razões de interesse público.

2.6. Contudo, para dar resposta ao aumento das necessidades de transporte numa óptica de abordagem intermodal e transeuropeia dos transportes, não seria suficiente a concentração exclusiva na extensão das infra-estruturas. A investigação haveria, antes, de se orientar para as possibilidades de melhorar o rendimento económico e físico dos vários sistemas de transporte e, sobretudo, da cooperação entre os vários modos de transporte, tomando em consideração a protecção do ambiente e as exigências da política social.

2.7. O Comité deseja em especial realçar que, até ao momento, nem no debate nem nas ideias da Comissão se fez ainda sobressair de forma clara o carácter intermodal das redes transeuropeias. Entende o Comité que esta questão merece muito maior atenção do que a que tem tido.

O Comité é de opinião que as orientações da Comissão para a construção e desenvolvimento das redes transeuropeias de infra-estruturas incidem demasiado sobre os sistemas individuais. Porém, a adição simples das várias redes não basta para fazer uma rede global transeuropeia de carácter intermodal. Embora alguns Estados-

-Membros possuam experiência de sistemas de transportes intermodais e de cooperação prática entre os vários modos de transporte, tal não é suficiente para uma abordagem global transeuropeia. Por isso, o Comité entende ser necessário promover a capacidade de interconexão das várias redes, por forma a permitir uma integração à escala europeia.

2.8. Neste contexto, o Comité sublinha a ausência de transparência relativamente à capacidade de integração e de cooperação internacional das várias redes. Considera, por isso, forçoso definir, no âmbito da abordagem global, os elementos de integração e as capacidades de interconexão indispensáveis a uma rede global transeuropeia.

2.9. Revestem-se de especial importância os « pontos de interconexão » nos quais se encontram interligados as várias redes e modos de transporte (estes « pontos de interconexão », que se diferenciam dos nós de interconexão de cada rede, são definidos infra).

2.9.1. Para apreender « pontos de interconexão » possíveis e necessários, entende o Comité ser útil estabelecer um mapa da Europa em que figurem todos os « pontos de interconexão ».

2.9.2. Para obter os « pontos de interconexão », é suficiente proceder à sobreposição das várias redes elaboradas para os diversos modos de transporte. Assim, é possível visualizar onde seja pertinente interligar redes, isto é, onde e, eventualmente, em que aglomerações não-de ser criados tais « pontos de interconexão ».

2.9.3. Desta sobreposição resulta igualmente o número e tipo de modos de transporte presentes em cada « ponto de interconexão », a estrutura e exigências das interfaces entre os vários sistemas de transporte, as possibilidades de transferência intermodal existentes ou a criar e a importância do « ponto de interconexão » no conjunto da rede transeuropeia de transportes.

2.9.4. A análise de um tal mapa da Europa permite estabelecer as características dos « pontos de interconexão », isto é, o número de modos de transporte que cooperam entre si, as suas capacidades e forma de funcionamento, os serviços por eles oferecidos, bem como os sistemas de gestão e de informação. Finalmente, um tal mapa permite determinar, para cada « ponto de interconexão » transeuropeu, as possibilidades de transferência intermodal existentes, bem como a sua utilidade esperada para as empresas, o comércio e os utilizadores da rede. Um « ponto de interconexão » poderá ser considerado transeuropeu se possuir uma infra-estrutura permanente que permita transferências de modo de transporte para modo de transporte de alcance europeu e se estiver ligado a outros « pontos de interconexão » transeuropeus.

2.9.5. Uma abordagem global, acompanhada de um mapa da Europa dos « pontos de interconexão » transeuropeus, constitui, na opinião do Comité, não só um passo importante para o futuro, que dá expressão, política inclusive, a uma integração europeia mediada pelas infra-estruturas comunitárias de transportes, mas constitui também uma tarefa nova e fundamental do planeamento e organização de infra-estruturas.

No âmbito de uma tal abordagem, seria, inclusivamente, mais fácil fazer convergir as várias redes para uma orientação europeia global e prepará-las para a cooperação intermodal. Os processos de planeamento, licenciamento e avaliação, bem como o enquadramento regulamentar, poderiam estar ser mais claramente hierarquizados segundo as prioridades, conferindo à rede global maior coerência e identidade, mesmo considerando o nível mundial.

2.10. Em resumo, o Comité dá por assente que só da interconexão consequente, sistemática e estruturada das diferentes redes poderá nascer a rede pan-europeia, cujos « pontos de interconexão » têm carácter diferente, mais global e mais integrador do que os nós das redes individuais.

3. Processo

3.1. O Comité partilha da opinião da Comissão de que a construção das redes transeuropeias de transporte exige novas formas de parceria e novos métodos de trabalho, que deverão ser desenvolvidos a todos os níveis entre os Estados-Membros e os órgãos da União, especialmente a nível administrativo, dos investidores, dos bancos e, o que é fundamental, dos utilizadores dos transportes.

Por conseguinte, é necessário informar o maior número possível de autoridades competentes sobre o projecto global, associando-as ao seu processo de desenvolvimento. Quanto mais explícita e clara for a definição do projecto global das redes transeuropeias, mais propício será o ambiente das novas formas de parceria.

3.2. A experiência demonstra que os projectos transnacionais se deparam com dificuldades resultantes das diferenças de prioridades entre os Estados envolvidos, da lentidão dos procedimentos de preparação, planeamento e licenciamento, bem como das disposições regulamentares. Como não se vê que estas dificuldades possam ser superadas sincronizadamente, a boa marcha e o sucesso das redes transeuropeias exigem que se limite a definição de objectivos aos objectivos subjacentes, a curto e longo prazo, ao projecto global. Tal como o Comité já sublinhou, estes objectivos deviam ser definidos no âmbito de uma abordagem global que tomasse em consideração a dimensão transeuropeia das redes, sem negligenciar os vários aspectos ligados à beneficiação das estruturas, à uniformização dos sistemas de gestão e à eficiência.

3.3. Embora seja evidente que deva ser evitada, tanto quanto possível, a interrupção da marcha do processo,

o Comité entende que não deixaria de ser útil submeter regularmente este processo a revisão que reapreciasse e eventualmente reformulasse e actualizasse as opções de desenvolvimento e bem assim reajustasse os objectivos e, mormente, o enquadramento regulamentar ao estado de desenvolvimento.

3.4. O Comité entende que o processo deveria começar por concentrar-se na integração das diferentes redes existentes, que posteriormente serviriam de base ao desenvolvimento da rede global. Em geral, o Comité apoia as orientações propostas, que respondem, grosso modo, às necessidades actuais. Contudo, é necessário que os Estados-Membros concluam rapidamente os seus trabalhos preparatórios e de planeamento e apresentem os projectos de investimento a carrear para a rede transeuropeia.

3.5. Em relação a este ponto, o Comité considera importante que a Comissão defina os serviços e as tecnologias dos sistemas de gestão e de informação de tal forma, que estes possam participar desde já na organização da rede global. Eles constituem elementos importantes das condições de enquadramento, que terão de ser aproveitados para o mercado de transportes bem como para a realização dos objectivos da política de transportes. Assim que seja dado início ao processo de investimento para a construção da rede transeuropeia, os investimentos ganharão uma dinâmica própria, com repercussões especiais na industrialização, no comércio e no consumo. Daí que seja especialmente complicado e difícil fixar prioridades em matéria de investimento e gerir a utilização das infra-estruturas de transporte.

Por conseguinte, o Comité recomenda que, antes de se estabelecerem compromissos definitivos, se definam mais concreta e exactamente os objectivos das acções e estas sejam articuladas com uma abordagem intermodal global.

3.6. Além disso, o Comité considera que, para reforçar a intermodalidade e a complementariedade dos diferentes modos de transporte, é necessário desenvolver um processo multicritérios. Este processo permitiria definir as condições prévias para melhor utilização de cada modo de transporte.

Desde há muitos anos tem vindo a ser exigido um tal procedimento multicritérios, tendo-o também o Comité recomendado em diversos contextos, para se planear o desenvolvimento futuro. Agora, porém, que se pretende criar uma rede transeuropeia global, já não se pode prescindir desse processo, se se pretende que haja harmonia entre evolução do tráfego e política comum dos transportes.

3.7. *Processo de decisão*

3.7.1. A proposta da Comissão relativa às orientações para as redes transeuropeias incide sobre os objectivos, as prioridades e as características fundamentais das

medidas previstas para o desenvolvimento destas redes. De acordo com o artigo 25º, a Comissão deverá ter a competência para identificar os projectos de interesse comum, nos termos do procedimento previsto no artigo 26º. A proposta da Comissão, de acordo com a qual ela teria o poder de decisão exclusivo, após consulta do Comité de Infra-estruturas, levanta sérias interrogações.

3.7.2. Tendo em conta o grande alcance das decisões relativas às infra-estruturas e no interesse de uma execução sem conflitos dos projectos necessários, o Comité pergunta se Estados-Membros, regiões, utilizadores e cidadãos afectados não deveriam ter mais influência.

3.7.3. Além disso, o Comité interroga-se se não seria de o Conselho e Parlamento tomarem preliminarmente, no âmbito do processo de co-decisão, as decisões em matéria de projectos globais que requeressem declaração de interesse comum.

3.7.4. No âmbito da fixação do prazo relativo ao exame das propostas da Comissão sobre projectos de infra-estruturas, terão de ser respeitadas as várias consultas obrigatórias. Além disso, dependendo da dimensão do projecto, estes prazos terão de ser fixados de forma a permitir os estudos de impacto ambiental adequados. O Comité sugere que o procedimento previsto no artigo 26º relativo aos prazos seja reformulado de uma forma mais precisa e detalhada (decisão conjunta sobre a fixação de prazos, escalonados em função da dimensão do projecto em causa e das consultas consequentemente necessárias).

3.7.5. O artigo 27º da proposta da Comissão estipula que esta apresente relatórios anuais ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões sobre os progressos verificados na aplicação das orientações. O Comité propõe que estes relatórios sejam acompanhados de um cronograma actualizado em que figurem os projectos de interesse comum.

3.8. *Financiamento de projectos de infra-estruturas de interesse comum*

3.8.1. O Conselho Europeu já se debruçou sobre a questão do regime financeiro necessário às acções no domínio das redes transeuropeias nos termos do artigo 129º-C do Tratado da UE, tendo tomado as primeiras decisões referentes à lista dos projectos. Assim, os apoios financeiros ficam sujeitos a um regime específico.

3.8.2. No Livro Branco sobre o desenvolvimento de uma política comum de transportes (doc. COM(92) 494 final), a Comissão previa necessidades financeiras, para as redes transeuropeias de transportes, no montante de 220 mil milhões de ECU até 1999. Entretanto, o grupo Christophersen estimou as necessidades financeiras só dos dez primeiros projectos (excluindo a ligação permanente de Öresund) em pelo menos 68 mil milhões de ECU. A proposta da Comissão relativa às orientações para a rede transeuropeia de transportes aponta para necessidades de pelo menos 400 mil milhões de ECU durante os próximos quinze anos.

3.8.3. É evidente que o montante de investimentos necessário para este período não poderá ser inteiramente coberto pelo orçamento dos Estados-Membros e fundos da União. Por isso, o Comité sublinha a necessidade de mobilizar capitais privados para os investimentos em infra-estruturas.

3.8.4. O Comité considera também que a participação de capitais privados no financiamento das infra-estruturas não pode conduzir a que a planificação dos projectos e o controlo dos elementos da rede a construir — e, logo, a rede como um todo — escapem ao controlo das autoridades públicas. Terá de ficar garantido o princípio da competência do Estado para o fornecimento de bens públicos no domínio das vias de comunicação.

3.8.5. Além disso, o Comité entende que a participação de investidores privados no financiamento dos projectos de infra-estruturas não pode pôr em causa a homogeneidade e continuidade da respectiva rede, especialmente no caso das redes ferroviárias, cuja exploração e infra-estrutura estão estreitamente ligadas, por razões históricas perfeitamente justificadas. No futuro, o acesso à rede terá de continuar a ser influenciável, não podendo ficar exclusivamente entregue à lógica económica individual dos operadores privados de parcelas da rede.

3.8.6. O Comité salienta a necessidade de instrumentos comunitários de financiamento. Os instrumentos existentes ou a desenvolver têm de ser reagrupados num quadro inovador e coordenado. É, ainda, de estudar a possibilidade de a União Europeia emitir instrumentos de dívida no mercado de capitais privado, com o que se poderiam criar incentivos para que os Estados-Membros em causa fizessem eles próprios um esforço de financiamento. É o único meio de garantir a realização de projectos de interesse comum em relação aos quais nem os Estados-Membros esteja(m) em condições de mobilizar fundos suficientes, nem os investidores privados de adquirir interesses.

4. Orientações

4.1. Para pôr em marcha o processo de desenvolvimento e, por conseguinte, também, a abordagem global, é necessário que vigorem orientações formalmente endereçadas aos Estados-Membros e que vinculem aos projectos de investimento os órgãos da Comunidade, as instituições financeiras e, ainda, investidores privados.

Seriam tomados em consideração os planos directores de rede, critérios e procedimentos vigentes para a definição de projectos de interesse comum, bem como os objectivos definidos no domínio da política de transportes.

O Comité considera que as orientações actualmente propostas deveriam ser reexaminadas criticamente, sobretudo em ordem à sua adequação ao futuro carácter

intermodal da rede global. O Comité deseja fazer as seguintes observações:

Na definição das orientações, que é da competência da Comunidade, os objectivos, as grandes linhas, assim como as medidas específicas relativas à rede transeuropeia de transportes, deveriam ser sujeitos a actualização coordenada.

Dado só estar previsto um regime único, mas nenhuma orientações, para a realização dos diferentes projectos, o Comité entende que é necessário instituir a nível comunitário um planeamento coordenado dos investimentos, que, conforme o caso e o adiantamento dos projectos, fornecesse orientações claras, por forma a permitir um bom planeamento.

4.1.1. O planeamento por orientações devia, ainda, ser definido como modelo global para as redes transeuropeias, contemplando tanto os objectivos de política energética como o objectivo óptimo de desenvolvimento das macro-localizações dos nós transeuropeus.

4.1.2. Seria também conveniente, na óptica do desenvolvimento do tráfego, integrar nas orientações as aglomerações urbanas susceptíveis de escolha para « pontos de interconexão » da rede de transportes transeuropeia intermodal.

4.2. Além disso, o Comité é a favor, em princípio, do consenso que a Comissão entende necessário para a definição das orientações, tanto no caso dos planos directores de rede como das grandes linhas das acções, dos critérios e dos processos de definição dos projectos.

Contudo, o Comité desejaria recordar que a resolução dos problemas de detalhe requer, em última análise, desenvolver, e consituir como bitola de conformidade com os objectivos, o carácter intermodal e transeuropeu do projecto global.

5. Acções comunitárias e subsidiariedade

5.1. O Comité não vê na posição da Comissão de que as acções comunitárias devam obedecer ao princípio da subsidiariedade um obstáculo ao estabelecimento da rede transeuropeia de transportes. Concorde com que tenha de ser da competência dos próprios Estados-Membros definir as modalidades exactas, o calendário e as etapas da construção das infra-estruturas indispensáveis à rede.

5.2. A nível comunitário, será, contudo, necessário garantir que sejam — mesmo com intervenções pontuais — eliminados a tempo obstáculos que possam surgir a nível nacional. Isto não só no plano da execução de trabalhos de construção ou do financiamento, mas também no de disposições regulamentares que possam afectar os utilizadores de transportes.

5.3. O Comité dá o seu apoio, no essencial, aos princípios gerais da elaboração de projectos de rede, bem como dos diversos tipos de medidas relativas aos projectos de interesse geral. Sublinhe-se que é neste ponto que o princípio da subsidiariedade tem particular interesse e deve ser acautelado, e destaque-se a possibilidade de envolvimento do investimento privado.

6. Investigação e desenvolvimento

6.1. O Comité considera essenciais as acções no domínio da investigação e do desenvolvimento, de importância fundamental para a elaboração da concepção global de rede transeuropeia intermodal de transportes, bem como de numerosas acções específicas.

6.2. Estas medidas serviriam para ajudar a tomar decisões a nível técnico e político e para estudar o impacto das diferentes alternativas previstas. Tal contribuição é especialmente imprescindível nas decisões das instâncias políticas em matéria de afectação a longo prazo de capitais públicos e privados a investimentos em infra-estruturas e de escolha de tecnologias de gestão e comunicação para os transportes. Interessa, igualmente, a descrição clara destas tecnologias, que não-de servir como elementos basilares da rede europeia global.

Desta forma, a indústria e as autoridades competentes, sobretudo, poderão, dispor de um melhor conhecimento da situação dos fluxos de tráfego e de melhor informação para decisões de escolha das ligações e dos modos de transportes que permitam satisfazer a longo prazo a procura de transportes. Sobre esta questão, o Comité já propôs a criação de um banco de dados sobre transportes que permita recensear e estudar as tendências possíveis da procura de transportes.

6.3. As acções de investigação devem, por isso, ser concentradas nas condições para a interoperabilidade e interconexão das redes de transporte, tendo especialmente em consideração a intermodalidade e a acessibilidade.

6.4. Este é exactamente um domínio em que as acções da União Europeia no domínio da investigação e do desenvolvimento devem, no respeito do princípio da subsidiariedade, ser orientadas para o aproveitamento das sinergias entre os correspondentes trabalhos dos Estados-Membros e da União Europeia. Tal aplica-se também aos trabalhos realizados por outras organizações internacionais. Só assim será possível otimizar os fundos muito limitados atribuídos no âmbito do 4º Programa-Quadro.

6.5. O Comité regista com satisfação que o 4º Programa-Quadro consagra um programa específico ao sector dos transportes⁽¹⁾. A este respeito, o capítulo intitulado «Investigação estratégica relativa a uma rede multimodal transeuropeia» reveste-se de especial importância. Da mesma forma, o Comité congratula-se com a definição dos cinco domínios de investigação aí previstos:

- Conhecimento da mobilidade: apuramento de dados como condição para a criação de um banco de dados;
- Desenvolvimento da intermodalidade: investigação das condições tecnológicas e de organização para a interconexão das várias redes dos diversos modos de transporte em função da sua complementariedade;
- Economia do sistema de transportes;
- Organização da interoperabilidade: a normalização é uma condição indispensável a esta interoperabilidade;
- Prospectiva: novas tecnologias de base requerem estudos adequados sobre mutações institucionais, organizacionais, económicas e sociais delas resultantes.

6.6. Finalmente, a investigação estratégica inclui igualmente análise do quadro regulamentar, bem como o emprego de medidas regulamentares para alcançar os objectivos da política de transportes.

Estas análises do enquadramento regulamentar deverão considerar o conjunto dos aspectos socioeconómicos dos utilizadores de transportes.

6.7. O Comité entende que a ideia desenvolvida no capítulo 2, de um mapa europeu dos pontos de interconexão intermodais, poderia ser útil já como instrumento já como objecto da investigação estratégica.

7. Condições especiais dos elementos da rede

O Comité emitiu parecer sobre quase todas as propostas da Comissão respeitantes aos diferentes modos de transporte e elementos da rede⁽²⁾. Seguem-se algumas observações acerca dos três restantes: portos, aeroportos e caminhos-de-ferro convencionais.

(1) Parecer sobre os programas de I & D específicos (doc. CES 1019/94 de 14/15 de Setembro de 1994).

(2) Comboios de alta velocidade (relator: R. Bleser — JO nº C 191 de 22. 7. 1991, p. 22); transporte combinado (relator: U. Tukker — JO nº C 19 de 25. 1. 1993, p. 29), infra-estrutura dos transportes: rodoviários e por via navegável (relator: G. Bonvicini — JO nº C 19 de 25. 1. 1993, p. 32).

7.1. Portos

7.1.1. A Comissão entende que a promoção dos portos marítimos e do transporte marítimo é uma componente importante e desejável da política comum dos transportes e do desenvolvimento da rede transeuropeia. Portos e transporte marítimo são encarados como factor essencial dos princípios e considerações subjacentes à rede transeuropeia de transportes, porque:

- contribuem para o crescimento do comércio interno e externo da Comunidade;
- dilatam a gama de ligações intracomunitárias por via marítima;
- criam possibilidades de absorção de uma parte do tráfego de outros modos de transporte, desse modo contribuindo decisivamente para o princípio da mobilidade comportável.

7.1.2. O Comité considera a orientação relativa à política de portos um passo positivo. Não pode, por conseguinte, deixar de dar nota positiva à presença, na política de transportes da UE e nas orientações para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, de um projecto comum de desenvolvimento dos portos de mar; e subscreve os critérios propostos pela Comissão para os portos, e projectos relacionados com portos, de interesse comunitário.

7.1.3. É parecer do Comité que projectos de desenvolvimento de portos e ligações previstas para os outros modos de transporte no âmbito da criação de uma rede transeuropeia devam caminhar a compasso. O Comité aguarda, pois, com grande expectativa a comunicação sobre a promoção da navegação costeira e de pequeno curso anunciada no nº 75 da «exposição de motivos» da proposta da Comissão e solicita expressamente ao grupo de trabalho «Portos e Transporte Marítimo dos Estados-Membros» que ultime, logo que seja possível, os seus trabalhos sobre possibilidades de reclassificação de certos portos e de melhoramento da respectiva posição relativa na cadeia de transportes. O Comité faz notar que já no relatório do grupo de trabalho «Portos» da Comissão [SEC(93) 2129 final] se delineava uma série de hipóteses de projectos nesta matéria, nada, a seu ver, se opondo a que alguns desses projectos sejam levados à prática de imediato.

O Comité convém, no entanto, em não ser lícito os planos propostos induzirem distorções da concorrência entre determinados portos e em que os planos de desenvolvimento de portos devam ser concebidos segundo um modelo flexível e à medida de cada caso concreto e não segundo um plano director rígido.

7.1.4. Numa concepção global da rede transeuropeia de transportes centrada na intermodalidade, os portos interiores serão também dos que mais forte acção integradora exercerão. O Comité entende que lhes devia ser consagrado um capítulo especial⁽¹⁾.

(1) O Comité remete para o seu parecer de iniciativa sobre a navegação interior (relator: von Haus) e, em particular, para o seu capítulo 7, «Rede transeuropeia de vias navegáveis interiores».

7.2. Aeroportos

7.2.1. Também os aeroportos exercem um efeito particularmente integrador sobre o sistema geral de transporte de passageiros e mercadorias. O Comité apoia, por isso, a hipótese de trabalho das orientações da Comissão de que as capacidades aeroportuárias carecem de melhoria. É assim, muito em particular, no caso das ligações a outros modos de transporte, mas também o é no dos acessos aos aeroportos em geral.

7.2.2. Não obstante, o Comité entende que a prioridade das prioridades é melhorar os sistemas de gestão do tráfego aéreo, que são essenciais à eficiência da rede.

7.2.3. Entretanto, é parecer do Comité que a procura do mercado e a concorrência entre aeroportos têm de ser devidamente ponderadas nas decisões em matéria de capacidades aeroportuárias. Acresce incumbirem aos Estados-Membros e operadores aeroportuários determinadas decisões potencialmente incrementadoras das capacidades de tráfego dos aeroportos, mormente as incidentes na eficiência de utilização e produtividade dos aeroportos. É assim que a atribuição dos corredores horários tem importância decisiva para melhorar a taxa de utilização da capacidade dos aeroportos, como a tem, para os empresários do transporte aéreo, a criação de um enquadramento concorrencial mais propício.

7.3. Caminhos-de-ferro convencionais

7.3.1. O Comité tem por assente terem os caminhos-de-ferro sido dos principais prejudicados com a desequilibrada política de investimento em infra-estruturas das passadas décadas. Poucos foram os novos troços construídos, cingindo-se os investimentos, em substância, à electrificação de linhas. Ainda mais há-de, assim, quadrar aos caminhos-de-ferro do que às rodovias a ideia de que a rede existente reflecte principalmente as ligações necessárias ao tráfego interno a cada Estado-Membro, mas não as mudadas necessidades da Europa em integração. Os caminhos-de-ferro estão, pois, carecendo de esforço especial e urgente da União.

7.3.2. O Comité só pode, em tais condições, dar o melhor acolhimento às considerações sobre a rede ferroviária convencional e as redes para o transporte combinado, que vêm finalmente suprir a estratégia de realização de uma rede de alta velocidade que a União tem vindo a seguir. Estes três elementos da rede constituem, por junto, a rede básica do transporte ferroviário europeu. Ao planear e levar à prática os projectos ferroviários, há que estar atento a que, também no plano financeiro, os projectos convencionais não sejam preteridos pelos projectos de alta velocidade.

7.3.3. A necessidade de realizar a rede básica prende-se com o contributo que também a política de infra-estruturas deve dar ao objectivo fundamental da Comunidade de distribuir equilibradamente os fluxos de transportes pelos diferentes modos de transporte. É imperativo contrariar qualquer nova perda relativa ou absoluta do quinhão dos caminhos-de-ferro no transporte total, principalmente no de mercadorias. O que de modo algum deixa de ir ao encontro dos interesses dos outros modos de transporte: especialmente do transporte rodoviário, que, não sendo uma parte signifi-

cativa do crescimento esperado dos transportes redirigida para o caminho-de-ferro, ficará cada vez mais autobloqueado.

8. Desenvolvimento prospectivo da política comum de transportes

8.1. As mais recentes vicissitudes da realização das redes transeuropeias têm demonstrado que, vendo bem, todos os Estados-Membros reconhecem este lógico progresso da política comum de transportes e se dispõem a compartilhar na construção das redes.

8.2. As propostas de financiamento das redes transeuropeias já aventadas patentearam, entretanto, a existência de um consenso geral em torno das acções já decididas e atestam a agilidade da União. É, pois, de crer haver razões para ter confiança na concatenação das diferentes infra-estruturas de transporte nacionais numa grande e coerente rede transeuropeia.

8.3. O Comité entende, porém, que determinante para que tão elevadas ambições sejam realmente alcançadas é conseguir acelerar os processos administrativos e suprimir as barreiras que ainda persistem nos Estados-Membros. Segundo o relatório Christophersen, faltarão ainda uma série de análises. Seria hora de começar a acelerá-las e ultimá-las.

8.4. O Comité gostaria, neste contexto, de realçar especialmente o que, em seu entender, deve ser resolvido prioritariamente:

— definir as prioridades para a construção da rede transeuropeia nos termos da concepção global reclamada, bem como uma avaliação uniforme dos projectos à luz da compatibilidade ambiental, da viabilidade económica e da importância para a integração europeia;

— estabelecer com efeito imediato agrupamentos institucionais que congreguem entidades públicas e privadas, com o propósito de encontrar as melhores vias e os meios mais auspiciosos para levar a efeito os projectos específicos com o mínimo custo e para acertar as barreiras para tal ainda a suprimir no interesse da União Europeia;

— estudar vantagens e debilidades das condições institucionais actuais, que são fixadas por cada Estado-Membro e pela Comunidade, para criar o quadro institucional ambicionado para o projecto global;

— desenvolver modalidades de financiamento da construção e desenvolvimento da rede transeuropeia que passem pela participação de entidades privadas ou a promovam.

8.5. Tarefas especiais, a ver no contexto do desenvolvimento de uma concepção global da rede multimodal transeuropeia, são, no entender do Comité, sobretudo as que se prendem com a definição de critérios, e também de medidas específicas, para que haja interoperabilidade entre os diversos modos de transporte à escala comunitária.

8.6. Novas tecnologias, nomeadamente para sistemas de gestão de tráfego rodoviário, aéreo e embarcado, ou para sistemas multimodais de localização por satélite, deviam ser sujeitas à máxima uniformização possível, para poderem ser utilizadas em todos os Estados-Membros.

8.7. No mais, o Comité opina que, já hoje, na fase de desenvolvimento, há que dar a máxima importância a que a rede transeuropeia fique nas melhores condições para poder estabelecer ligações mundiais. A rede deve ficar, logo à cabeça, aberta ao tráfego mundial. Ora, para isso, objectivos, prioridades e condições terão de ser definidos desde já.

Bruxelas, 23 de Novembro de 1994.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Carlos FERRER