

## Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Aplicação do diálogo social estruturado aos corredores de transporte pan-europeus»

(2000/C 117/03)

Em 28 de Janeiro de 1999, o Comité Económico e Social decidiu, nos termos do n.º 3 do artigo 23.º do Regimento, elaborar um parecer sobre a «Aplicação do diálogo social estruturado aos corredores de transporte pan-europeus».

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, que adoptou parecer em 3 de Fevereiro de 2000. Foi relator A.-M. von Schwerin.

Na 370.ª reunião plenária de 1 e 2 de Março de 2000 (sessão de 1 de Março), o Comité Económico e Social adoptou por 113 votos a favor e 4 abstenções o seguinte parecer.

### 1. Objectivo do parecer

1.1. Desde a Primeira Conferência Pan-Europeia sobre Transportes, realizada em Praga, em 1991, que o Comité Económico e Social (CES) se tem empenhado na inclusão dos grupos socioeconómicos, sobretudo os da Europa Central e Oriental, na cooperação política. Esta preocupação transparece numa série de pareceres<sup>(1)</sup> e goza de amplo apoio, não só por parte das organizações interessadas, mas também das instituições políticas. A consagração do princípio 10 na Declaração de Helsínquia (1997) constitui um êxito essencial da iniciativa dos CES. Neste princípio a «consulta dos grupos socioeconómicos para o desenvolvimento da política dos transportes» é caracterizada como elemento fundamental da política comum para a concretização dos objectivos fixados na Declaração.

Apesar do empenhamento dos governos interessados, a prática revela um desrespeito assombroso por este princípio na maior parte dos Países da Europa Central e Oriental. O problema da falta de coordenação e transparência a nível nacional reproduz-se a nível internacional, impedindo, por conseguinte, os grupos socioeconómicos de assumirem um papel activo no âmbito da integração europeia. O poder político em pouco ou nada contraria tal estado de coisas. Desde a Conferência de Helsínquia que, independentemente das actividades do CES, poucos têm sido os passos dados no sentido da aplicação do princípio de consulta. Por esta razão, o CES redobrará os seus esforços nesta matéria.

1.2. As considerações constantes do presente documento visam, em particular, transpor para a prática as conclusões do mais recente parecer do Comité Económico e Social sobre a «Aplicação da Declaração de Helsínquia — Criação de mecanismos concretos para a consulta dos grupos socioeconómicos na definição da política pan-europeia de transportes»<sup>(2)</sup>. O CES verificou repetidas vezes que o princípio de consulta

não tem sido, praticamente, tido em consideração no âmbito da política pan-europeia dos transportes e isto apesar de este mecanismo oferecer uma excelente possibilidade de proporcionar ao processo da integração europeia um desenvolvimento estável e democrático, apoiado pelos cidadãos e pelas formas organizadas de representação dos interesses da sociedade. O CES assumiu como missão dar corpo ao princípio 10 da Declaração de Helsínquia e demonstrar as oportunidades que este comporta, o que implica exigir o apoio de todos aqueles cuja aceitação da Declaração de Helsínquia traduz um empenhamento pessoal nesse sentido.

1.3. Numa estrutura institucional transformada com a entrada em vigor do Tratado de Amesterdão e no contexto das condições alteradas da União Económica e Monetária e da próxima fase do processo de alargamento, o CES reforça o seu papel institucional não só como fórum e elo de ligação dos grupos de interesses socioeconómicos europeus, mas também em relação à função consultiva adquirida junto do Parlamento Europeu. Isto é particularmente importante face a determinados países não-comunitários, como por exemplo os Estados da Europa Central e Oriental. Para o Comité, trata-se aqui de reforçar a representatividade e o impacto dos seus trabalhos e de desempenhar um papel activo no processo de alargamento e democratização da UE.

### 2. Princípios fundamentais do sistema de consultas

2.1. O CES concordou em promover as consultas aos grupos socioeconómicos no âmbito da cooperação em matéria de política de transportes nos 10 corredores prioritários e nas 4 zonas de transporte (PETRAS), que foram acordados em Helsínquia, em 1997. Neste sentido, lançou-se o conceito de um diálogo social estruturado. Há que fazer aqui, mais uma vez, referência aos aspectos essenciais desta abordagem. Por forma a evitar mal-entendidos, daqui em diante falar-se-á sempre de «diálogo estruturado». O diálogo social, em sentido restrito, é da competência dos parceiros sociais e não é objecto das consultas de que trata o presente parecer.

(1) «A Conferência Pan-Europeia sobre Transportes e o diálogo social — de Creta a Helsínquia», JO C 204 de 15.7.1996, p. 96. «A conexão da rede de infra-estruturas de transportes da União com os seus vizinhos — Para uma política cooperativa e pan-europeia de redes de transportes», JO C 129 de 27.4.1998, p. 75.

(2) JO C 407 de 28.12.1998, p. 100.

2.2. Os representantes das associações patronais, dos sindicatos e de outros grupos de interesses devem reunir-se ao longo dos corredores e das zonas de transporte para debaterem problemas, possíveis soluções e exigências a que a política deve responder, mas também tendo em vista criar um fórum onde se possa expressar o que a política deles espera. Estes encontros devem estar em estreita ligação com os trabalhos dos comités directores formados ao nível dos governos participantes. Podem também organizar-se com base nos comités de cooperação já existentes entre as sociedades ferroviárias envolvidas. O objectivo de um tal diálogo consiste em aliar a criação de infra-estruturas ao desenvolvimento de serviços de transporte mais eficazes. Só assim se conseguirá o melhor aproveitamento dos escassos recursos financeiros disponíveis para o investimento nas infra-estruturas. Paralelamente, pode-se conferir maior exequibilidade aos projectos comuns, se se interligarem desde cedo objectivos económicos, sociais e ambientais, facilitando desse modo, a aceitação da sociedade. Um diálogo estruturado deve ainda reforçar a importante função social das associações patronais, dos sindicatos e de outros grupos de interesses nos países da Europa Central e Oriental (PECO).

2.3. A cooperação nos corredores e nas zonas de transporte deve caracterizar-se por continuidade e compromisso, sem pressupor estruturas rígidas impostas do exterior. O questionário efectuado pelo CES em 1998 junto dos potenciais participantes da Europa Central e Oriental revelou que fazia sentido nomear coordenadores provenientes das próprias estruturas. Esta cooperação não entra em concorrência com a efectuada nas diversas organizações internacionais das associações ou ao nível político. O objectivo consiste sobretudo em estabelecer uma comunicação equilibrada, construtiva e pragmática entre os diferentes grupos de interesses dos países e dos modos de transporte em questão.

2.4. A cooperação incide sobre todas as questões que devem ser solucionadas no âmbito de um sistema de transportes eficaz, tendo em conta os actuais requisitos da política comum de transportes da União Europeia centrada concretamente na necessidade de actuação nos corredores e zonas de transporte em questão. A sua base são os objectivos e as medidas em matéria de política de transportes, que foram acordados na Declaração de Helsínquia.

2.5. O objectivo fundamental consiste em promover a construção de uma economia social de mercado e a coesão social numa Europa alargada, apoiando, ao mesmo tempo, as forças sociais que defendem o desenvolvimento de uma economia aberta, respeitadora do ambiente e socialmente justa. Trata-se aqui, essencialmente, de reforçar os laços que existem entre os países da União, os países candidatos e outros Estados europeus.

2.6. O CES atribui aos corredores de transporte uma importância particular enquanto elo de ligação e base da cooperação transfronteiriça. São eles que fazem a ligação entre os países da Europa, para além do projectado alargamento da UE. Nesta medida, é indispensável estender o conceito de corredores à Europa de Leste, não devendo as actividades ficar circunscritas às regiões do alargamento. Há que conservar a perspectiva pan-europeia no respeito do espírito e da letra

da Declaração de Helsínquia, que aponta para corredores transfronteiriços até ao Próximo e Extremo Oriente e para zonas de transporte cuja dimensão vai muito além das fronteiras do alargamento.

2.7. O CES considera que a sua missão deve consistir em agir como impulsionador, interlocutor e, se necessário, como instância coordenadora das actividades no terreno. Ao mesmo tempo, considera-se responsável pela representação activa dos interesses dos grupos socioeconómicos perante as restantes instituições comunitárias e organismos europeus participantes, no âmbito do processo de seguimento da aplicação da Declaração de Helsínquia. Estas actividades deverão ser organizadas sempre de acordo com as necessidades constatadas e revistas regularmente em função da evolução política.

### 3. Panorama dos trabalhos em curso

3.1. Em 20 e 21 de Janeiro de 1999, realizou-se, em Bruxelas, a reunião do Grupo de Trabalho de Transportes G-24, que remonta a uma iniciativa conjunta da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Económico (OCDE) e da Comissão Europeia sobre a cooperação na Europa Central e Oriental no domínio da política de transportes.

3.1.1. A convite da Comissão, cerca de 100 representantes de governos, administrações, institutos financeiros e do sector privado debateram os progressos efectuados no âmbito da criação de uma rede pan-europeia de transportes. O CES também esteve representado. Os debates centraram-se sobre os trabalhos nos corredores e nas zonas acordados em Helsínquia.

3.1.2. Foi decidido, nomeadamente, para além do necessário desenvolvimento das infra-estruturas, melhorar, no futuro, as condições logísticas e operacionais, tornando assim mais eficazes os serviços transfronteiriços e intermodais. A necessidade de actuação fazia-se sentir igualmente em termos da recolha de dados sobre os transportes e do reforço da protecção do ambiente. Foi apresentado o projecto *Tralega*, que constitui um aprofundamento estratégico da planificação da rede de infra-estruturas direccionada para a Ásia. Remonta a uma iniciativa da Comissão de 1993 e faz a ligação da rede pan-europeia de transportes com a Ásia Central através do Mar Negro.

3.1.3. O Grupo de Trabalho «Transportes» do G-24 continuará a reunir anualmente, tal como até ao presente. Neste contexto, convém recordar que este grupo de trabalho deve, na opinião da Comissão, coordenar as actividades para a aplicação da Declaração de Helsínquia e contribuir para a necessária transparência entre as instituições e organizações participantes. Na próxima reunião, a realizar presumivelmente na Primavera de 2000, o CES fará um relatório sobre as suas actividades. Simultaneamente, o CES considera necessário esclarecer o papel do Grupo de Trabalho de «Transportes» do G-24, no que se refere não só ao método de trabalho e à concepção que os participantes têm do seu papel político, mas também à comunicação entre os actores. O CES vai envidar esforços no sentido de debater estas questões na próxima reunião do Grupo de Trabalho de «Transportes» do G-24.

3.2. Em 10 de Dezembro de 1998, realizou-se a convite do Parlamento Europeu (PE) uma conferência sobre «Política Pan-Europeia de Transportes: perspectivas e prioridades para a cooperação Leste-Oeste». Vinda no seguimento da Conferência de Helsínquia, esta conferência do PE deveria funcionar como um fórum para troca de pontos de vista, sobretudo em relação aos objectivos e meios da cooperação Leste-Oeste, à criação de um sistema de transportes integrado e às possibilidades de financiamento das redes transeuropeias. O CES foi convidado a apresentar os seus trabalhos neste fórum.

3.2.1. Entretanto, a Comissão dos Transportes do PE apresentou igualmente um relatório sobre o «Seguimento da Conferência de Helsínquia sobre uma política pan-europeia dos transportes», cujo relator foi Günter Lüttge. O relatório centra-se na questão da aplicação das medidas em matéria de política de transportes decorrentes da Declaração de Helsínquia e exorta, nomeadamente, a um reforço do processo de coordenação. Insiste na abordagem de um diálogo social alargado, tal como já foi característica das três conferências pan-europeias sobre transportes, e, em particular, na inclusão dos parceiros sociais e das organizações não governamentais. O relatório subscreve expressamente as propostas do Comité Económico e Social no sentido de integrar a participação e o diálogo estruturado entre os grupos de interesse socioeconómicos na cooperação pan-europeia em matéria de política dos transportes.

3.3. Em 18 e 19 de Março de 1999, teve lugar uma audição sobre o relatório TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) com o fim de avaliar, a pedido da Comissão, as necessidades prioritárias dos países candidatos em infra-estruturas.

3.3.1. A audição foi organizada conjuntamente pelo CES e pela DG VII da Comissão, com o apoio do secretariado TINA, criado especialmente para o efeito em Viena. Tinha por objectivo auscultar as opiniões e experiências dos grupos socioeconómicos dos países em questão e permitir um debate comum sobre as propostas e as conclusões do relatório, antes da sua adopção definitiva. Esta audição contou com a participação de cerca de 40 pessoas.

3.3.2. Independentemente das conclusões mais pormenorizadas sobre as intervenções e os debates que são objecto de relatório específico, a importância da audição reside no facto de esta ser um primeiro passo para a aplicação concreta da Declaração de Helsínquia, em que o empenho do Comité e o trabalho da Comissão se puderam completar de forma útil. A audição demonstrou duas coisas. Em primeiro lugar, que a necessidade de informação e de troca de pontos de vista — quer entre as associações, quer entre estas e os responsáveis políticos da União Europeia — é, tal como no passado, enorme. Em segundo lugar, que o conhecimento e as experiências práticas das associações *in situ* são parte importante e indispensável para a criação de uma política pan-europeia de transportes comum, que, até ao presente, não dispõe de muito espaço para se expandir.

Este diálogo é particularmente importante, porque muitos dos participantes na audição interpretaram as necessidades de infra-estruturas sintetizadas no relatório TINA mais como uma

«lista de desejos» do que como uma base de planificação realista. Manifestaram-se igualmente dúvidas consideráveis quanto às modalidades de financiamento.

3.3.3. Após a conclusão dos trabalhos sobre o relatório TINA, está prevista a realização de outra audição. O relatório final está disponível desde o Outono de 1999. O secretariado TINA deveria igualmente prosseguir, no futuro, com os seus trabalhos, por forma a apoiar a execução da planificação das infra-estruturas nos países candidatos e contribuir para os trabalhos nos corredores.

#### 4. Projecto-piloto do corredor IV

4.1. O corredor IV é um eixo de transporte multimodal que liga o Noroeste ao Sudeste da Europa. Parte de Dresden e Nuremberga, passando por Praga, Viena/Bratislava e Budapeste até à Roménia. Aí bifurca-se num ramal Norte para Constança e num ramal Sul que vai desde Arad até Sófia, voltando a bifurcar-se num ramal para Salónica e noutro até Istambul (O relatório de progresso do G-24 contém informações pormenorizadas sobre o corredor)<sup>(1)</sup>.

4.1.1. O corredor IV abrange 4 440 km de ferrovia, 3 740 km de rodovia, 14 aeroportos e 10 portos marítimos e interiores. Só no território dos Estados candidatos prevê-se um investimento total na ordem de 16 620 milhões de ecus até ao ano 2015. Este valor não inclui os investimentos a fazer na Alemanha, Áustria, Grécia e Turquia.

4.1.2. O comité director existe desde inícios de 1998. Foi, entretanto, assinado um Memorando de Acordo (MA). As empresas ferroviárias envolvidas melhoraram de forma contínua a sua cooperação e, para além de um MA no início de 1997, decidiram também elaborar um programa de trabalho comum.

4.2. Entre 30 de Junho e 1 de Julho de 1999, realizou-se, em Praga, a terceira reunião do comité director do corredor IV. O relator do presente parecer participou nesta reunião, tendo tido assim oportunidade de comunicar as preocupações do CES.

4.2.1. Ficou claro que um diálogo estruturado com representantes interessados de empresas, sindicatos e outros grupos de interesses pode prestar um contributo útil aos trabalhos do comité director. É prioritário desenvolver serviços de transporte de alta qualidade e criar um clima favorável ao investimento e ao emprego. Contudo, uma função essencial do diálogo estruturado é também contribuir para a transparência e para o intercâmbio de experiências práticas sobre uma base o mais ampla possível, por forma a eliminar os obstáculos que prejudicam um bom funcionamento de modo satisfatório para todas as partes. As declarações do CES sobre esta matéria constam da acta da reunião (ver anexo I).

<sup>(1)</sup> «Status of the pan-European Transport Corridors and Transport Areas», Gabinete TINA, Viena, Dezembro de 1998.



4.2.2. Para além das mais variadas questões que uma tal ligação coloca, existem actualmente problemas específicos. Há dois grandes projectos que dominam os debates, por um lado o projecto do túnel do Bósforo, que completará uma ligação rodoviária e ferroviária com a Ásia, e, por outro, a construção de uma segunda ponte sobre o Danúbio entre Vidin (Bulgária) e Calafat (Roménia). Esta última originou e continua a originar uma disputa controversa e prolongada. Decisivo para o corredor IV é o facto de este ter de lidar com novos fluxos de circulação desde a guerra nos Balcãs. O modo como isso se vai realizar na prática, diz respeito, antes do mais, aos caminhos-de-ferro. A navegabilidade extremamente reduzida do Danúbio que, a curto prazo, dificilmente se conseguirá melhorar devido à situação política exige modos de transporte alternativos e vantajosos. Por último, as demoras nos postos fronteiriços são também um problema neste corredor.

4.2.3. Os membros do comité director acolheram favoravelmente a proposta de cooperação do CES. Foi acordado apoiar actividades do CES no corredor, cujos resultados seriam expostos, o mais tardar, na próxima reunião do comité director que se reúne uma vez por ano. Neste contexto, convinha assegurar uma estreita cooperação com o recém-criado secretariado para o corredor IV com sede em Dresden.

4.3. Por iniciativa do CES, realizou-se, em 26 e 27 de Outubro de 1999, um primeiro encontro em Budapeste no âmbito de um diálogo estruturado no corredor IV. O Ministério dos Transportes e a companhia dos caminhos-de-ferro (MAV) da Hungria contribuíram decisivamente para a organização e realização deste encontro.

4.3.1. Cerca de 40 representantes dos grupos socioeconómicos dos países do corredor IV, bem como representantes do comité director deste corredor e do secretariado TINA e ainda observadores interessados de diferentes Estados-Membros responderam ao convite do CES. O debate que versou sobre um largo espectro de questões, começou por abordar informações básicas sobre o corredor, tendo-se em seguida, concentrado nos seguintes aspectos:

- a relação entre o desenvolvimento das infra-estruturas e o financiamento privado à luz da evolução económica e dos interesses do serviço público;
- questões técnicas e organizativas de uma oferta de serviços optimal no corredor, relacionadas com o debate sobre os aspectos sociais e as expectativas de uma eventual cooperação;
- impacto do corredor no desenvolvimento regional e as questões ambientais.

4.3.2. A reunião pôs em evidência um variado leque de opiniões que deixou entrever muitas ligações construtivas de apoio à cooperação no corredor. Culminou com a aprovação de uma resolução comum que sublinha o interesse de um diálogo estruturado e avança com passos concretos para a sua aplicação, bem como com alguns conteúdos específicos. O texto exacto da resolução consta do anexo II a este parecer.

4.3.3. O debate em Budapeste conduziu, por fim, a uma iniciativa para um encontro bilateral entre os representantes económicos e sindicais da Bulgária e da Roménia, cujo ponto central será o conflito quanto à localização de mais uma passagem sobre o Danúbio entre os dois países. Por desejo expresso dos participantes, o CES foi convidado para assistir a este encontro que terá lugar em Fevereiro de 2000, em Vidin (Bulgária) e Calafat (Roménia).

## 5. Consequências práticas para os trabalhos futuros

5.1. O primeiro encontro sobre o corredor, efectuado no âmbito de um diálogo social estruturado, foi um êxito e confirmou as principais reflexões do CES. Agora resta a decisiva questão de saber como se pode, de futuro, garantir na prática a organização, o acompanhamento e a coordenação do diálogo estruturado nos corredores e nas zonas de transporte, pelo menos durante um período de tempo limitado. Daqui derivam três níveis de intervenção:

- a) a centralização dos trabalhos de coordenação no CES;
- b) a execução prática e a garantia financeira dos encontros sobre os corredores e
- c) o estabelecimento de contactos e de estruturas de grupo locais nos países em questão.

5.2. O primeiro passo para a centralização dos trabalhos no CES consiste em instituir um grupo de estudo permanente. Após a conclusão dos trabalhos do grupo de estudo, preparar-se-á uma decisão neste sentido. No capítulo 6 expõem-se as considerações concretas em torno das quais os trabalhos dos grupos de estudo permanentes se deveriam basear no próximo ano.

5.3. A execução prática e a garantia financeira dos encontros sobre os corredores pressupõem uma organização profissional. Caso necessário, deveriam ser concedidos subsídios de viagem por forma a assegurar uma participação equilibrada. Deverá haver uma preparação das reuniões, e os seus resultados deverão ser publicados. A comunicação entre os participantes, inclusivamente no espaço de tempo que medeia entre dois encontros, deve ser assegurada através de um interlocutor central. Com os efectivos de que dispõe actualmente, o CES não pode assegurar, a longo prazo, estas actividades concretas.

No entanto, por forma a organizar o necessário apoio prático seria conveniente conceber um projecto independente com base nas possibilidades de apoio existentes através de programas comunitários, o que será, contudo, dificultado devido à actual ordenação dos países a nível dos programas *Phare* e *Tacis*, que não têm carácter multilateral.

Neste contexto, a criação de um «círculo de apoio» seria uma importante ajuda para esta iniciativa não só em termos financeiros, como também no que se refere ao seu peso político. As conversações prévias levadas a cabo com diferentes interlocutores puseram em evidência um claro apoio a esta ideia.

5.4. O estabelecimento de estruturas de cooperação dos grupos socioeconómicos nos corredores e nas zonas de transporte depende essencialmente dos interesses dos participantes. No entanto, são também, ao mesmo tempo, condição prévia para uma organização racional dos trabalhos, e muitos dos participantes reclamam expressamente o seu estabelecimento. Convém lembrar que o questionário do CES de 1998 apresentava um voto claro a favor da nomeação de coordenadores provenientes das suas próprias fileiras. Alguns sindicatos do sector dos transportes já começaram a formar equipas ligadas aos corredores. As abordagens e ideias práticas deveriam ser divulgadas.

## 6. Perspectivas

6.1. As consultas nos corredores e nas zonas de transporte pan-europeus devem promover o desenvolvimento económico e social e reforçar a coesão na Europa. Até ao presente, a experiência demonstra que a iniciativa do CES colmata uma importante lacuna e pode fomentar de modo decisivo a integração dos grupos socioeconómicos. Neste contexto, convinha continuar a desenvolver as experiências de Budapeste e do corredor IV. O CES devia ter a possibilidade de organizar mais encontros sobre os corredores no próximo ano e de continuar a estreitar a rede entre os actores socioeconómicos. Neste contexto, existe, tal como anteriormente, a possibilidade de organizar conjuntamente com a Comissão uma audição sobre o relatório final TINA. No âmbito deste trabalho, dever-se-iam ter em consideração as seguintes reflexões.

6.2. Já por diversas vezes se fez referência à problemática do desenvolvimento para além das fronteiras do alargamento da UE. Tal como para a descrição das tarefas do secretariado TINA, o CES considera necessárias medidas de apoio técnico e político à organização dos corredores, particularmente na território da CEI (Comunidade de Estados Independentes). No que diz respeito à próxima fase de consultas aos grupos socioeconómicos noutra zona de transporte, há que garantir a participação da CEI.

6.3. Para apoiar a cooperação ao nível dos corredores, seria útil instituir secretariados, tal como aconteceu no caso do corredor IV, graças a uma iniciativa pessoal. O CES propõe que se estabeleça uma regra geral para o efeito.

6.4. A abordagem utilizada nos corredores e nas zonas de transporte é fundamentalmente multimodal. Contudo, na prática constata-se algumas lacunas no sistema. No futuro, há também que ter mais em conta nas reflexões os aeroportos, a navegação interior e os portos, bem como os transportes públicos urbanos nas aglomerações em questão.

6.5. O princípio da cooperação em matéria de política de transportes e política regional em relação a um corredor também vai ao encontro de interesses de grupos socioeconómicos dentro da UE. Já existe uma iniciativa deste género, por exemplo no corredor V com a sua extensão RTE até Espanha. Quando apropriado, devia-se poder ter em conta estas actividades.

6.6. Nos pareceres anteriores (vide nota-de-rodapé n.º 2, p. 12), o CES deu particular valor ao apoio à cooperação em dois corredores: o corredor VII (Danúbio) e o corredor X (no território da ex-Jugoslávia). Os grupos socioeconómicos em questão manifestaram claramente o seu interesse. Convém sublinhar mais uma vez que, assim que a situação política o permita, se deverá concretizar este interesse numa cooperação.

6.7. Por último, há que referir que existem muito poucas informações sobre os trabalhos nas zonas de transporte. Em comparação com o desenvolvimento dos corredores, parece existir aqui uma necessidade de recuperar o tempo perdido.

6.8. O CES deverá defender de forma aturada a sua posição e as suas actividades junto da Comissão e do Parlamento Europeu, utilizando nomeadamente os contactos políticos do PE com os parlamentos dos países e regiões em questão, para que, na qualidade de fórum dos grupos de interesses socioeconómicos europeus, possa desempenhar o seu papel na construção de um sistema pan-europeu de transportes, no âmbito do processo de seguimento da aplicação da Declaração de Helsínquia.

Bruxelas, 1 de Março de 2000.

*A Presidente*

*do Comité Económico e Social*

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

## ANEXO I

**ao parecer do Comité Económico e Social****Anexo à acta do comité director do corredor IV**

O Comité Económico e Social (CES) é um órgão consultivo que representa as organizações patronais, os sindicatos e grupos de interesses diversos ao nível comunitário. O CES empenhou-se grandemente no envolvimento dos grupos de interesses económicos e sociais dos países candidatos no processo de alargamento. Pretende promover um desenvolvimento rápido e estável favorável ao progresso económico e social. Foram instituídos comités consultivos mistos, no âmbito dos acordos europeus existentes como por exemplo com a Bulgária e a Turquia.

No contexto da política pan-europeia de transportes, o CES tem tido uma participação activa desde a primeira conferência realizada em Praga, em 1991, sendo o seu principal objectivo pôr em prática as consultas aos grupos de interesses socioeconómicos — um dos 10 princípios fundamentais, finalmente consagrado na Declaração de Helsínquia, sobre o futuro do sistema pan-europeu de transportes.

Neste contexto, o trabalho nos corredores reveste-se de significado vital, pois contribui para a criação de uma infra-estrutura de transportes eficiente, espinha dorsal do crescimento económico e do desenvolvimento social. O nosso apoio ao comité director do corredor IV consiste em transmitir a nossa experiência e os nossos contactos para que, deste modo, os seus membros possam consultar os representantes da indústria e dos grupos socioeconómicos do sector dos transportes, por forma a solucionarem problemas operacionais ou debaterem questões actuais. Estamos plenamente convictos de que o grande investimento nas infra-estruturas deve ser acompanhado por um esforço de melhoria da qualidade dos serviços de transporte. Isto só terá, porém, boas possibilidades de sucesso se os actores envolvidos colaborarem desde o início do processo.

Agindo em estreita colaboração com o secretariado actualmente estabelecido em Dresden, gostaríamos de contribuir com o nosso apoio para os trabalhos do comité director do corredor IV sobre os futuros tópicos principais a inscrever no seu programa de trabalho, como por exemplo os postos de fronteira e a passagem sobre o Danúbio (ponte ou barragem). Propomos ainda um intercâmbio de informações e experiências, que o grupo de estudo está a recolher no âmbito da sua cooperação com os grupos socioeconómicos no corredor.

Propomos dar início a estas actividades nos próximos meses e apresentar um relatório sobre os resultados obtidos na próxima reunião do comité director. Em função da ordem do dia, poderia ser boa ideia convidar alguns peritos, que tenham entretanto participado nos trabalhos, para assistirem à reunião e assim poderem participar num debate com os membros do comité director.

---

## ANEXO II

**ao parecer do Comité Económico e Social****Resolução**

Os representantes dos meios socioeconómicos dos países envolvidos no corredor IV, reunidos em Budapeste, em 26 e 27 de Outubro de 1999, a convite do Comité Económico e Social Europeu, com o apoio do Ministério dos Transportes da Hungria e dos caminhos-de-ferro húngaros (MÁV),

- A. Em conformidade com os princípios e objectivos da Declaração de Helsínquia, que visa garantir a mobilidade sustentável das pessoas e mercadorias nas melhores condições possíveis do ponto de vista social, de segurança, da concorrência leal e da protecção do ambiente;
- B. Realçando em particular o princípio 10 da Declaração de Helsínquia, que prevê a consulta dos grupos socioeconómicos no âmbito de uma política pan-europeia dos transportes;
- C. Reconhecendo o trabalho realizado pelas partes participantes, nomeadamente a Comissão Europeia, os Ministérios dos Transportes, o Parlamento Europeu, o Comité Económico e Social Europeu, a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT), a Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UN-ESE) e o comité director dos corredores ferroviários.
  1. Advogam uma cooperação mais estreita no corredor IV, para que os corredores pan-europeus possam contribuir para a coesão económica e social em toda a Europa;
  2. Solicitam que a consulta aos grupos socioeconómicos constitua uma parte integrante da cooperação referente aos corredores e que se encontrem os meios financeiros para concretizar este objectivo;
  3. Sublinham a necessidade de maior transparência e melhor informação, inclusivamente no que diz respeito às estruturas institucionais;
  4. Propõem a realização de reuniões regulares em estreita cooperação com os comités directores dos corredores, centradas em questões fundamentais que reclamam soluções práticas;
  5. Solicitam o apoio das outras partes envolvidas nos corredores e uma ajuda para financiar esta actividade; seria desejável que o Comité Económico e Social desempenhasse um papel de coordenação;
  6. Destacam, em particular, as seguintes actividades referentes ao corredor IV:
    - audição sobre o relatório TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment);
    - solução da questão da nova ponte sobre o Danúbio, recorrendo ao instrumento estrutural de pré-adesão (ISPA) para avaliar as consequências socioeconómicas deste projecto, tendo em conta os interesses da Roménia referentes ao eixo Norte do corredor IV, com eventual participação de todas as partes interessadas; o Comité Económico e Social oferece-se para moderador destes debates;
    - relatório sobre o corredor centrado no ambiente e nos transportes, incluindo também questões sobre os custos sociais e a eficácia;
    - esforços conjuntos para melhorar a interoperabilidade e as passagens de fronteira.

Budapeste, Outubro de 1999

---