



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 07.03.2001
COM(2001) 126 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO
AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU**

**REFORÇAR A COOPERAÇÃO EURO-MEDITERRÂNICA NO DOMÍNIO DOS
TRANSPORTES E DA ENERGIA**

ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO	3
1.1	Objectivos da Comunicação	3
1.2	Os desafios da cooperação euro-mediterrânica no domínio dos transportes e da energia.....	4
2.	A VERTENTE TRANSPORTES: IMPRIMIR UMA NOVA DINÂMICA.....	5
2.1	O mandato político fixado em Barcelona	5
2.2	Cinco anos de cooperação euro-mediterrânica no sector dos transportes	6
2.3	Os domínios de concretização de acções.....	7
2.3.1	O apoio à reforma do sector dos transportes nos parceiros mediterrânicos	7
2.3.2	A definição e promoção de uma rede transmediterrânica de transportes multimodais	8
2.3.3	Transportes marítimos e aéreos.....	9
2.3.4	O Sistema Global de Navegação por Satélite (Galileo)	10
3.	A VERTENTE ENERGIA: REFORÇAR A DINÂMICA EXISTENTE.....	11
3.1	A energia no âmbito da Parceria Euro-Mediterrânica - o mandato político fixado em Barcelona	11
3.2	Cinco anos de cooperação euro-mediterrânica no sector da energia.....	11
3.3	Definição de prioridades: consequências do Fórum de Granada	12
4.	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	14
4.1	Para o sector dos transportes.....	14
4.2	Para o sector da energia	15
	Anexo 1 : Dados, superfície e população da UE e dos parceiros mediterrânicos	16
	Anexo 2 : Principais dados dos transportes no Mediterrâneo	16
	Anexo 3: Evolução da situação a nível regional (12 parceiros mediterrânicos) em matéria de energia no período de 1985-1998.....	18

1. INTRODUÇÃO

1.1 Objectivos da Comunicação

A presente comunicação tem por objectivo específico definir as grandes orientações da cooperação euro-mediterrânica nos sectores dos transportes e da energia para o período de 2000-2006¹. Os transportes e a energia foram, com efeito, identificados pelos Ministros euro-mediterrânicos dos Negócios Estrangeiros por ocasião da Conferência de Malta, em Abril de 1997, como dois dos seis sectores prioritários² da cooperação regional no domínio económico e financeiro. Com esta comunicação pretende-se, por um lado, imprimir uma nova dinâmica à Parceria Euro-Mediterrânica no sector dos transportes e, por outro, intensificar a dinâmica em curso da Parceria Euro-Mediterrânica no sector da energia.

Em termos mais gerais, a presente comunicação inscreve-se no espírito da Comunicação «Conferir um novo impulso ao processo de Barcelona» adoptada em 6 de Setembro de 2000³ pela Comissão, e aprovada nas suas grandes linhas pela IV Conferência dos Ministros euro-mediterrânicos dos Negócios Estrangeiros (Marselha, 15 e 16 de Novembro de 2000). O Conselho Europeu de Nice, realizado em Dezembro de 2000, confirmou o compromisso da União Europeia de aprofundar os vários domínios desta parceria, tendo a Comissão decidido, paralelamente, escolher o Mediterrâneo como um dos grandes objectivos prioritários para 2002. Neste contexto, a presente comunicação pretende realizar uma análise crítica de cinco anos de cooperação euro-mediterrânica nos sectores dos transportes e da energia, bem como propor as formas de dinamização desta cooperação com base na experiência adquirida, na evolução dos dois sectores, e nas recomendações expressas na comunicação suprarreferida⁴.

Por último, a presente comunicação deve inscrever-se no contexto da reflexão global actualmente levada a efeito pela Comissão no âmbito do Livro Verde sobre a segurança do aprovisionamento energético da União⁵ e do projecto de Livro Branco sobre a política comum de transportes.

¹ O período de 2000-2006 constitui o período de referência abrangido pelo Documento de Estratégia Regional MEDA, documento de trabalho interno da Comissão.

² Os outros quatro domínios identificados como prioritários são a indústria, recursos hídricos, ambiente e sociedade da informação.

³ COM(2000) 497 final.

⁴ Entre essas recomendações, refira-se em especial, no que se refere aos sectores dos transportes e da energia:

- a promoção da cooperação inter-regional (sul-sul) e da cooperação sub-regional (por sub-região - Magrebe, Mashrek - ou qualquer outro subgrupo de parceiros mediterrânicos);

- a nova abordagem preconizada para o financiamento das infra-estruturas (financiamento misto MEDA (subvenções)/empréstimos das instituições financeiras internacionais (nomeadamente do BEI e do Banco Mundial)/Governos nacionais/sector privado);

- a necessidade de obter uma melhor complementaridade entre cooperação regional e bilateral no âmbito do MEDA, nomeadamente através da transposição dos resultados dos programas regionais para os programas bilaterais MEDA.

⁵ "Para uma estratégia europeia de segurança do aprovisionamento energético", COM(2000) 769.

1.2 Os desafios da cooperação euro-mediterrânica no domínio dos transportes e da energia

As perspectivas de aumento da população nos territórios dos doze parceiros mediterrânicos (+50% até 2025 – cf. anexo 1) e de desenvolvimento das trocas comerciais em consequência do forte crescimento do comércio mundial e da criação da zona de comércio livre euro-mediterrânica, apontam para a explosão, na próxima década, da mobilidade e da procura de transportes, bem como do consumo de energia dos parceiros mediterrânicos, explosão essa que se traduzirá numa forte pressão sobre os sistemas de transporte e de energia e que será necessário combinar com exigências acrescidas em matéria de segurança e de protecção do ambiente.

De acordo com o segundo relatório FEMISE⁶ intitulado «A Parceria Euro-Mediterrânica no ano 2000», os próximos vinte anos serão determinantes para a grande região euro-mediterrânica, bem como para a sua evolução no sentido da concretização do objectivo inscrito na Declaração de Barcelona de uma zona de prosperidade partilhada. As condições subjacentes a um crescimento mais elevado – da ordem dos 6 a 7 % por ano - e gerador de empregos nos territórios dos parceiros mediterrânicos residem essencialmente na aceleração do ritmo das reformas empreendidas, nomeadamente do quadro institucional, legislativo e regulamentar, bem como na redefinição do papel do Estado (redução do peso do sector público) e na correcção dos desequilíbrios estruturais herdados do passado. Logo, verifica-se a necessidade de uma acção simultaneamente reformadora e estrutural no domínio dos sistemas e das redes de transportes e de energia.

No que se refere às redes de transportes, o FEMISE considera que, actualmente, a oferta de transportes sul-sul e por via marítima é inexistente ou apresenta custos proibitivos, questões de importância decisiva para o desenvolvimento das trocas comerciais sul-sul. A reduzida expressão do comércio intra-regional (entre 4 e 6% das trocas comerciais dos parceiros mediterrânicos desde 1970) encontra-se, com efeito, fortemente ligada à escassez da oferta e ao custo dos sistemas de transporte, o mesmo acontecendo com os serviços conexos.

De resto, a quota-parte ainda relativamente reduzida da zona mediterrânica nos fluxos de Investimento Directo Estrangeiro (IDE) para os países com economias de mercado emergentes⁷ e no total dos investimentos directos da UE encontra igualmente explicação na debilidade das suas infra-estruturas, o que constitui um factor negativo para a decisão de investimento no Mediterrâneo.

No que diz respeito ao sector dos transportes, recorde-se que mais de 80% dos transportes de mercadorias entre a UE e os parceiros mediterrânicos são efectuados por via marítima, bem como 95% do comércio externo dos parceiros mediterrânicos (cf. anexo 2). No que se refere especificamente aos transportes aéreos, este modo reveste-se de especial importância nos países mediterrânicos com uma forte componente de turismo na sua economia. As ligações terrestres são pouco utilizadas

⁶ O FEMISE é o Fórum Euro-Mediterrânico dos Institutos Económicos, financiado no âmbito do Programa MEDA. O FEMISE produz relatórios regulares que incluem análises e propostas relativas à vertente económica e financeira da Parceria Euro-Mediterrânica. O segundo relatório FEMISE foi publicado em Julho de 2000.

⁷ Segundo o FEMISE, são necessários cerca de 7 mil milhões de dólares de entrada de IDE (ou seja a sua duplicação) para que a zona do Mediterrâneo possa vir a situar-se na média dos países com economias de mercado emergentes.

devido à instabilidade política na região, ao encerramento de algumas fronteiras e às reduzidas trocas comerciais sul-sul. Por último, no plano das infra-estruturas constata-se grandes disparidades entre parceiros mediterrânicos (cf anexo 2). Assim, por exemplo, a densidade da rede de estradas apresenta um factor de variação de 1 a 150 entre os vários países (de 42 km/1000 km² a mais de 6000km/1000 km²).

No que se refere ao sector da energia, o montante dos investimentos necessários neste domínio específico para os próximos dez anos, tendo em atenção o crescimento económico dos países das margens sul e oriental do Mediterrâneo, foi avaliado em cerca de 200 mil milhões de euros⁸. Remetemos também para o anexo 3, que dá nota da evolução da situação a nível regional (12 parceiros mediterrânicos) durante o período de 1985-1998.

2. A VERTENTE TRANSPORTES: IMPRIMIR UMA NOVA DINÂMICA

2.1 O mandato político fixado em Barcelona

Os transportes constituem uma prioridade máxima da vertente económico-financeira da Parceria Euro-Mediterrânica. Esta prioridade decorre claramente da Declaração de Barcelona, bem como do seu programa de trabalhos.

Nos termos da Declaração de Barcelona, os participantes "salientam a importância do desenvolvimento e da melhoria das infra-estruturas, através, nomeadamente, da criação de um sistema de transportes eficaz" e "comprometem-se a respeitar os princípios do direito marítimo internacional, e em especial a livre prestação de serviços no sector dos transportes internacionais e o livre acesso aos fretes internacionais."

Quanto ao programa de trabalhos anexo à Declaração, este prevê que a cooperação no sector dos transportes deverá, nomeadamente, incidir sobre:

- "o desenvolvimento de um sistema transmediterrânico multimodal de transportes marítimos e aéreos combinados, que funcione de maneira eficaz, através da melhoria e modernização dos portos e aeroportos, da supressão de restrições injustificadas, da simplificação dos procedimentos, do aumento da segurança marítima e aérea, da harmonização de normas ambientais a um nível elevado - incluindo um controlo mais eficaz da poluição marinha - e do desenvolvimento de sistemas harmonizados de gestão do tráfego;
- o desenvolvimento de ligações terrestres este-oeste nas costas meridional e oriental do Mediterrâneo; e
- a ligação das redes mediterrânicas de transportes à rede transeuropeia de transportes, a fim de garantir a sua interoperabilidade".

O mandato político fixado em Barcelona para o sector dos transportes assenta, por conseguinte, em algumas áreas-chave: as infra-estruturas, a organização das operações de transporte, a livre-prestação de serviços de transporte internacional e a segurança e respeito pelo ambiente.

⁸ Um inquérito realizado em 1999 pelo Observatório Mediterrânico da Energia junto dos seus membros refere o montante de 190 mil milhões de dólares.

2.2 Cinco anos de cooperação euro-mediterrânica no sector dos transportes

As acções empreendidas no plano regional, bem como os resultados obtidos até ao momento, mantêm-se muito aquém do mandato político fixado em Barcelona, não obstante ter sido criado o quadro de uma nova dinâmica – o Fórum Euro-Mediterrânico dos Transportes.

Transportes marítimos

Na sequência de uma reunião dos parceiros euro-mediterrânicos realizada em Outubro de 1996 em Chipre, foi submetido, em Junho de 1997, à apreciação do comité de gestão do MED, que aprovou o seu financiamento no âmbito do programa MEDA (8,4 milhões de euros), um pacote de projectos regionais em matéria de transportes marítimos. Estes projectos – uma dezena no total - são essencialmente dedicados aos aspectos técnicos e de segurança, designadamente aos sistemas de informação portuários, estudos hidrográficos, investigação e formação, estatísticas, gestão dos portos, mercadorias perigosas e recolha de resíduos, bem como à administração marítima e ao regime do pavilhão nacional. Enquanto alguns dos projectos já foram concluídos ou estão em fase de execução, o arranque de determinadas outras actividades previstas neste domínio (projectos relacionados com a segurança marítima, reforço das administrações marítimas e regime do pavilhão nacional) sofreu, contudo, alguns atrasos devido a questões de ordem administrativa que estarão brevemente ultrapassadas. Globalmente, o balanço efectuado a meio do percurso destas acções mantêm-se limitado dada a dimensão (micro-acções) e alcance (acções pontuais com uma coerência de conjunto) dos projectos.

Estatísticas

No âmbito da sua vertente transportes, o MEDSTAT (projecto regional de cooperação dos institutos estatísticos euro-mediterrânicos coordenado pelo Eurostat e financiado pelo programa MEDA no montante de 20 milhões de euros para o período de 1996-2000) lançou um sub-projecto, “Med-Trans”, com o objectivo de estabelecer uma cooperação no domínio das estatísticas aplicadas aos transportes na região do Mediterrâneo, a fim de corresponder às necessidades de informação nesta área. Três anos volvidos sobre a sua execução, Med-Trans desenvolveu uma rede de especialistas euro-mediterrânicos em estatística que aprenderam a trabalhar em conjunto com as diferentes instituições envolvidas no processo de produção estatística (institutos de estatística, ministérios dos transportes, administrações portuárias e aeroportuárias...) o que, graças a um trabalho de harmonização dos dados, permitiu elaborar um primeiro esboço de base de dados estatísticos em matéria de transportes no Mediterrâneo⁹.

A criação do Fórum Euro-Mediterrânico dos Transportes

Criado em finais de 1998, o Fórum Euro-Mediterrânico dos Transportes¹⁰ constitui o espaço de referência para o desenvolvimento da cooperação regional no sector dos

⁹ O resumo desses dados estatísticos foi publicado pelo Eurostat sob o título "Evolução dos transportes nos países do Mediterrâneo" (OPOCE, 1999, número de catálogo: CA-23-99-306-PT-C).

¹⁰ O Fórum Euro-Mediterrânico dos Transportes é composto pelos representantes dos 27 parceiros euro-mediterrânicos, Comissão Europeia, instituições financeiras internacionais (BEI, Banco Mundial), bem como pelos organismos internacionais interessados (designadamente a OMI, OACI e CEE-ONU).

transportes. O fórum tem por mandato estabelecer um plano de acção para os transportes no Mediterrâneo - plano esse que compreende simultaneamente as medidas propostas, os meios para a sua realização e o calendário de aplicação - o acompanhamento da sua execução e a promoção do intercâmbio de informações e de experiências, bem como assegurar a divulgação dos resultados das acções desenvolvidas. Este fórum conta com sessões anuais, tendo reunido por duas vezes desde a sua criação a nível técnico (Malta, Março de 1999; Bruxelas, Novembro de 2000). O Fórum de Bruxelas aprovou designadamente a criação, a partir de 2001, de grupos de trabalho dedicados a determinados temas prioritários da cooperação.

Cooperação sub-regional

À margem do Processo de Barcelona veio igualmente a desenvolver-se, a partir de 1995, um quadro institucional para a cooperação sub-regional no Mediterrâneo Ocidental: o GTMO (Grupo dos Ministros dos Transportes do Mediterrâneo Ocidental¹¹) que permitiu alguns progressos no plano sub-regional.

Nesta fase, não existe um quadro institucional equivalente para o Mediterrâneo Oriental.

Também **no plano bilateral** a cooperação se manteve até ao momento limitada, constituindo o Líbano o único parceiro mediterrânico com uma componente transportes prevista na sua cooperação bilateral com a União¹².

* * * *

Até à data foi, por conseguinte, lançado um reduzido número de acções no âmbito da vertente transportes da Parceria Euro-Mediterrânica pelo que deverá tirar-se partido do novo quadro institucional estabelecido no âmbito do Fórum Euro-Mediterrânico dos Transportes, bem como do novo impulso dado à parceria pela Comunicação «Um novo impulso para o Processo de Barcelona» para reactivar a cooperação euro-mediterrânica no sector dos transportes.

2.3 Os domínios de concretização de acções

2.3.1 O apoio à reforma do sector dos transportes nos parceiros mediterrânicos

Trata-se de um domínio de importância crucial, na medida em que grande número de pontos de estrangulamento do sistema de transportes no Mediterrâneo se devem a políticas sectoriais inadequadas (peso do Estado, insuficiente concorrência, quadros institucionais e regulamentares inadaptados). Ao promover a reforma do sector dos transportes a sul do Mediterrâneo, pretende-se igualmente criar um ambiente atractivo para o investimento privado. Nesta perspectiva, colocam-se três questões fundamentais:

¹¹ O GTMO agrupa os Ministros dos Transportes da França, Itália, Espanha, Portugal, Marrocos, Argélia e Tunísia.

¹² O Projecto ARLA (Assistance to the Reform of the Lebanese Administration) inclui uma componente transportes.

- a adaptação do quadro institucional, legislativo e regulamentar, nomeadamente com vista à eliminação dos obstáculos à livre prestação de serviços de transporte e à modernização da gestão dos fluxos de tráfego;
- a aproximação das normas (sociais, técnicas, ambientais e de segurança) e o controlo da sua aplicação pelas autoridades nacionais, nomeadamente para evitar distorções de concorrência;
- a melhoria da interface existente entre os serviços de transporte e as alfândegas, serviço de estrangeiros e sector bancário e dos seguros.

2.3.2 *A definição e promoção de uma rede transmediterrânica de transportes multimodais*

Trata-se igualmente de um dos principais objectivos da vertente transportes da Declaração de Barcelona, que coloca em primeiro lugar a tónica sobre a definição de um sistema de transportes multimodais aero-marítimos, assente no facto de que os transportes aéreos e marítimos assumem especial importância num sistema de transportes organizado em torno de um mar fechado. Este sistema deverá, numa segunda fase, ser completado com ligações terrestres, de importância capital para o desenvolvimento das trocas comerciais sul-sul. A tónica deverá, designadamente, ser colocada na importância das ligações ferroviário-marítimas (ligações dos portos com o interior do país). Esta rede assumirá uma dimensão transmediterrânica (interligação com as Redes Transeuropeias de Transportes - RTT), para além de uma dimensão sul-sul. A reflexão já efectuada no âmbito da cooperação sub-regional (cf. 2.2) e da terceira Conferência Pan-europeia dos Transportes realizada em Helsínquia, em Junho de 1997, deverá ser tida em consideração na definição da rede.

A questão das infra-estruturas, tanto no que se refere à melhoria da infra-estrutura existente como à construção de novas infra-estruturas (ligações em falta), constitui uma área-chave quer do ponto de vista do investimento neste sector específico quer da decisão de investimento nos parceiros mediterrânicos em geral. Embora tenham certamente a desempenhar um papel de catalisador neste domínio, por norma os fundos MEDA não se encontram envolvidos no financiamento directo de infra-estruturas materiais. É, por conseguinte, necessária uma reflexão profunda sobre o modo de financiamento das infra-estruturas, nomeadamente sobre as formas de incentivar a parceria público-privado.

É neste contexto que, de futuro, deveria prevalecer uma nova abordagem do financiamento das infra-estruturas, assente numa boa combinação dos meios de financiamento disponíveis¹³.

De resto, é conveniente salientar que o desenvolvimento das infra-estruturas deverá sistematicamente incluir uma avaliação profunda do impacto ambiental, com níveis tendencialmente equivalentes aos exigidos na União Europeia¹⁴.

¹³ É neste contexto que, conforme precisado na Comunicação «Conferir um novo impulso ao processo de Barcelona», os fundos MEDA poderão ser utilizados em trabalhos preparatórios e estudos de viabilidade relativos aos projectos regionais de infra-estruturas destinados à interligação com as RTE (dimensão transmediterrânica) e/ou à interligação dos seus próprios sistemas nacionais (intra-regional). No que se refere ao financiamento das infra-estruturas propriamente ditas, a responsabilidade principal caberá ao BEI e demais investidores públicos (designadamente, os Governos nacionais) e privados.

¹⁴ Cf. Directiva 85/337/CEE com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/11/CE.

2.3.3 *Transportes marítimos e aéreos*

a) Segurança marítima e aérea

As recentes catástrofes marítimas (Erika, Ievoli Sun) chamaram a atenção para a necessidade de reforçar a segurança marítima, designadamente do transporte de produtos petrolíferos e de substâncias químicas. Esta preocupação torna-se ainda mais evidente tratando-se de um mar fechado com um equilíbrio ecológico frágil como é o caso do Mediterrâneo, onde o tráfego de navios-petroleiros é considerável. Uma catástrofe do tipo da que ocorreu com o Erika assumiria consequências irreparáveis para este frágil meio ambiente, razão por que deve ser efectuada uma reflexão a nível euro-mediterrânico sobre a actual situação (tráfego de navios-petroleiros, aplicação das medidas de segurança ditadas pela Organização Marítima Internacional), bem como sobre a possibilidade de transposição das medidas constantes dos Pacotes Erika I e II para o Mediterrâneo (Erika I: navios com duplo casco, inspecções portuárias alargadas, controlo mais apertado das Sociedades de Classificação; Erika II: designadamente a criação de um sistema de informação e de gestão de tráfego marítimo - VTMISS).

No domínio do transporte marítimo de passageiros, deverá ser efectuada uma reflexão semelhante, tendo em conta a importância do tráfego em certas zonas estratégicas como os estreitos (Gibraltar, Bósforo e Dardanelos).

Também no sector dos transportes aéreos a experiência desenvolvida pela União Europeia poderá ser utilmente partilhada com os parceiros mediterrânicos, com vista a reforçar o controlo da segurança aérea pelas autoridades nacionais. É neste sentido que a Comissão colabora com os países da Europa Central e Oriental no âmbito do programa PHARE, nomeadamente no que diz respeito às normas estabelecidas no âmbito da organização Joint Aviation Authorities. Esta experiência poderia constituir um valioso ponto de partida para o desenvolvimento da cooperação euro-mediterrânica neste domínio. A evolução dos transportes aéreos a sul do Mediterrâneo para os níveis de segurança e de desempenho europeus poderia igualmente exigir um apoio da União em matéria de gestão do tráfego aéreo, em especial tratando-se da aquisição e do domínio pelos parceiros mediterrânicos das novas técnicas que estão a ser aplicadas na Europa.

b) Transporte marítimo de curta distância

O transporte marítimo de curta distância assume uma importância estratégica no Mediterrâneo dada a sua configuração em termos de distâncias, bem como o facto de em grande número de casos não existirem vias terrestres transitáveis. Os serviços marítimos de curta distância constituem, igualmente, um dos principais elos da cadeia de transporte multimodal (rodo-marítimo ou ferroviário-marítimo). Como é evidente, qualquer aumento dos fluxos comerciais e, por conseguinte, dos fluxos de transporte na região dará origem a um aumento da utilização deste modo de transporte. Por último, o transporte marítimo de curta distância constitui um modo de transporte ecológico, que propõe serviços menos dispendiosos que os restantes modos de transporte.

Para tornar este modo de transporte mais atraente, existem três domínios de acção possíveis:

- o nível técnico (em especial a optimização das unidades de carregamento¹⁵ e a velocidade dos navios);
- o nível administrativo (documentos administrativos e aduaneiros, utilização do Electronic Data Interchange, documentação com carácter internacional, criação de gabinetes de apoio administrativo nos portos);
- e o nível regulamentar, em especial nos portos. Refiram-se a este propósito as medidas contidas na Comunicação da Comissão sobre o transporte marítimo de curta distância¹⁶ e a reflexão em curso a nível comunitário sobre o acesso não discriminatório e transparente ao mercado dos serviços portuários.

c) Aproximação das políticas de transporte aéreo a nível euro-mediterrânico

Trata-se de um domínio com uma importância crucial tendo em conta os desafios que se colocam em matéria de turismo na região euro-mediterrânica e de facilitação das relações entre os agentes económicos em causa. O quadro euro-mediterrânico deveria permitir dar início a conversações a nível regional com vista à liberalização progressiva dos transportes aéreos, face à experiência positiva das negociações multilaterais levadas a cabo pela União Europeia com os Países da Europa Central e Oriental, bem como com Chipre.

2.3.4 *O Sistema Global de Navegação por Satélite (Galileo)*

A extensão do sistema global de navegação por satélite à zona do Mediterrâneo revelou-se desde o início um instrumento essencial para a criação de uma rede transmediterrânica de transporte e para a coesão dos sistemas de transporte multimodais. Com o desenvolvimento do programa Galileo¹⁷, a cooperação euro-mediterrânica neste domínio assume ainda maior importância. O programa Galileo terá, com efeito, repercussões muito concretas em termos de gestão das capacidades e fluxos de tráfego, segurança, ambiente e eficácia dos sistemas de transporte. Neste contexto, a prioridade vai no sentido de se estudarem as formas de associar os parceiros mediterrânicos ao Programa Galileo e de analisar as repercussões de tal envolvimento sobre os sistemas de transporte nacionais e regionais.

¹⁵ A fim de conseguir definir, nomeadamente através de acções comuns de investigação e desenvolvimento, a melhor dimensão possível para as unidades de carregamento no âmbito da legislação em vigor a nível comunitário.

¹⁶ COM(1999) 317 final. Entre as medidas recomendadas, figuram a concentração dos procedimentos administrativos nas mãos de uma autoridade única ou, ainda, a possibilidade de proceder à descarga antes da conclusão das formalidades administrativas.

¹⁷ O sistema Galileo constitui a segunda geração do sistema europeu de navegação e determinação da posição por satélite e consiste num sistema totalmente independente dotado de uma infra-estrutura satélite não poluente. Após uma fase de definição - financiada conjuntamente pela UE e pela Agência Espacial Europeia - que deverá estar concluída em finais do ano 2000, e uma fase de validação do sistema (2001-2005), o sistema Galileo deverá estar operacional em 2006 e integrará o EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service). O EGNOS, que estará operacional em 2002, constitui a primeira iniciativa europeia em matéria de navegação por satélite e consiste numa melhoria dos serviços fornecidos pelos actuais sistemas GPS e GLONASS, baseada num aumento regional dos sistemas de retransmissão desses sinais. Contrariamente ao GPS, o EGNOS e o Galileo destinam-se à utilização civil.

3. A VERTENTE ENERGIA: REFORÇAR A DINÂMICA EXISTENTE

3.1 A energia no âmbito da Parceria Euro-Mediterrânica - o mandato político fixado em Barcelona

As duas principais razões que justificam o desenvolvimento de uma colaboração estreita com os doze parceiros mediterrânicos no sector da energia são as seguintes:

- A proximidade geográfica da costa sul da Europa constitui um dado crucial tendo em conta a importância do trânsito das fontes de energia provenientes de outras regiões vizinhas como o Golfo e o Cáucaso.
- O volume acumulado das reservas de petróleo e de gás nos territórios dos parceiros mediterrânicos representa uma importante garantia de abastecimento da UE.

No contexto da criação da zona de comércio livre (ZCL) euro-mediterrânica que constitui o objectivo final do capítulo económico-financeiro da Declaração de Barcelona, a energia é encarada como um sector determinante da Parceria Euro-Mediterrânica. A Declaração de Barcelona salienta, nomeadamente, que os participantes "reconhecem o papel central do sector da energia na parceria económica e euro-mediterrânica e decidem reforçar a cooperação e intensificar o diálogo no domínio das políticas energéticas. Decidem igualmente criar as condições-quadro adequadas para os investimentos e as actividades das empresas do sector da energia, cooperando para criar as condições que permitam a essas empresas expandir as redes energéticas e promover interconexões."

Os Parceiros mediterrâneos apresentam, contudo, experiências muito diferentes no que diz respeito às trocas comerciais de produtos energéticos com o exterior. Alguns deles são exportadores líquidos de fontes de energia (Argélia, Egipto), outros dispõem de um balanço equilibrado (Tunísia, Síria), enquanto que os restantes são obrigados a importar fontes de energia (Marrocos, Malta, Líbano, Israel, Jordânia, Autoridade Palestiniana, Chipre e Turquia).

De uma forma geral, os parceiros mediterrânicos caracterizam-se por um forte aumento dos seus consumos energéticos, designadamente de electricidade, e as previsões apontam para a manutenção desta tendência no futuro¹⁸. Para satisfazer esta necessidade será, por conseguinte, necessário dispor de meios de financiamento acrescidos, que será preciso mobilizar a partir de fontes privadas, bilaterais ou multilaterais.

3.2 Cinco anos de cooperação euro-mediterrânica no sector da energia

Tal como aconteceu no domínio dos transportes, foi igualmente estabelecido um Fórum Euro-mediterrânico da Energia¹⁹ na sequência da Declaração de Barcelona.

¹⁸ Com base no montante avaliado em 190 mil milhões de dólares de investimentos necessários para o sector da energia nos parceiros mediterrânicos nos próximos dez anos, o Observatório Mediterrânico da Energia considera que perto de 110 mil milhões serão mobilizados apenas pelo sector da electricidade, dos quais 70 mil milhões para a produção de electricidade.

¹⁹ O Fórum Energia é composto pelos representantes dos 15 Estados-Membros da União Europeia e dos 12 parceiros mediterrânicos ao nível do Director-Geral da Energia. Financiada pelo Programa MEDA,

O Fórum Energia impôs-se a partir da sua criação, em 1997, como a instância de referência em matéria de desenvolvimento e de orientações para a cooperação euro-mediterrânica no domínio da energia.

O Plano de Acção (PdA), que abrange o período de 1998-2002, aprovado pela Conferência Ministerial de Bruxelas em 1998, especifica as iniciativas a levar a efeito no âmbito da cooperação energética euro-mediterrânica e constitui um quadro de referência para os trabalhos do Fórum. Este plano de acção propõe medidas específicas em matéria de cooperação política e administrativa, bem como de cooperação industrial. No plano político e administrativo, coloca a tónica na adaptação do quadro institucional e legislativo dos parceiros mediterrânicos, bem como na elaboração, no âmbito do fórum, de orientações políticas euro-mediterrânicas em matéria de energia. No que refere à indústria, salienta a necessidade de adaptação das empresas industriais às variáveis do mercado (nomeadamente ao aumento da procura), de tomar em linha de conta a noção de eficiência energética e de cooperar a nível euro-mediterrânico.

* * * *

A exemplo do que aconteceu com o sector dos transportes, o período de arranque do Processo de Barcelona caracterizou-se sobretudo pela definição do âmbito e dos instrumentos da cooperação energética. O Fórum de Granada marcou, todavia, uma mudança de ritmo, ao orientar a cooperação de forma determinante para uma acção assente sobre determinados temas prioritários de cooperação.

3.3 Definição de prioridades: consequências do Fórum de Granada

Na terceira reunião do Fórum, realizada em Granada (Espanha) em Maio de 2000, reforçou-se a dinâmica da cooperação energética euro-mediterrânica e aprovaram-se as orientações relativas a três grupos de trabalho *ad hoc* que serão lançados no decurso do ano 2001.

Além disso, o Fórum de Granada permitiu reafirmar o carácter prioritário dos seguintes temas:

- Reforma do quadro jurídico-regulamentar e reestruturação da indústria energética dos Parceiros Mediterrânicos.

Recentemente, os Estados-Membros da UE empreenderam uma reforma profunda do quadro jurídico-regulamentar dos seus sectores energéticos²⁰. A nível dos parceiros mediterrânicos, o sector da energia é ainda, por regra, caracterizado por um monopólio centralizado e controlado pelo Estado. Esta situação prejudica gravemente a realização de investimentos directos estrangeiros, de extrema importância para fazer face ao aumento da capacidade de produção exigida pela crescente procura de energia, em especial no sector da electricidade. A fim de satisfazer as exigências de concorrência do mercado, os parceiros mediterrânicos

este fórum constitui o principal instrumento de promoção do diálogo entre a UE e os parceiros mediterrânicos sobre as questões energéticas.

²⁰

O ritmo deste processo de reforma foi impulsionado com a adopção, em Dezembro de 1996, da Directiva da UE relativa ao mercado interno da electricidade (96/92/CE) e, em Junho de 1998, da Directiva sobre o mercado interno do gás (98/30/CE).

devem, por conseguinte, iniciar um processo global de reforma. Este processo deverá conduzir à criação de um quadro adequado, que satisfaça os critérios internacionais em matéria de investimentos e que tome em consideração a experiência da reforma do sector da energia realizada na UE. Salientam-se, em especial, algumas medidas a levar a efeito no plano nacional em matéria de liberalização:

- * Criação de autoridades independentes de regulação;
 - * Separação dos tipos de actividades: produção, transporte, distribuição e comercialização;
 - * Progressiva introdução da concorrência ao nível da produção e da distribuição;
 - * Redução das subvenções e reforma do sistema de tarifação a fim de aproximar preços e custos;
 - * Promoção da participação privada, nomeadamente através da concessão de autorizações aos produtores independentes de electricidade (IPP) para operar no segmento da geração de energia.
- Convergência das políticas energéticas da UE e dos parceiros mediterrânicos.

Esta aproximação revela-se particularmente necessária no que diz respeito à segurança do aprovisionamento, à competitividade das empresas e à abordagem ambiental na perspectiva da criação de uma zona de comércio livre euro-mediterrânica. É neste contexto que a União Europeia promove a adesão dos parceiros mediterrânicos ao Tratado da Carta da Energia, quadro de referência em matéria de segurança do aprovisionamento e de promoção do investimento.

- Integração dos mercados mediterrânicos e desenvolvimento das interligações

Este objectivo, directamente relacionado com a segurança do aprovisionamento energético na região, encontra-se inscrito na "Estratégia Comum da União Europeia para a região mediterrânica"²¹ que estabelece que a União tenciona apoiar "*a interligação das infra-estruturas entre os parceiros mediterrânicos e entre estes e a União Europeia, com base na experiência das redes transeuropeias (RTE) no domínio dos transportes, da energia e das telecomunicações*" fazendo, igualmente, parte integrante da estratégia energética esboçada no Livro Verde sobre a segurança do aprovisionamento energético da União²², adoptado pela Comissão em 29 de Novembro de 2000. Este objectivo poderá ser atingido através do reforço da cooperação entre os sectores industriais da UE e dos parceiros mediterrânicos, cooperação essa que deverá prioritariamente centrar-se no desenvolvimento das interligações norte-sul e sul-sul. O apoio das instituições financeiras internacionais, designadamente do Banco Europeu de Investimento, deverá igualmente incidir no desenvolvimento e modernização das infra-estruturas de produção e de transporte da energia. Por último, na mesma ordem de ideias, será considerado um alargamento do

²¹ Esta Estratégia Comum foi adoptada em Junho de 2000 pelo Conselho Europeu de Santa Maria da Feira.

²² COM(2000) 769, ver terceira parte, II/B/3 "Garantir o aprovisionamento externo".

INOGATE²³ aos países mediterrânicos, conforme debatido por ocasião da conferência ministerial realizada no âmbito do Programa SYNERGY em Atenas, em Junho de 2000.

- Desenvolvimento sustentável dos parceiros mediterrânicos e utilização das energias renováveis.

O objectivo de um modelo de desenvolvimento sustentável destinado aos parceiros mediterrânicos está subjacente às exigências de eficiência energética, poupança de energia e protecção do ambiente. Este objectivo exige, nomeadamente, o desenvolvimento de acções orientadas para a melhoria da eficácia do processo de produção de electricidade, a redução sensível das perdas da rede de electricidade e o controlo das emissões de gases responsáveis pelo efeito de estufa.

A utilização e promoção das energias renováveis, com base no potencial específico da região mediterrânea (nomeadamente em matéria de energia solar e eólica), deveriam contribuir de forma significativa para a reestruturação do sector, reforçando simultaneamente a protecção do ambiente. O desenvolvimento das fontes de energia renováveis contribuirá igualmente para o esforço de diversificação das fontes de energia, numa óptica de aumento da segurança do aprovisionamento a nível euro-mediterrânico e de redução da dependência energética externa de alguns parceiros mediterrânicos. Por último, a utilização das energias renováveis assume um carácter de serviço público, uma vez que facilita o acesso das populações rurais isoladas à rede energética.

Acresce que o debate em curso na UE em torno dos objectivos de Quioto, relativamente às modalidades de utilização dos mecanismos de flexibilidade (Flexible Mechanisms), particularmente do mecanismo de desenvolvimento não poluente (Clean Development Mechanism), poderia criar um novo espaço de cooperação com os parceiros mediterrânicos.

4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

4.1 Para o sector dos transportes

À medida que se vão progressivamente lançando as bases da zona de comércio livre euro-mediterrânica (progressos na conclusão e entrada em vigor dos acordos bilaterais de associação, desmantelamento aduaneiro em curso na maior parte dos países) e se precisam as perspectivas de adesão à UE da maior parte dos parceiros mediterrânicos (Turquia, Chipre, Malta), a modernização dos sistemas de transporte nos países da margem sul do Mediterrâneo constitui, hoje mais que nunca, uma prioridade.

²³

O programa INOGATE (Transporte Interestatal de Petróleo e Gás para a Europa) consiste num programa comunitário lançado em 1995 com o objectivo de promover a construção e a interligação das infra-estruturas de distribuição de gás e de petróleo entre a Europa e as regiões do Mar Cáspio, Mar Negro, Mediterrâneo e sudeste da Europa. O INOGATE deu lugar a um acordo internacional (INOGATE Umbrella Agreement) actualmente assinado por 17 países do sudeste da Europa (incluindo a Turquia), do Cáucaso e da Ásia Central, que oferece um quadro para a resolução das questões relativas ao funcionamento, manutenção e segurança das referidas infra-estruturas.

Esta modernização assenta na combinação de uma acção estrutural (redes e infra-estruturas) com uma acção reformadora (adaptação do quadro institucional, legislativo e regulamentar e respeito pelas normas internacionais). Recorde-se, com efeito, que os dois tipos de acção são interdependentes na medida em que o aumento dos fluxos de investimento exigidos pelo desenvolvimento das infra-estruturas depende, em muito larga medida, da reforma dos sectores de transporte nos parceiros mediterrânicos. De resto, embora esta abordagem se inscreva numa perspectiva multimodal, deverá ser prestada particular atenção ao transporte marítimo, tendo em atenção o predomínio deste modo de transporte nos fluxos de mercadorias euro-mediterrânicos, bem como ao transporte aéreo, preponderante em termos de transporte de passageiros.

O quadro de cooperação regional proposto pelo Processo de Barcelona - de que o Fórum Euro -Mediterrânico dos Transportes constitui a chave-mestra - bem como os fundos disponíveis no âmbito do programa MEDA podem e devem, neste contexto, desempenhar um papel catalisador. A rede estatística criada pelo projecto Med-Trans deverá intervir em apoio a este processo, com vista a disponibilizar os dados estatísticos, indicadores e marcos de referência necessários à execução da cooperação reforçada nesse domínio.

4.2 Para o sector da energia

Os parceiros mediterrânicos vivem um período em que o seu sector energético exige um ajustamento exaustivo. Esta reforma deve assentar num processo de liberalização do sector, reestruturação da indústria energética e desenvolvimento das energias renováveis. O desenvolvimento das interligações de produção e de transporte da energia é igualmente prioritário para a segurança do aprovisionamento energético a nível euro-mediterrânico. A União Europeia tudo fará, a este respeito, no sentido de promover a adesão dos parceiros mediterrânicos ao Tratado da Carta da Energia e ao Programa INOGATE.

Com base nestes princípios, a UE criou o instrumento adequado (o Fórum Euro-Mediterrânico da Energia) com vista a assegurar um diálogo permanente. Este diálogo destina-se a promover o debate e a troca de impressões com os parceiros mediterrânicos sobre as medidas mais adequadas para estimular e acompanhar o processo de reforma do sector energético.

Anexo 1 : Dados, superfície e população da UE e dos parceiros mediterrânicos

Fonte MEDSTAT	Superfície (km ²)	População 1998 (Milhão)	População projecção 2025
UE (15 Estados-Membros)	3 240 000	374,6	388,3
MED (12 parceiros mediterrânicos)	5 400 000	225,6	338,3

Anexo 2 : Principais dados dos transportes no Mediterrâneo

Distribuição do tráfego de mercadorias a nível euro-mediterrânico Dados 1997	Fluxo	Transportes marítimos	Transportes aéreos	Transportes rodoviários	Caminho-de-ferro
Volume	163 milhões de toneladas	83%	0,2%	4,24%	0,67%
Valor	110 milhões de euros	53%	16%	23%	0,84%

Transporte de passageiros a nível euro-mediterrânico Dados 1997	Transportes aéreos	Transportes marítimos
Milhão	86	8,5

Fonte: estatísticas MEDSTAT

Indicadores relativos às infra-estruturas de transportes nos parceiros mediterrânicos					
	Rede de estradas		Rede ferroviária		
País	Comprimento (km)	Densidade (km/1000 km²)	Comprimento	Densidade (km/1000 km²)	Notas
Argélia	100 992	42,40	4 219	1,77	
Chipre	10 654	1 151,66	-	-	
Egipto	44 498	44,43	4 810	4,80	
Israel	15 464	698,31	962	43,44	
Jordânia	7 519	84,16	386	4,32	Nota 1
Líbano	6 359	608,40	-	-	
Malta	1 972	6 240,51	-	-	
Marrocos	57 520	80,92	1 907	2,68	
Autoridade Palestiniana	2 055	342,60	-	-	
Síria	41 451	223,84	2 767	14,94	
Tunísia	18 997	122,24	1 860	11,97	
Turquia	382 000	468,95	8 607	10,57	
MED	683 122	128,00	20 708	5,51	Nota 2
Notas					
1. Comprimento da rede ferroviária: apenas a rede Hijazi					
2. Densidade da rede ferroviária MED: os números indicados não incluem os países sem rede ferroviária.					

Fonte: MEDSTAT. As estatísticas completas estão disponíveis na publicação do Eurostat «Evolução dos transportes nos países do Mediterrâneo» (OPOCE, 1999, número de catálogo: CA-23-99-306-PT-C). Estas estatísticas foram elaboradas pela Eurostat e pela CESD-Roma em colaboração com os Institutos Nacionais de Estatística dos parceiros mediterrânicos.

Anexo 3: Evolução da situação a nível regional (12 parceiros mediterrânicos) em matéria de energia no período de 1985-1998.

Bacia Mediterrânica (12 parceiros mediterrânicos)

Consumo interno bruto	1985		1990		1995		1996		1997		1998	
	Mtep	%										
Total	117,7	100,0	152,4	100,0	180,3	100,0	189,7	100,0	198,7	100,0	207,3	100,0
Combustíveis sólidos	16,3	13,8	22,1	14,5	23,8	13,2	27,4	14,4	30,1	15,2	31,9	15,4
Petróleo e produtos petrolíferos	73,4	62,4	89,6	58,8	103,7	57,5	107,0	56,4	108,8	54,7	112,2	54,1
Gás natural	15,4	13,1	27,1	17,8	37,5	20,8	39,2	20,7	43,4	21,8	46,2	22,3
Nuclear	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Energias renováveis	12,5	10,6	13,8	9,1	15,5	8,6	16,2	8,5	16,3	8,2	16,6	8,0
Outros combustíveis	0,2	0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,2	0,1	0,3	0,1
Produção de electricidade (TWh)	1985		1990		1995		1996		1997		1998	
	TWh	%										
Total (TWh)	121,3	100,0	172,1	100,0	239,2	100,0	258,3	100,0	277,7	100,0	296,9	100,0
Nuclear	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Térmica clássica	95,9	79,1	131,0	76,1	183,1	76,6	196,0	75,9	215,2	77,5	231,4	77,9
Hidroeléctrica, Eólica, Solar & Geotérmica	25,4	20,9	41,1	23,9	56,1	23,4	62,4	24,1	62,6	22,5	65,5	22,1
Térmica clássica (TWh)	95,9	79,1	131,0	76,1	183,1	76,6	196,0	75,9	215,2	77,5	231,4	77,9
Carvão	24,9	20,5	33,4	19,4	53,0	22,2	58,8	22,8	64,7	23,3	70,0	23,6
Produtos petrolíferos	47,1	38,8	49,5	28,8	56,2	23,5	56,7	21,9	60,5	21,8	68,2	23,0
Gás natural	23,9	19,7	48,1	27,9	73,7	30,8	80,3	31,1	89,7	32,3	93,0	31,3
Biomassa & Outras	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,2	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1

Dependência energética (%) (dados AIE-OCDE)	1985	1990	1995	1996	1997	1998
Todos os combustíveis	-45,7	-37,6	-23,8	-22,4	-23,0	-21,2
Combustíveis sólidos	34,7	41,5	47,9	50,8	54,3	54,8
Petróleo e produtos petrolíferos	-53,9	-44,8	-24,9	-23,5	-22,6	-18,3
Gás natural	-129,2	-96,3	-75,6	-79,3	-86,8	-89,2
