



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 7.8.2003
COM(2003) 442 final

**RELATÓRIO DA COMISSÃO
AO CONSELHO, AO PARLAMENTO EUROPEU,
AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU
E AO COMITÉ DAS REGIÕES**

**REDES TRANSEUROPEIAS
RELATÓRIO ANUAL 2001**

{SEC(2003) 849}

ÍNDICE

Relatório de síntese: panorâmica das RTE em 2001	5
1. Progressos em projectos específicos	12
1.1. Energia	12
1.2. Telecomunicações	12
1.3. Transportes	12
2. Novas orientações e perspectivas; legislação; comités e grupo de trabalho misto das RTE	15
2.1. Novas orientações e perspectivas	15
2.1.1. Energia	15
2.1.2. Telecomunicações	16
2.1.3. Transportes	16
a) O Livro Branco da Comissão sobre a política europeia de transportes	16
b) Interoperabilidade das redes ferroviárias da RTE-Transportes	18
c) O Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS)	19
d) O "pacote da infra-estrutura ferroviária"	20
e) Gestão do Tráfego Aéreo (ATM)	22
f) Aeroportos	22
2.2. Legislação	22
2.2.1. Revisão do regulamento financeiro da RTE	22
2.2.2. Revisão das orientações da RTE-Energia	23
2.2.3. Revisão das orientações da RTE-Telecom	24
2.2.4. Revisão das orientações da RTE-Transportes	24
2.3. Comités da energia, telecomunicações e transportes; Grupo de Trabalho Misto	25
2.3.1. Energia	25
2.3.2. Telecomunicações	25
2.3.3. Transportes	25
2.3.4. Grupo de Trabalho Misto (Transportes/Ambiente)	26
3. Financiamento das RTE	27
3.1. Energia	27
3.2. Telecomunicações	27

3.3.	Transportes.....	28
3.4.	IDA (Transferências de dados entre administrações)	30
3.5.	Fundos estruturais e Fundo de Coesão.....	30
3.5.1.	FEDER	30
3.5.2.	Fundo de Coesão	30
3.6.	Empréstimos do Banco Europeu de Investimento (BEI)	32
3.7.	Financiamento pelos Estados-Membros	34
3.8.	Financiamento de infra-estruturas em países terceiros	34
3.8.1.	PHARE.....	34
3.8.2.	CARDS	35
3.8.3.	TACIS	35
3.8.4.	MEDA.....	36
3.8.5.	ISPA	36
4.	Financiamento das RTE: outras questões	40
4.1.	Programa Indicativo Plurianual para a RTE-T (2001-2006).....	40
4.2.	O orçamento da RTE-T fora do âmbito dos PIP	42
4.3.	O Mecanismo de Capital de Risco para as RTE	43
5.	avaliação.....	44
5.1.	Energia	44
5.2.	Telecomunicações	44
5.3.	Transportes.....	45
6.	Relações externas	45
6.1.	Energia	45
6.2.	Transportes.....	47
7.	Outras Políticas da União dimensionadas segundo as RTE.....	50
7.1.	Ambiente.....	50
7.2.	Investigação e desenvolvimento	51
7.3.	Concorrência	52

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Financiamento comunitário das RTE em 2001 (<i>milhões de euros</i>)	11
Quadro 2: Dotações autorizadas relativas à RTE-Energia (<i>milhões de euros</i>)	27
Quadro 3: RTE-T 2001 – Apoio financeiro e número de acções propostas por categoria.....	28
Quadro 4: Propostas de acções e apoios, repartidas por tipos e formas, relativas às RTE 2001	29
Quadro 5: Modos de transporte	29
Quadro 6: Dotações autorizadas através do Fundo de Coesão para o financiamento da RTE- Transportes, por país	31
Quadro 7: Decisões de financiamento de RTE tomadas em 2001 ao abrigo do Fundo de Coesão, por país e modo, expressas em percentagens	31
Quadro 8: Empréstimos do BEI a favor das RTE (<i>milhões de euros</i>)	34
Quadro 9: Orçamento ISPA para 2001 – Sector dos transportes, dividido por subsectores	37
Quadro 10: Orçamento ISPA para 2001: autorizações por país.....	37
Quadro 11: Financiamentos ISPA de projectos de transporte decididos em 2000 e 2001.....	38
Quadro 12: Programa Indicativo Plurianual RTE-T 2001-06 - Decisão-Quadro	43

RELATÓRIO DE SÍNTESE: PANORÂMICA DAS RTE EM 2001

A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões o “Relatório Anual de 2001 relativo às Redes Transeuropeias (RTE)”, em conformidade com o Artigo 16º do Regulamento nº 2236/95, alterado pelo Regulamento nº 1655/99 do Parlamento Europeu e do Conselho, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias.

O ano de 2001 foi o primeiro ano de execução do Programa Indicativo Plurianual (PIP) para o período 2001-2006 da RTE-Transportes, criado no âmbito do Regulamento Financeiro das RTE (Regulamento nº 2236/95 do Conselho). O PIP foi estabelecido para racionalizar e aperfeiçoar a gestão das redes transeuropeias de transportes: abrange os projectos prioritários de “Essen” já em curso, para além das novas prioridades de acção, nomeadamente o projecto Galileo, a supressão de estrangulamentos na rede ferroviária da RTE-T, os projectos transfronteiras e sistemas inteligentes para o transporte rodoviário e aéreo. Na secção 4.1 e no Anexo X são dados mais pormenores sobre o PIP.

1. PROGRESSOS CONCRETOS EM PROJECTOS ESPECÍFICOS

Energia: no final de 2001 estavam em curso seis projectos prioritários, um encontrava-se em construção e três estavam em fase de redefinição ou autorização.

Telecomunicações: foi dada especial atenção aos planos comerciais através do projecto de apoio *Business Planning Service* (BPS - serviço de planeamento comercial), que prestou aconselhamento especializado aos participantes do projecto para os ajudar a colmatar esta lacuna.

Transportes: o ano de 2001 pode ser descrito como um ano de sucesso na execução dos catorze projectos identificados pelo Conselho Europeu de Essen. Dois destes projectos foram concluídos, a maioria dos restantes avançou bem e dentro do calendário previsto e só alguns projectos depararam com entraves ou atrasos.

Na secção 1 e nos anexos são fornecidos mais pormenores.

2. NOVAS ORIENTAÇÕES E PERSPECTIVAS; LEGISLAÇÃO; COMITÉS E GRUPO DE TRABALHO MISTO NO DOMÍNIO DAS RTE

Em 2 de Outubro, a Comissão apresentou uma proposta de modificação do regulamento financeiro das RTE, designadamente, o Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) nº 2236/95 do Conselho que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias.

Para além disso, e no seguimento da sua Comunicação sobre a infra-estrutura europeia da energia (COM(2001) 775), a Comissão identificou uma série de lacunas na rede transeuropeia de energia. Por esse motivo, foi decidido alargar a proposta (contemplando a taxa máxima de apoio de 20%) para abranger projectos energéticos prioritários.

Energia:

Em 20 de Dezembro de 2001, a Comissão propôs uma revisão da Decisão nº 1254/96/CE que estabelece um conjunto de orientações respeitantes às redes transeuropeias no sector da energia.

Também nesta data foi apresentada uma Comunicação sobre a infra-estrutura europeia da energia (COM(2001) 775 final).

O Comité de Apoio Financeiro às RTE-E reuniu uma vez em 2001.

Telecomunicações:

A Comissão concluiu uma avaliação da aplicação da Decisão nº 1336/97/CE no período de Julho de 1997 a Junho de 2000. Com base nesta avaliação, a Comissão apresentou, em 10 de Dezembro de 2001, propostas de alteração das orientações respeitantes às redes transeuropeias de telecomunicações.

O Comité de Apoio Financeiro às Telecomunicações reuniu três vezes.

Transportes:

1. Novas orientações e perspectivas:

- Livro Branco da Comissão sobre a Política Europeia de Transportes: em Setembro de 2001, a Comissão aprovou o seu Livro Branco “A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções”. O Livro Branco propõe um programa de cerca de 60 medidas que irá permitir que o crescimento dos transportes seja gradualmente dissociado do crescimento do PIB, tal como foi recomendado na estratégia de desenvolvimento sustentável acordada pelo Conselho Europeu de Gotemburgo, em Junho de 2001.
- Interoperabilidade das redes ferroviárias da RTE-Transportes: a interoperabilidade das redes ferroviárias é uma das alavancas fundamentais de uma política de integração dos sistemas ferroviários convencionais nacionais para tornar os serviços internacionais mais competitivos. No caso do transporte ferroviário de alta velocidade, a Comunidade concretizou este objectivo em 1996 com a adopção da Directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade. A principal finalidade da Directiva 2001/16/CE, adoptada em 19 de Março de 2001, foi a de alargar à rede ferroviária convencional os mecanismos criados para a rede de alta velocidade, introduzindo-lhes algumas modificações.
- Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (*European Railways Traffic Management System* - ERTMS) é um programa abrangente que engloba três vertentes principais das actividades de desenvolvimento nas áreas de controlo/comando e sinalização (ERTMS e ETCS – *European Train Control System* – Sistema Europeu de Controlo de Comboios), telecomunicações (GSM-R - *Global System for Mobile Communication - Railways* - Sistema Global de Comunicações Móveis - Caminhos-de-Ferro) e gestão de tráfego (ERTMS/ETML - *ERTMS Traffic Management Layer* – Nível ERTMS de Gestão

do Tráfego). De um modo geral, em 2001 as actividades avançaram de forma consistente, tanto na vertente horizontal como na vertical.

- “Pacote da infra-estrutura ferroviária”: a Comissão apresentou, em 1998, três propostas para a infra-estrutura ferroviária, o chamado “pacote da infra-estrutura”. Estas três directivas foram ratificadas em 20 de Dezembro de 2000 pelo Conselho e em 1 de Fevereiro de 2001 pelo Parlamento Europeu, numa “mini-sessão”. Seguiu-se a sua publicação, em 15 de Março de 2001, e a entrada em vigor na mesma data, dispondo os Estados-Membros de dois anos para as transporem para as legislações nacionais.
- Gestão do tráfego aéreo: o programa RTE-T é um instrumento financeiro importante que apoia a criação de uma rede transeuropeia eficiente abrangendo os sistemas nacionais ATM (*Air Traffic Management* - Gestão do Tráfego Aéreo), especialmente através da promoção da interoperabilidade, da interligação e dos progressos técnicos.
- Aeroportos: de acordo com as prioridades estabelecidas para a política aeroportuária, que também constam do Livro Branco da Comissão sobre os Transportes, foi atribuído especial cuidado à promoção da intermodalidade e protecção do ambiente. Na realidade, cinco dos oitos projectos recentemente apoiados dizem respeito à intermodalidade transporte aéreo/ferroviário.

2. Legislação:

- Revisão do regulamento financeiro das RTE: para enfrentar os desafios do futuro próximo, descritos no Livro Branco, a Comissão apresentou, em Outubro de 2001¹, uma proposta² de Regulamento do PE e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n° 2236/95 do Conselho que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias, aumentando, em casos excepcionais, a taxa máxima de apoio da Comunidade de 10% para 20%.
- Revisão das orientações da RTE-T: em 2 de Outubro de 2001 a Comissão propôs uma revisão da Decisão n° 1692/96/CE sobre as orientações para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes. A proposta, incluída no Livro Branco, concentra o investimento em algumas prioridades horizontais e num número limitado de projectos específicos.

3. Comité dos Transportes: o Comité de Apoio Financeiro aos Transportes reuniu três vezes, e o Comité de Orientações da RTE-T reuniu uma vez durante o ano de 2001.

O Grupo de Trabalho Misto (Transportes/Ambiente): em Junho de 1998, o Conselho Europeu de Cardiff exortou os Conselhos dos Transportes, Energia e Agricultura a desenvolverem estratégias para promoção da integração ambiental e do desenvolvimento sustentável nas suas respectivas áreas de intervenção. Em resposta

¹ COM (2001) 545.

² Alterada pelo COM(2002) 134 e pelo PE, em primeira leitura, em Julho de 2002. A proposta está actualmente a ser debatida com os conselheiros financeiros das representações permanentes no Conselho.

a este apelo, o Conselho dos Transportes desenvolveu uma estratégia, nos referidos moldes, para o sector dos transportes, que foi aprovada na sua reunião de Outubro de 1999. O Conselho estipulou uma revisão regular da estratégia, que deverá ter por base os relatórios da Comissão, devendo a primeira revisão ter lugar até Junho de 2001.

3. FINANCIAMENTO DAS RTE

As dotações atribuídas no âmbito do orçamento para as RTE em 2001 atingem os seguintes montantes:

- Transportes: 563 milhões de euros;
- Energia: 19 milhões de euros;
- Telecomunicações: 30,4 milhões de euros.

Para uma panorâmica detalhada do financiamento das RTE pela Comunidade em 2001, consultar os Quadros 1 a 5.

Uma série de acções das RTE foram financiadas pelos Fundos estruturais e pelo Fundo de Coesão (Quadros 6 e 7), bem como por empréstimos do BEI - Banco Europeu de Investimento (Quadro 8).

Financiamento de infra-estruturas em países terceiros: os instrumentos PHARE, CARDS, TACIS, MEDA e ISPA asseguram o financiamento de acções nos países candidatos e nos países terceiros.

4. FINANCIAMENTO DAS RTE: OUTRAS QUESTÕES

Programa Indicativo Plurianual (PIP) para as RTE-T (2001-2006): em Setembro de 2001, a Comissão Europeia adoptou a Decisão nº 2654 sobre o Programa Indicativo Plurianual para o financiamento da Rede Transeuropeia de Transportes no período 2001-2006. Depois de avaliar todas as propostas recebidas, a Comissão atribuiu 2 780 milhões de euros, a título indicativo, aos projectos que apresentam bons resultados. Quase 50% deste montante irá para grandes projectos de infra-estruturas aprovados pelo Conselho Europeu de Essen, em 1994, e 20% serão destinados ao programa Galileo, sendo o resto repartido entre a resolução de estrangulamentos ferroviários, vários projectos transfronteiras e sistemas inteligentes de transportes.

O orçamento fora do âmbito do PIP: foram seleccionados 53 projectos e estudos de infra-estruturas de transportes para co-financiamento através das dotações correntes anuais do orçamento para 2001 da RTE-T, de acordo com o Regulamento (CE) do Conselho nº 2236/95 que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias.

O Mecanismo de Capital de Risco das RTE: devido ao elevado efeito multiplicador, o Mecanismo de Capital de Risco (*Risk Capital Facility*) das RTE não só irá disponibilizar meios suplementares para um sector onde são detectáveis carências no mercado, como também irá apoiar o desenvolvimento de instrumentos financeiros inovadores, num sector tradicionalmente centrado nas subvenções. Contrariamente às bonificações das taxas de juro e a outras formas de subvenção, as contribuições concedidas a título deste instrumento serão também reembolsáveis.

5. AVALIAÇÃO

Energia: 2001 foi um ano de transição em termos de avaliação do Programa RTE-Energia, uma vez que a avaliação intercalar foi levada a cabo em 1999 e a próxima avaliação não será efectuada antes de 2003/2004.

Telecomunicações: todos os projectos foram revistos pelo menos uma vez em 2001. No total foram sete os projectos considerados insuficientes, quer por razões técnicas, quer por se ter concluído que não tinham perspectivas de gerar serviços viáveis, e tomou-se a decisão de lhes pôr termo.

Transportes: os projectos financiados ao abrigo da rubrica orçamental relativa à RTE-T não são apenas examinados na fase de candidatura, sendo também sujeitos a avaliações exaustivas intercalares e *ex post*, para verificar a sua conformidade com os objectivos iniciais.

2001 foi também um ano de transição, uma vez que a avaliação intercalar irá realizar-se em 2003/2004. Todavia, os projectos RTE-T são examinados e avaliados anualmente através dos relatórios sobre a evolução dos projectos individuais (*Individual Project Status Report*), apresentados pelos promotores com o aval dos Estados-Membros em questão.

6. RELAÇÕES EXTERNAS

Em matéria de desenvolvimento das redes, a proposta da Comissão para a revisão das orientações da RTE-E irá reforçar os aspectos relacionados com a dimensão externa da UE em cinco projectos do sector eléctrico.

As negociações para o alargamento da União estão a progredir bem e vieram clarificar as carências significativas dos países candidatos na área dos transportes³.

Em 2001 foram efectuados investimentos significativos nos corredores pan-europeus.

7. OUTRAS POLÍTICAS DA UNIÃO DIMENSIONADAS SEGUNDO AS RTE

Ambiente

Na distribuição do orçamento para 2001 das RTE prestou-se uma atenção especial à conformidade das acções co-financiadas com a legislação ambiental da Comunidade. Foi, designadamente, exigida uma declaração específica das autoridades do Estado-Membro responsáveis pela monitorização dos sítios da Rede Natura 2000.

Investigação e desenvolvimento

No âmbito do 5º Programa-Quadro em matéria de Investigação, de Desenvolvimento Tecnológico e de Demonstração (1998-2002) já tinham sido iniciados, em várias acções e programas fundamentais, muitos projectos que contribuem para o desenvolvimento e execução das políticas da RTE-T. Durante o ano de 2001, foram lançados outros projectos, que começarão a dar resultados úteis num futuro próximo.

³ Tendo em vista o alargamento da UE, em 2004, e no intuito de contribuir para a elaboração da proposta de uma revisão significativa das orientações da RTE-T em 2003, será constituído um Grupo de Alto Nível, sob a presidência do antigo Comissário Karel Van Miert, que contará com a participação de todos os Estados-Membros e, pela primeira vez, de observadores de alto nível dos Países de Adesão.

Concorrência

No interesse dos consumidores e da Comunidade no seu conjunto, os projectos das RTE foram seleccionados e geridos tendo plenamente em conta os benefícios potenciais da concorrência. A este respeito, deve garantir-se o acesso adequado às RTE de acordo com as regras aplicáveis no respectivo sector.

Quadro 1: Financiamento comunitário das RTE em 2001 (milhões de euros)

<i>Sector</i>	<i>Tipo de apoio</i>	<i>Instrumento</i>	1993-1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ⁴
<i>Transportes</i>	<i>Empréstimos</i>	<i>BEI⁵⁻⁶</i>	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4989	5161
	<i>Garantia de empréstimos</i>	<i>FEI⁵⁻⁶</i>	161	303	55	71	256	55	n.d.
	<i>Subvenções</i>	<i>FEDER⁶⁻⁷</i>	999	2 639	527	n.d.	n.d.	n.d.	2 200 ⁹
		<i>Fundo de Coesão</i>	2 995	1 221	1 251	1 337	444	1287	1318
	<i>Subvenções, bonificação de juros, garantia de empréstimos e co-financiamento de estudos</i>	<i>Rubrica orçamental RTE B5-700</i>	625	280	352	474	497	581	563
		<i>(Projectos específicos)</i>	362	211	211	305	266	288 ⁸	247
<i>Energia</i>	<i>Empréstimos</i>	<i>BEI⁵⁻⁶</i>	1992	1415	854	393	174	392	220
	<i>Garantias</i>	<i>FEI⁵⁻⁶</i>	220	270	4	5	0	0	n.d.
	<i>Subvenções e co-financiamento de estudos</i>	<i>Fundos estruturais</i>	764	1 265	277	n.d.	355	n.d.	n.d.
		<i>Rubrica orçamental RTE B5-710</i>	12	9	24	19	29	14	19
<i>Telecomunicações</i>	<i>Empréstimos</i>	<i>BEI⁵⁻⁶⁻⁹</i>	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2726	994
	<i>Garantias</i>	<i>FEI⁵⁻⁶⁻⁸</i>	175	9	276	230	44	165	n.d.
	<i>Contribuições financeiras</i>	<i>Fundos estruturais</i>	295	173	n.d.	n.d.	387 ¹⁰	n.d.	n.d.
	<i>Co-financiamento de estudos de viabilidade e de validação, bem como projectos de aplicação</i>	<i>Rubrica orçamental RTE B5-720</i>	45	16	27	28	22	35	n.d.
<i>Redes telemáticas</i>	<i>Subvenções</i>	<i>Rubrica orçamental RTE B5-721</i>	119	44	47	15	21	22	n.d.

NB: n.d. = não disponível

⁴ Montantes autorizados

⁵ Contratos assinados

⁶ Projectos RTE e relacionados com RTE

⁷ Inclui geralmente dotações autorizadas para o período de 1996 a 1999.

⁸ Inclui a gestão do tráfego ferroviário.

⁹ Estimativa

¹⁰ Apenas projectos relacionados com as RTE.

1. PROGRESSOS EM PROJECTOS ESPECÍFICOS

1.1. Energia

No final de 2001, o ponto da situação relativamente aos projectos prioritários de Essen era o seguinte: seis projectos prioritários estavam concluídos (os cinco projectos de gás e a interconexão eléctrica Portugal-Espanha), um projecto prioritário encontrava-se em execução (a interconexão eléctrica Itália-Grécia) e três projectos prioritários estavam nas fases de redefinição/autorização (as interconexões eléctricas França-Espanha, França-Itália e a conexão leste-oeste da Dinamarca).

A interconexão eléctrica Itália-Grécia entrou nas fases finais de construção e ensaio durante o ano de 2001 e começou a funcionar em Julho de 2002.

1.2. Telecomunicações

Uma avaliação intercalar realizada por consultores independentes¹¹ revelou que, apesar de o principal objectivo dos projectos nesta fase consistir na elaboração de um plano comercial, era precisamente nesse domínio que residiam geralmente as maiores debilidades. Por esse motivo passou a ser prestada uma atenção acrescida a este aspecto em todos os projectos, através do projecto de apoio do BPS (*Business Planning Service* - serviço de planeamento comercial), que forneceu aconselhamento especializado aos participantes nos projectos para os ajudar a ultrapassar essa insuficiência.

1.3. Transportes

A rede transeuropeia de transportes é um programa ambicioso para construção, modernização e interligação das principais infra-estruturas de transportes europeias.

A. Projectos prioritários de Essen

Em 2001, os catorze projectos prioritários (PP) encontravam-se em diferentes fases de execução, podendo os seus progressos ser resumidos da seguinte forma:

PP1 (Berlim-Halle/Leipzig-Erfurt-Nuremberga; Munique-Verona (eixo do Brenner)): estão em curso obras importantes, em especial no nó de Berlim e no troço Nuremberga-Munique. Foram concluídos os estudos técnicos do troço Wörgl-Baumkirchen (acesso da Áustria ao túnel previsto para a base do Brenner - troço do Vale do Baixo Inn); tiveram início as negociações para a concessão da licença de construção, prevendo-se que estejam concluídas no início de 2002. Os estudos técnicos, económicos, geológicos e ambientais para este troço fundamental de todo o projecto prioritário – o túnel da base do Brenner – têm estado a decorrer de acordo com o previsto; a organização encarregue destes estudos – o *Brenner Base Tunnel European Economic Interest Grouping*, sediado em Innsbruck – prevê concluir a primeira fase do estudo em 2002. Do lado italiano, foram construídos vários túneis extensos para melhorar o traçado da linha e reduzir os troços com maior declive. O túnel de Fleres (7,4 km), em especial, que ficou concluído em 2001, e o

¹¹ Avaliação Intercalar da acção RTE-Telecomunicações, PLS Rambøll, Maio de 2001.

novo traçado da linha em Ceraino, que entrou em serviço no ano anterior, permitem evitar troços antigos da linha que se podiam considerar como estrangulamentos.

PP2 (Comboio de alta velocidade Paris-Bruxelas-Colónia-Amesterdão-Londres): as obras ao longo dos 175 quilómetros da nova linha Colónia-Frankfurt estão a avançar conforme o previsto, calculando-se que seja cumprido o prazo estabelecido para a abertura deste troço (Verão de 2002). Estão igualmente a decorrer conforme previsto as obras nos troços neerlandeses, britânicos e belgas (a abertura da novo troço Lovaina-Liège está programada para o fim de 2002), pelo que, nesta fase, se pode prever que a conclusão total do projecto PBKAL ocorra por volta de 2007.

PP3 (Comboio de alta velocidade do sul: Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier e Madrid-Vitória-Dax): no sector mediterrânico, os troços Lérida-Barcelona e Barcelona-Perpignan avançaram em conformidade com os respectivos calendários; no sector atlântico, a construção do troço Valladolid-Madrid também progrediu bastante, e o troço Valladolid-Vitória-Bilbau-Dax continua em estudo. Deu-se início ao processo de concurso para a concessão do troço internacional Perpignan-Figueras do TGV Sul, estando a adjudicação prevista para meados de 2002.

PP4 (Comboio de alta velocidade do Leste: Paris-Metz-Estrasburgo-Appenweier (Karlsruhe), com as bifurcações Metz-Saarbrücken-Mannheim e Metz-Luxemburgo); na parte alemã, as obras no sector norte (Saarbrücken-Ludwigshafen) avançaram geralmente de acordo com o previsto. Na parte francesa, tiveram início as primeiras obras preparatórias.

PP5 (Caminho-de-ferro clássico/transporte combinado: Linha de Betuwe): os trabalhos começaram em 1997. O troço ferroviário de Dintelhaven foi completado em 1999 e o túnel de Botkel será finalizado em 2002.

PP6 (Comboio de alta velocidade/transporte combinado: França-Itália (Lyon-Turim)): em 29 de Janeiro de 2001, foi assinado um tratado em que a França e a Itália assumem o compromisso de construir o troço até 2015. A França e a Itália concordaram também em substituir a empresa EEIG “Alpentunnel” pela *Lyon-Turim Ferroviaria* (LTF), com sede em França e subordinada à legislação deste país, detida em partes iguais pela RFF (*Réseau Ferré de France*) e pela RFI (*Rete Ferroviaria Italiana*). A LTF está mandatada para acelerar a fase de estudo do projecto, a fim de poder estar apta a iniciar as obras, o mais tardar, em 2006.

PP7 (Auto-estradas gregas: Pathe e Via Egnatia): as obras nos dois eixos que compõem o projecto avançaram bastante, tendo ficado concluídos 66 quilómetros da Via Egnatia e 34 quilómetros do eixo de Pathe em 2001. No final desse ano estava concluída metade da auto-estrada de Egnatia (cerca de 340 dos 680 quilómetros que constituem este eixo) e 60% da auto-estrada de Pathe (cerca de 460 dos 774 quilómetros desse eixo).

PP8 (Ligação multimodal de Portugal e Espanha ao resto da Europa): em 2001, as obras avançaram com regularidade. O traçado espanhol do corredor rodoviário Lisboa-Sevilha estará pronto em 2002, ligando Sevilha à Corunha em sete horas. Prevê-se que o corredor rodoviário central Lisboa-Valladolid esteja concluído, nas suas várias componentes, em finais de 2006. Quanto aos corredores ferroviários, em 2002 estarão concluídos melhoramentos em várias subsecções, e principalmente nas

linhas do Norte e do Sul (Lisboa-Faro), incluindo a abertura ao tráfego da ligação Lisboa-Coimbra através da actual travessia ferroviária sobre o Tejo.

PP9 (Ligação ferroviária convencional Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer): este projecto ficou concluído em 2001.

PP10 (Aeroporto de Malpensa): projecto terminado em 2001.

PP11 (Ligação rodoferroviária fixa entre a Dinamarca e a Suécia): a travessia do Øresund entrou em serviço na data prevista, Julho de 2000, e após um ano em serviço já se havia registado um aumento significativo do tráfego rodoviário nesta ligação.

PP12: a parte sueca progrediu de acordo com o respectivo calendário. Na Finlândia avançou o troço Paimio-Muurla, com 35 quilómetros, da auto-estrada E 18, com abertura ao tráfego prevista para finais de 2003/princípios de 2004.

PP13: avançou significativamente e de acordo com o calendário de execução, apesar de alguns atrasos.

PP 14 (Linha principal da costa oeste): registaram-se algumas dificuldades em respeitar os custos e prazos previstos.

No Anexo II é apresentada informação detalhada sobre os projectos prioritários de Essen da RTE-T.

B. Sistemas Inteligentes de Transporte

Em 2001 foram concluídas várias fases de projectos financiados antes da adopção do PIP, e os seis projectos iniciados no quadro do PIP produziram os primeiros resultados. Os seis projectos euro-regionais, que actualmente cobrem catorze Estados-Membros, conduziram à utilização, na Rede Rodoviária Transeuropeia (RRTE), de sistemas de monitorização do tráfego e da meteorologia, *inter alia*, ao intercâmbio de dados e a aplicações ao nível do controlo do tráfego e da informação (por exemplo, a sinalização com mensagens actualizáveis). Foram alcançados bons resultados especialmente no domínio dos sistemas e serviços de informação, com ênfase no desenvolvimento de serviços de informação baseados na *Internet* e colocados à disposição dos utilizadores pelos concessionários das auto-estradas. Os resultados alcançados em 2001 evidenciam também o desenvolvimento substancial e as potencialidades de utilização de novas fontes para a recolha de dados e prestação de serviços. Foram, por exemplo, realizados estudos-piloto que se basearam na utilização de telemóveis para calcular a duração das viagens e disponibilizar esses dados nas auto-estradas.

2. NOVAS ORIENTAÇÕES E PERSPECTIVAS; LEGISLAÇÃO; COMITÉS E GRUPO DE TRABALHO MISTO DAS RTE

2.1. Novas orientações e perspectivas

2.1.1. Energia

A Comissão Europeia considerou importante abordar as questões relacionadas com a infra-estrutura energética, examinando cuidadosamente a presente situação e chamando a atenção, a nível político, para a necessidade de agir nesta área. Foi apresentada uma Comunicação sobre a infra-estrutura europeia da energia (COM(2001) 775 final) em 20 de Dezembro de 2001.

A análise contida na comunicação demonstrou claramente que a actual infra-estrutura de gás e de electricidade, no mercado interno, não está a ser utilizada da forma mais eficiente. Por esse motivo, os passos iniciais devem ir no sentido de garantir a transparência na utilização presente da rede e assegurar a existência de incentivos à eliminação dos estrangulamentos. No entanto, uma utilização mais eficiente da infra-estrutura existente não se afigura, por si só, suficiente para aliviar os congestionamentos e fazer face à procura crescente de gás e electricidade. A necessidade de uma infra-estrutura suplementar é clara.

Contudo, as medidas que estão a ser tomadas para solucionar estes estrangulamentos revelam-se, de um modo geral, inadequadas, e torna-se imprescindível uma actuação mais eficaz, tanto a nível nacional como comunitário.

A Comissão propôs, por conseguinte, uma série de iniciativas que se afiguram necessárias para melhorar a situação da infra-estrutura energética da UE. Tais iniciativas podem agrupar-se nas seguintes cinco áreas principais:

- (1) Medidas com vista a melhorar a utilização da infra-estrutura existente.
- (2) Medidas com vista a assegurar um quadro regulamentar estável e propício ao investimento em novas infra-estruturas.
- (3) Medidas tendentes a redireccionar o apoio financeiro da Comunidade para projectos prioritários. Traduzir-se-ão numa revisão das orientações para a RTE-Energia de modo a concentrar os esforços numa lista seleccionada de doze projectos prioritários com especial interesse europeu. Sem aumentar o orçamento global da RTE-Energia, a Comissão propôs o aumento do limite máximo para possíveis co-financiamentos da UE de 10% para 20% do total dos custos de investimento dos projectos prioritários.
- (4) Medidas com vista a assegurar a consciencialização e o empenhamento político aos níveis comunitário e nacional.
- (5) Medidas com vista a assegurar o fornecimento a longo prazo de gás à Europa.

A realização do mercado interno atribui ao desenvolvimento da infra-estrutura uma importante dimensão comunitária. É essencial que haja vontade política, a nível comunitário e nacional, para promover um desenvolvimento consistente e uma utilização eficiente da infra-estrutura.

É importante que se continue a controlar a segurança do abastecimento e a adequação da infra-estrutura energética. A Comissão propôs-se, por essa razão, informar anualmente o Conselho e o Parlamento Europeu sobre a situação da infra-estrutura energética e encorajar a acção política, quando necessário, para assegurar a continuidade do desenvolvimento da infra-estrutura energética, base da prestação de um serviço a preços acessíveis de alta qualidade e da garantia do fornecimento aos consumidores.

2.1.2. Telecomunicações

A Comissão concluiu uma avaliação da execução da Decisão nº 1336/97/CE, no período de Julho de 1997 a Junho de 2000, conjuntamente com um estudo sobre as condições que serão exigíveis, no futuro, às redes transeuropeias na área das telecomunicações. Partindo desta base, a Comissão apresentou, em 10 de Dezembro de 2001, uma proposta de modificação das orientações para as redes transeuropeias de telecomunicações.

O elemento central da proposta da Comissão é concentrar o apoio nos serviços normalmente prestados pelas entidades públicas, em áreas em que o factor concorrência geralmente não se aplica. A proposta aborda os serviços governamentais e administrativos em linha, os serviços destinados aos cidadãos deficientes e idosos, os serviços de saúde, os serviços educativos e culturais, os serviços genéricos e a interligação e interoperabilidade das redes.

2.1.3. Transportes

a) O Livro Branco da Comissão sobre a política europeia de transportes

A Comissão adoptou, em Setembro de 2001, o Livro Branco “A Política Europeia de Transportes no horizonte 2010: a hora das opções”. À luz do agravamento dos congestionamentos e dos custos externos dos transportes, o Livro Branco defendia uma mudança na orientação da Política Comum de Transportes baseada no reequilíbrio dos vários modos de transporte, distanciando-se da predominância do transporte rodoviário. Se não forem tomadas medidas, o transporte rodoviário de mercadorias poderá aumentar 50% entre 1998 e 2010 e o custo do congestionamento rodoviário poderá duplicar em relação ao nível actual (equivalente a 0,5% do PIB).

O Livro Branco propõe um programa composto por cerca de 60 medidas, a maioria das quais se pode agrupar nas seguintes categorias: introdução da concorrência nos caminhos-de-ferro, através da abertura regulamentada do mercado; aperfeiçoamento e melhor aplicação da legislação social e de segurança no trabalho no sector rodoviário; promoção da intermodalidade, designadamente através do programa Marco Polo; investimento seleccionado nas RTE de caminhos-de-ferro e outras alternativas às infra-estruturas rodoviárias, conforme previsto na revisão das orientações das RTE; criação do Céu Único Europeu; introdução de um sistema justo de cobrança pela utilização de infra-estruturas; melhoria da segurança nos transportes, estabelecendo o objectivo de reduzir em 50% o número de mortes na estrada até 2010.

Estas medidas irão permitir que o crescimento dos transportes seja gradualmente dissociado do crescimento do PIB, conforme é recomendado na Estratégia para o

Desenvolvimento Sustentado, adoptada pelo Conselho Europeu de Gotemburgo, em Junho de 2001.

O Livro Branco anunciava também que a Comissão iria propor uma directiva sobre a interoperabilidade dos sistemas de portagem, com o intuito de apoiar a política global de preços a aplicar entre 2001 e 2010. Esta directiva é de extrema importância para a interoperabilidade e a continuidade do serviço ao longo da rede rodoviária transeuropeia.

Em Outubro de 2001, a Comissão propôs a revisão das orientações da rede transeuropeia. Esta proposta, cuja adopção até Dezembro de 2002 foi pedida pelo Conselho de Barcelona, reforça a prioridade atribuída à primeira série de projectos, examina cuidadosamente os progressos e responde a novos desafios com planos para seis novos projectos prioritários, incluindo a utilização do sistema Galileo de navegação por satélite e a travessia ferroviária dos Pirenéus.

Factos e números

A dimensão planeada da rede transeuropeia de transportes em 2010

- 75 200 quilómetros de estradas
- 79 400 quilómetros de caminhos-de-ferro
- 430 aeroportos
- 270 portos internacionais
- 210 portos interiores
- sistemas de gestão de tráfego, serviços de informação e de navegação à disposição dos utilizadores

RTE-T – custos e financiamento		
(estimativa de 1996)	Estimativa de custos totais	400 mil milhões de euros
por ano	Estimativa do financiamento total	16-20 mil milhões de euros
	Financiamento comunitário no período 2000-2006:	
	Orçamento das redes transeuropeias	4,2 mil milhões de euros
	Fundo de Coesão	9 mil milhões de euros
	Fundos estruturais	4-6 mil milhões de euros
	Empréstimos anuais do Banco Europeu de Investimento (em 2000)	6,6 mil milhões de euros

b) Interoperabilidade das redes ferroviárias da RTE-Transportes

A interoperabilidade das redes ferroviárias é uma das alavancas fundamentais de uma política para integrar os sistemas ferroviários convencionais de cada país, tornando os serviços internacionais mais competitivos. Uma maior interoperabilidade, ou seja, a capacidade de os comboios atravessarem as fronteiras nacionais sem terem que parar, nem terem que resolver as diferenças técnicas que provocam custos excessivos, permite a melhoria significativa do desempenho dos transportes.

No caso do transporte ferroviário de alta velocidade, a Comunidade concretizou este objectivo em 1996, ao adoptar a directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário europeu. A intenção fundamental da Directiva 2001/16/CE, adoptada em 19 de Março de 2001, era alargar à rede ferroviária convencional, com algumas modificações, os mecanismos criados para a rede de alta velocidade.

Estas directivas introduziram mecanismos comunitários para elaborar e adoptar especificações técnicas para a interoperabilidade, juntamente com regras comuns para aquilatar da conformidade com essas especificações. A exemplo do que acontecia com a directiva relativa à alta velocidade, a Directiva 2001/16/CE é a base de uma estrutura com três níveis:

- a directiva em si, com os requisitos essenciais que o sistema deve cumprir,
- as Especificações Técnicas de Interoperabilidade (ETI),
- todas as outras especificações europeias, e especialmente as normas europeias dos organismos europeus de normalização – o CEN (Comité Europeu de Normalização), o CENELEC (Comité Europeu de Normalização Electrotécnica) e o ETSI (Instituto Europeu de Normas de Telecomunicações).

Relativamente à interoperabilidade do sistema ferroviário de alta velocidade, em 2001 procedeu-se à elaboração da versão inicial das ETI, tendo a Comissão apresentado ao comité de regulamentação, em Dezembro de 2001, seis propostas de decisão relacionadas com as ETI para a alta velocidade, que recolheram um parecer favorável unânime. Tratava-se de propostas de decisão que diziam respeito aos

subsistemas de “controlo/comando e sinalização”, “energia”, “infra-estrutura”, “manutenção”, “operação” e “material circulante”.

Em relação à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional transeuropeu, foi adoptada, em 19 de Março de 2001, a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 110, 20.04.2001, p. 1). O mandato atribuído à AEIF (*Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire* - Associação Europeia para a Interoperabilidade Ferroviária) para elaborar o primeiro grupo de ETI prioritárias para o caminho-de-ferro convencional obteve um parecer favorável do comité de regulamentação em Junho de 2001. Estas ETI dizem respeito aos seguintes aspectos:

- controlo/comando e sinalização;
- aplicações telemáticas para os serviços de mercadorias;
- exploração e gestão do tráfego (incluindo as qualificações do pessoal dos serviços transfronteiras);
- vagões de mercadorias;
- problemas de ruído causados pelo material circulante e pela infra-estrutura.

Além disso, foram iniciados os trabalhos para conceber uma arquitectura representativa da rede convencional.

c) *O Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS)*

O ERTMS é um programa global que reúne três vertentes principais de actividades de desenvolvimento nas áreas de controlo/comando e sinalização (ERTMS/ETCS), telecomunicações (GSM-R) e gestão de tráfego (ERTMS/ETML). Estas aplicações devem ser orientadas para a gestão logística de passageiros e mercadorias através da cadeia de valor do transporte ferroviário, contribuindo para a criação de uma base sólida a partir da qual sejam criados serviços intermodais porta-a-porta de valor acrescentado. Uma tal abordagem deverá conduzir a um rendimento significativamente maior dos investimentos, principalmente relacionados com a segurança, optimizando simultaneamente os serviços de transporte porta-a-porta e a eficiência da exploração ferroviária.

O programa tem um objectivo triplo:

- contribuir para a interoperabilidade da rede ferroviário transeuropeia – não apenas no interior das fronteiras da UE mas antecipando também a integração a longo prazo das redes da Europa Central e Oriental;
- criar um mercado único de concursos que leve à redução significativa dos custos do equipamento e à possibilidade de aceder a equipamento de sinalização e de telecomunicações da última geração, de forma a permitir à indústria europeia do ramo dominar os mercados mundiais;
- optimizar a exploração ferroviária numa escala europeia, promovendo uma melhor rentabilidade e melhor prestação de serviços aos clientes e contribuindo

para os objectivos globais de uma maior eficiência em termos ambientais, energéticos e de segurança.

Em 2001 os trabalhos progrediram de forma consistente, tanto no plano horizontal como vertical. O plano horizontal engloba as actividades que visam elaborar um conjunto de especificações comuns de ensaio, regulamentação operacional e processos de avaliação da segurança, susceptíveis de servirem de referência para as avaliações de conformidade dos produtos dos ERTMS/ETCS e de base para a colocação das estruturas dos ERTMS/ETCS ao serviço das receitas. O plano vertical envolveu a conclusão de instalações-piloto, montadas nas composições ou na via férrea, susceptíveis de permitirem o arranque da integração de sistemas e de ensaios práticos em França, nos Países Baixos, na Itália, em Espanha e no Reino Unido. Outras actividades acessórias incluíram a prossecução de estudos de viabilidade sobre a instalação dos ERTMS/ETCS na rede ferroviária belga, assim como o apoio a actividades similares nos países da Europa Central e Oriental, sob a égide do ISPA (Instrumento Estrutural de Pré-Adesão). Por último, o trabalho continua a ser orientado em conjunção com as iniciativas legislativas em curso no domínio da interoperabilidade dos sistemas ferroviários convencional e de alta velocidade.

d) *O "pacote da infra-estrutura ferroviária"*

- Contexto legislativo

Em 1998, a Comissão apresentou três propostas para a infra-estrutura ferroviária: o "pacote da infra-estrutura". A primeira proposta de directiva tinha a intenção de aumentar a transparência nas várias actividades do sector ferroviário, ao estabelecer contabilidades separadas para a gestão da infra-estrutura e a dos serviços ferroviários. A segunda proposta de directiva visava alargar o âmbito das cláusulas da Directiva 95/18/CE relativa à concessão de licenças a todas as empresas ferroviárias estabelecidas na Comunidade – independentemente de prestarem ou não os serviços referidos no Artigo 10º da Directiva 91/440/CE –, inclusivamente para evitar que as licenças se tornassem um obstáculo à entrada no mercado. A terceira proposta destinava-se a substituir a Directiva 95/19/CE por uma nova directiva relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária (sendo as taxas calculadas com base no custo marginal).

As directivas foram ratificadas pelo Conselho, em 20 de Dezembro de 2000, e pelo Parlamento, numa "mini-sessão" que decorreu em 1 de Fevereiro de 2001. Foram publicadas em 15 de Março de 2001 e entraram em vigor na mesma data. Foram concedidos dois anos aos Estados-Membros para efectuarem a transposição das directivas, designadamente:

- Directiva 2001/12/CE, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 91/440/CE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários;
- Directiva 2001/13/CE, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviários;

- Directiva 2001/14/CE, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança.

As principais características do “pacote da infra-estrutura” são:

- abertura da rede: inicialmente serão abertos à concorrência os serviços de carga internacionais na rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias definida na Directiva 91/440, na sua versão modificada. Ficou acordado que, sete anos após a entrada em vigor da directiva, as empresas ferroviárias terão acesso à totalidade da rede ferroviária transeuropeia para o transporte internacional de mercadorias;
- a garantia dos direitos de acesso à rede de carga europeia: os direitos de acesso passarão a ser garantidos a todos os operadores ferroviários licenciados que o solicitem e que cumpram os requisitos de segurança, enquanto se deixa aos Estados-Membros a opção de concederem direitos de acesso mais amplos;
- a separação das funções essenciais, com base numa lista detalhada e exaustiva de tarefas a serem cometidas a uma autoridade diferente do operador ferroviário, com o fim de salvaguardar a não discriminação. Esta separação será acompanhada pela criação de uma entidade reguladora independente em cada país.

Neste quadro, serão tomadas em consideração as especificidades de determinados Estados-Membros:

- Face à reduzida dimensão da sua rede, o Luxemburgo fica dispensado, durante o período de transição em que não está ainda concluída a separação das funções essenciais, da obrigação de criar uma entidade reguladora independente que assegure a referida separação (a derrogação vigorará até Agosto de 2004).
- Derrogações semelhantes foram concedidas à Irlanda e à Grécia (por um período de cinco anos, dependendo de uma eventual prorrogação da autorização da Comissão), por se encontrarem isoladas do resto da rede europeia.
- Fixação de taxas: foi reconhecido o princípio básico da aplicação de taxas sobre os custos marginais, mas foram autorizados suplementos, sob condição de que o mercado os suporte e desde que a fixação de taxas permaneça transparente e não discriminatória, embora se mantenha a salvaguarda da competitividade do transporte internacional de carga. O acordo prevê a aplicação do princípio de que os custos da infra-estrutura devem ser cobertos pelo utilizador, embora reconheça que se trata de um objectivo de longo prazo, dependente da aplicação de taxas a outros modos de transporte. É também autorizada a redução das taxas de base para favorecer a utilização de linhas subaproveitadas.
- Segurança: o nº 2 do Artigo 7º da Directiva que altera a Directiva 91/440/CE estipula que as regras de segurança devem ser definidas por entidades que não efectuem serviços de transporte ferroviário, mas devem ser aplicadas pelas empresas ferroviárias.

e) *Gestão do Tráfego Aéreo (ATM)*

O programa RTE-T é um instrumento financeiro importante que apoia a criação de uma rede transeuropeia eficiente que envolva todos os sistemas ATM nacionais, especialmente através da promoção da interoperabilidade, da interconexão e de avanços técnicos.

A situação do subaproveitamento crónico da rede exige a adopção de medidas segundo duas perspectivas separadas mas paralelas, no âmbito da iniciativa do Céu Único Europeu:

- eliminação e/ou redução dos principais estrangulamentos da rede, onde e quando surgirem deficiências de capacidade; esta abordagem reactiva, local e de curto prazo envolve a execução de projectos nacionais para modernização dos serviços existentes;
- desenvolvimento e utilização de componentes da nova geração na rede para obter acréscimos uniformes e significativos na capacidade; esta abordagem pró-activa, regional e de longo prazo implica a execução de projectos e estudos pré-operacionais, bem como a criação simultânea de serviços numa base regional.

Do ponto de vista operacional e técnico foram feitos progressos significativos com a fase de execução preliminar dos sistemas *Mode S*, *ADS-B* e *VDL Mode 4*.

f) *Aeroportos*

De acordo com as prioridades estabelecidas para a política aeroportuária, que constam também do Livro Branco da Comissão sobre os Transportes, foi prestada especial atenção à promoção da intermodalidade e à protecção do ambiente, dado que cinco dos oito projectos agora apoiados dizem respeito à intermodalidade aeroportuária/ferroviária. Aeroportos servidos por interfaces intermodais bem planeados e cómodos podem contribuir para uma quebra acentuada no uso de meios de transporte individuais, bem como reduzir o congestionamento rodoviário e a poluição em torno dos aeroportos.

A eliminação dos estrangulamentos também tem sido uma prioridade. De facto, em 2001 foram três os projectos que contemplaram um acréscimo de capacidade em aeroportos existentes, enquanto outro projecto se debruçava sobre a intermodalidade no quadro de um futuro aeroporto novo.

2.2. Legislação

2.2.1. Revisão do regulamento financeiro da RTE

Afigura-se também necessário reflectir no futuro do financiamento da Comunidade e, em especial, no orçamento da rede transeuropeia. A Comissão propôs um aumento da contribuição financeira do orçamento da RTE para um máximo de 20% do custo total de projectos fundamentais que reúnam determinadas condições. Também terão de ser ponderadas outras questões relacionadas com a dimensão das várias dotações da Comunidade disponíveis para a infra-estrutura de transportes e sua coordenação após o alargamento. Neste contexto, a Comissão está a examinar novas soluções que

facilitem o financiamento da infra-estrutura. Um desafio fundamental será a criação de novos mecanismos que permitam financiamentos suplementares, através da promoção de parcerias entre os sectores público e privado e da captação de novas receitas através de uma melhor repercussão dos custos de todos os meios de transporte.

Para enfrentar os desafios de um futuro próximo que constam do Livro Branco, a Comissão apresentou, em 2 de Outubro de 2001¹², uma proposta¹³ de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n° 2236/95 do Conselho que determina as regras gerais para a concessão de um apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias, visando aumentar a taxa máxima de apoio da Comunidade, em casos excepcionais, de 10% para 20% no caso de:

- (1) projectos ferroviários transfronteiras que atravessem barreiras naturais constituindo obstáculos à livre circulação de passageiros e de mercadorias e que exijam a construção de túneis ou pontes extensos;
- (2) eliminação de estrangulamentos específicos das infra-estruturas em zonas próximas das regiões que fazem fronteira com os Países de Adesão.

Para além disso, e na sequência da sua Comunicação sobre a infra-estrutura europeia da energia (COM(2001) 775), a Comissão identificou uma série de lacunas na rede transeuropeia de energia. Decidiu-se, por esse motivo, alargar a proposta (incluindo a taxa máxima de apoio de 20%), por forma a abranger os projectos prioritários do sector energético.

2.2.2. *Revisão das orientações da RTE-Energia*

Em 20 de Dezembro de 2001, a Comissão propôs uma revisão da Decisão n° 1254/96/CE que estabelece um conjunto de orientações respeitantes às redes transeuropeias no sector da energia.

As prioridades horizontais propostas para o desenvolvimento das redes de energia incluem:

- o apoio ao funcionamento concorrencial do mercado interno da energia;
- a consolidação da segurança do abastecimento energético.

Com este ponto de partida, a Comissão identificou doze eixos prioritários (sete para as redes eléctricas e cinco para as redes de gás) considerados de grande interesse europeu. Propôs também aumentar para 20% a percentagem máxima do apoio a conceder aos projectos que contemplem estes doze eixos prioritários podem receber no âmbito do programa das RTE.

Para além disso, foram propostas várias prioridades específicas para o desenvolvimento das redes de energia, nomeadamente:

12 COM (2001) 545.

13 Alterada pelo COM(2002) 134. Alterada pelo PE em primeira leitura, em Julho de 2002. A proposta está actualmente a ser discutida com os conselheiros financeiros das representações permanentes no Conselho.

- o estabelecimento de redes de energia nas regiões insulares, periféricas e remotas;
- a interoperabilidade com as redes de energia dos países candidatos e de outros países terceiros;
- o desenvolvimento de redes eléctricas que assegurem a integração/interconexão da produção de energia de fontes renováveis;
- o desenvolvimento de redes de gás que satisfaçam a procura e a diversificação das fontes de gás natural e das vias de abastecimento.

A Comissão propôs também uma actualização da lista de projectos, uma descrição mais geral dos projectos e um processo flexível (comitologia em vez de co-decisão) para actualizar a descrição detalhada dos projectos.

A Comissão adoptou, em 20 de Dezembro de 2001, um relatório destinado ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões sobre a aplicação das orientações para as redes transeuropeias de energia no período de 1996 a 2001.

2.2.3. Revisão das orientações da RTE-Telecom

A Comissão concluiu uma avaliação da execução da Decisão nº 1336/97/CE durante o período de Julho de 1997 a Junho de 2000. Com base nesta avaliação, em 10 de Dezembro de 2001 a Comissão avançou com propostas para uma modificação das orientações para as redes transeuropeias de telecomunicações.

2.2.4. Revisão das orientações da RTE-Transportes

Em 2 de Outubro de 2001, a Comissão propôs a revisão da Decisão nº 1692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes. A proposta, incluída no Livro Branco, concentra o investimento em algumas prioridades horizontais e num número limitado de projectos específicos, actualizando a lista adoptada pelos Conselhos Europeus de Essen e Dublin.

As novas prioridades horizontais para o desenvolvimento da rede incluem:

- a concentração do investimento na criação de uma rede ferroviária que dê prioridade ao transporte de mercadorias, incluindo as ligações portuárias;
- o desenvolvimento de uma rede ferroviária de alta velocidade para o transporte de passageiros e a integração entre a capacidade do transporte ferroviário e a capacidade do transporte aéreo;
- a criação de sistemas inteligentes de transporte para otimizar as capacidades existentes.

A nova lista de projectos específicos inclui os projectos de Essen e de Dublin ainda incompletos e seis novos projectos identificados pela Comissão, designadamente: (1) Galileo – sistema global de navegação e posicionamento por satélite, (2) ligação ferroviária de alta capacidade atravessando os Pirenéus, (3) projecto de comboio de alta velocidade/transporte combinado Estugarda–Munique–Salzburgo/Linz–Viena para a Europa Oriental, (4) regularização do rio Danúbio entre Vilshofen e Straubing,

(5) interoperabilidade do comboio de alta velocidade na Península Ibérica (6) ligação fixa de Fehmarn Belt entre a Alemanha e a Dinamarca. Esta revisão é apenas um primeiro passo na revisão das orientações e, por isso mesmo, constitui um passo transitório. Oportunamente será proposta uma revisão mais aprofundada.

2.3. Comités da energia, telecomunicações e transportes; Grupo de Trabalho Misto

2.3.1. Energia

O Comité de Apoio Financeiro à RTE-E reuniu uma vez em 2001 (na secção 3.1 constam os pormenores sobre as suas decisões de financiamento). O Comité de Orientações da RTE-Energia não reuniu.

2.3.2. Telecomunicações

O Comité de Apoio Financeiro às Telecomunicações reuniu três vezes.

O Comité emitiu também o seu parecer por escrito numa ocasião e, no total, emitiu pareceres positivos sobre autorizações no montante de 30 382 466 euros (na secção 3.2 constam os pormenores sobre as suas decisões de financiamento).

2.3.3. Transportes

O Comité de Apoio Financeiro aos Transportes reuniu três vezes (na secção 3.3 constam os pormenores sobre as suas decisões de financiamento).

O comité referido no Artigo 18º das orientações (Comité de Orientações da RTE-T) reuniu apenas uma vez em 2001, em 14 de Novembro, tendo concordado com o conteúdo do relatório sobre a aplicação das orientações (e também com os restantes dados a coligir para esse relatório), conforme prevê o Artigo 18º. O comité debateu também pontos de vista sobre questões ambientais, especialmente no que diz respeito ao teor da nova Directiva 2001/42/CE relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente. Foram discutidas questões recentes relativas ao desenvolvimento da política de transportes e a adaptação do Livro Branco e das propostas de alteração da Decisão nº 1692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e do Regulamento (CE) nº 2236/95 que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias.

Workshop

Realizou-se em 15 de Novembro um *workshop* sobre os indicadores da RTE-T. Entre os participantes contavam-se os Estados-Membros, vários países candidatos e representantes da indústria. O objectivo do *workshop* foi a definição de um quadro para acompanhar as orientações actuais da RTE-T e a identificação de um conjunto de indicadores comuns. Foram apresentados os resultados provisórios de um estudo encomendado pela Comissão, que tinha por objectivo analisar os indicadores utilizados para acompanhar os programas nacionais e identificar os indicadores relevantes para monitorizar o desenvolvimento da RTE-T. O *workshop* constituiu uma parte importante do processo de validação dos indicadores, tendo-se discutido

indicadores para os diferentes modos de transporte (ferroviário, rodoviário e navegação interna) e procedido ao intercâmbio das experiências nacionais com as políticas e indicadores de infra-estruturas. Reinou um consenso generalizado de que os indicadores mais relevantes se enquadram nas categorias económica, ambiental, social e de segurança e de que devem ser realizados estudos-piloto sobre os corredores para se identificarem os indicadores apropriados.

2.3.4. *Grupo de Trabalho Misto (Transportes/Ambiente)*

Em Junho de 1998, o Conselho Europeu de Cardiff convidou os Conselhos dos Transportes, da Agricultura e da Energia a desenvolverem estratégias para a promoção da integração ambiental e do desenvolvimento sustentável no âmbito das respectivas áreas de actuação. Em resposta a esta solicitação, o Conselho dos Transportes desenvolveu uma estratégia deste tipo para o sector dos transportes, que foi aprovada na sua reunião de Outubro de 1999. A base dessa estratégia foi, em grande parte, desenvolvida por um grupo de peritos, co-presidido pelas DG TREN e ENV. Os membros do grupo de peritos provinham dos ministérios dos Transportes e do Ambiente dos Estados-Membros.

Revisão da estratégia

O Conselho preparou uma revisão periódica da estratégia com base nos relatórios da Comissão, devendo a primeira revisão ter lugar em Junho de 2001.

Em Abril de 2001, o Conselho adoptou uma resolução sobre a estratégia de integração em que reiterava a sua estratégia de integração anterior e solicitava à Comissão a realização de outras acções. A Comissão respondeu pedindo ao grupo de peritos em transportes e ambiente que elaborasse um relatório suplementar onde os peritos fariam recomendações sobre o recurso a objectivos ambientais na política de transportes, sobre um quadro jurídico para o Mecanismo de Informação sobre Transportes e Ambiente (TERM) e sobre o impacto do comércio electrónico. Três grupos de trabalho apresentaram relatórios sobre os seguintes temas:

- Objectivos ambientais específicos para cada sector;
- Elaboração de uma base jurídica adequada para o TERM;
- Impacto do comércio electrónico nos transportes e no ambiente.

3. FINANCIAMENTO DAS RTE

O Quadro 1 dá-nos uma panorâmica geral do financiamento das RTE pela União.

3.1. Energia

O Comité de Apoio Financeiro às RTE reuniu-se em 19 de Junho e aprovou treze estudos de viabilidade, além de outros, para os quais a Comissão disponibilizou assistência financeira no montante de 18,9 milhões de euros. A decisão da Comissão a esse respeito foi tomada em 6 de Agosto. Para mais informações, consultar o Anexo V.

Quadro 2: Dotações de autorização relativas à RTE-Energia (milhões de euros)

	1995-97		1998		1999		2000		2001	
	Montante	%	Montante	%	Montante	%	Montante	%	Montante	%
Electricidade	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7	8,4	44,4
Gás	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3	10,5	55,6
TOTAL	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100	18,9	100

3.2. Telecomunicações

O Comité de Apoio Financeiro às RTE realizou três reuniões sectoriais “telecomunicações”, em 27 de Março, 6 de Junho e 3 de Outubro, esta última informal.

Na reunião de Março, o comité emitiu um parecer favorável sobre a proposta da Comissão no sentido de a Comunidade conceder apoio a 35 projectos de interesse comum, seleccionados de entre as respostas dadas ao convite à apresentação de propostas 2000/2. O apoio total proposto foi de 29,5 milhões de euros. A Comissão informou o comité da sua intenção de introduzir uma taxa fixa de custos aplicável aos contratos com custos partilhados. O comité debateu esta questão e solicitou uma análise do eventual impacto que a medida poderia ter nos participantes potenciais em projectos.

Na reunião de Junho, a Comissão apresentou ao comité a sua análise do impacto da mudança para a taxa fixa. A análise mostrou que a mudança, aplicada aos projectos actualmente seleccionados, seria neutral em termos de custos e que as organizações de maior dimensão não seriam afectadas significativamente. Por conseguinte, o comité subscreveu a proposta da Comissão, que foi subsequentemente aplicada no convite à apresentação de propostas 2001/2.

Na reunião de Outubro, a Comissão apresentou os resultados do convite à apresentação de propostas 2001/1. Posteriormente, foi apresentada ao comité, para parecer escrito, uma primeira série de propostas seleccionadas, na sequência do referido convite à apresentação de propostas, para beneficiarem de uma contribuição da Comunidade, representando um montante total de 0,9 milhões de euros.

3.3. Transportes

Relativamente aos transportes, a Comissão recebeu 439 pedidos de apoio financeiro em 2001 (242 no âmbito do PIP e 197 à margem deste – para mais pormenores, ver secção 4), alguns dos quais relativos a quantias relativamente pequenas. A medida visando limitar o apoio financeiro, no caso dos projectos de transporte, a um mínimo de um milhão de euros foi largamente aplicada em 2001 e contribuiu com êxito para reduzir o número de decisões (apenas dezoito acções receberam apoio inferior a um milhão de euros). O montante total dos apoios solicitados elevou-se a 2 270 milhões de euros (1 016 milhões de euros para as acções do PIP e 1 254 milhões de euros para as acções à margem deste). O Comité de Apoio Financeiro à RTE-T reuniu três vezes em 2001. Foram emitidos dois pareceres favoráveis, abrangendo 137 projectos e estudos (53 à margem do PIP e 84 no âmbito do PIP), tendo a Comissão proposto um apoio financeiro num total de 563 milhões de euros. Como se pode ver no Quadro 3, a Comissão tem continuado a concentrar uma grande parte dos seus recursos disponíveis (44%) nos catorze projectos específicos de Essen. Os projectos prioritários (três dos quais já concluídos: aeroporto de Malpensa, linha ferroviária Cork–Dublim–Belfast–Larne e ligação fixa do Øresund), bem como outros projectos, absorveram uma quota inferior à de anos anteriores das dotações para autorizações, enquanto a quota destinada às acções relacionadas com os ITS (*Intelligent Transport Systems* - Sistemas Inteligentes de Transporte) aumentou.

Quadro 3: RTE-T 2001 – Apoio financeiro e número de acções propostas por categoria

PROPOSTA 2001	Projectos específicos		Gestão do tráfego		Outros		Total	
	Número de acções	Apoio (milhões de euros)	Número de acções	Apoio (milhões de euros)	Número de acções	Apoio (milhões de euros)	Número de acções	Apoio (milhões de euros)
	37 ¹	247,5 ²	24	155,5 ³	79 *	160 ⁴	140	563
		43,95%		27,59%		28,46%		100%
PIP 2001 (milhões de euros)	36	221,5	19	132,5	29	61	84	415
Orçamento anual 2001	1	26	5	22,5	50	99,5	56 *	148 **

¹ Inclui uma acção de gestão do tráfego ferroviário.

² Inclui um milhão de euros do ano anterior.

³ Inclui seis milhões de euros do ano anterior.

⁴ Inclui 4 milhões de euros do ano anterior.

* Inclui três decisões do ano anterior.

** Inclui o montante total de 11 milhões de euros do ano anterior.

Quadro 4: Propostas de acções e apoios, repartidas por tipos e formas, relativas às RTE 2001

TIPO	Número de acções	Apoio (milhões de euros)	%
Estudos de viabilidade/medidas de apoio técnico	65	274	48,71%
Projectos	77	289	51,28%
TOTAL	142	563	100%

FORMA	Número de acções	Apoio (milhões de euros)	%
Bonificações da taxa de juro	1	15	2,66%
Estudos de viabilidade/medidas de apoio técnico	65	274	48,70%
Subvenções directas	76	274	48,62 %
TOTAL	142	563	100,0%

Quadro 5: Modos de transporte

Modo	PIP		À margem do PIP		TOTAL		
	Número de acções	Apoio (milhões de euros)	Número de acções	Apoio (milhões de euros)	Número de acções	Apoio (milhões de euros)	%
Aeroportos	2	2,500	6	11,230	8	13,73	2,44%
Gestão do tráfego aéreo	3	5,800	3	5,170	6	10,97	1,95%
Transporte combinado			1	1,000	1	1,00	0,17%
GNSS	2	100,000	2	16,000	4	116,00	20,60%
Vias navegáveis interiores	1	1,000	6	9,810	7	10,81	1,91%
Transporte multimodal	1	0,300	2	2,500	3	2,8	0,49%
Rodovias	10	39,500	11	28,5035	21	68,0035	12,07%
Gestão do tráfego rodoviário	12	25,293			12	25,293	4,49%
Portos			8	10,900	8	10,90	1,93%
Ferrovias	52	239,871	18	38,090	70	277,9609	49,36%
Gestão do tráfego ferroviário	1	0,6000	1	25,000	2	25,6	4,54%
TOTAL	84	414,864	53	148,2035	142	563,0674	100%

O apoio considerável a outros projectos importantes reflecte o número de candidaturas recebidas da parte dos Estados-Membros que foram seleccionadas. São igualmente tomadas em conta as observações incluídas no orçamento para 2001 relativamente à quota percentual dos modos de transporte e ao montante máximo do apoio a projectos prioritários. De um modo geral, as observações do Parlamento Europeu sobre o orçamento para 2001 foram também tomadas em conta no que se refere à quota dos transportes modais.

3.4. IDA (Transferências de dados entre administrações)

Os projectos IDA (acções sectoriais e horizontais) são financiados de forma independente do regulamento de apoio financeiro RTE.

3.5. Fundos estruturais e Fundo de Coesão

O Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e o Fundo de Coesão são as principais fontes das subvenções concedidas pela Comunidade a projectos RTE. No período 2000-2006, estará disponível um apoio financeiro importante destinado a infra-estruturas proveniente dos Fundos estruturais, no contexto do Objectivo 1, totalizando cerca de um terço dos recursos disponíveis, sendo metade do total consagrado ao apoio à infra-estrutura de transporte. Simultaneamente, o Fundo de Coesão contribuirá com 9 mil milhões para o desenvolvimento de redes transeuropeias de transportes.

3.5.1. FEDER

Em termos de Fundos estruturais, 2001 ficou principalmente marcado pela conclusão das negociações com os Estados-Membros no quadro do Objectivo nº 1, que representa 70% do orçamento dos Fundos estruturais para o período de programação 2000-2006. Em termos de execução, a aprovação de cada um dos documentos de programação e programas operacionais permitiu a autorização de todas as dotações previstas.

No entanto, o facto de as despesas canalizadas através do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional não estarem repartidas pelos respectivos projectos RTE financiados torna muito difícil determinar os valores dos montantes investidos em projectos de RTE através do FEDER. A apreciação dos relatórios anuais sobre a realização da infra-estrutura para o financiamento dos programas principais, no contexto do Objectivo nº 1, apenas permite obter uma estimativa (aproximadamente 2 mil milhões de euros) do apoio dado pelo FEDER às redes transeuropeias de transportes em 2001.

3.5.2. Fundo de Coesão

Em 2001, as autorizações de dotações ao abrigo do Fundo de Coesão para as RTE no sector dos transportes somaram 1 318 milhões de euros, distribuídos do seguinte modo pelos Estados-Membros: 61,5% para projectos espanhóis, 16,5% para projectos portugueses, 16,2% para projectos gregos e 5,7% para projectos irlandeses.

Quadro 6: Dotações atribuídas através do Fundo de Coesão para o financiamento da RTE-Transportes, por país

	Dotações de autorização até 1999 (milhões de euros)	Dotações de autorização em 2000 (milhões de euros)	Dotações de autorização em 2001 (milhões de euros)
Grécia	1 535	155	214
Espanha	4 606	852	810
Irlanda	748	34	75
Portugal	1 446	246	218
Total	8 334	1 287	1 318

A Comissão tomou novas decisões de financiamento, representando um montante plurianual total de apoio de 1 958 milhões de euros. A distribuição desta subvenção pelos modos de transporte denota o aumento do apoio ao transporte ferroviário, em consonância com as orientações para estas acções: o apoio ao transporte ferroviário representou 55% do montante total, ao passo que o transporte rodoviário recebeu 34% e o marítimo 11%.

Quadro 7: Decisões de financiamento de RTE tomadas em 2001 ao abrigo do Fundo de Coesão, por país e modo de transporte, expressas em percentagens

	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Marítimo
Grécia	85,7	14,3	0	0
Espanha	13,9	68,0	0	18,1
Irlanda	100,0	0	0	0
Portugal	0	92,6	0	7,4
% por modo	33,6	55,1	0	11,3

Na Grécia, a maioria das decisões de financiamento em 2001 abrangeram, mais uma vez, projectos relacionados com a criação da rede de auto-estradas de Pathe e da Via Egnatia, identificadas em Essen como projecto prioritário nº 7. Simultaneamente, o transporte ferroviário continuou a receber apoio da Comunidade com a aprovação do projecto para a nova linha Limena-Ikoniou.

A Comissão aprovou dois projectos de auto-estradas em Espanha: parte do itinerário que atravessa a Catalunha (entre Cervera e Santa María del Camí) e a circunvalação de Saragoça, que assegurará a ligação entre várias estradas principais que convergem em Saragoça, de acordo com a prioridade estabelecida de promover o avanço das ligações com França e com as redes rodoviárias transeuropeias. Relativamente à ligação ferroviária de alta velocidade Madrid-Barcelona-fronteira francesa, foi feito

um grande esforço para avançar na etapa até Barcelona. Por último, o Fundo de Coesão disponibilizou um financiamento para o projecto de expansão do porto de Barcelona.

Na Irlanda, os exíguos montantes atribuídos são insuficientes para garantir o equilíbrio entre os modos de transporte ao longo dos anos. Em 2001, apenas foi aprovado um projecto novo: a construção da auto-estrada M50 a sudeste, o elo que falta na circular externa de Dublin.

Tal como em 2000, os esforços do Fundo de Coesão em Portugal durante 2001 centraram-se nos investimentos ferroviários, sendo dada prioridade a duas linhas estrategicamente importantes que fazem parte do projecto prioritário nº 8: a linha do Norte e a linha do Algarve. A ferrovia recebeu, assim, quase 93% do total de subvenções aprovadas em 2001. O restante constituiu a contribuição da Comunidade para a melhoria dos serviços no porto de Aveiro.

3.6. Empréstimos do Banco Europeu de Investimento (BEI)

O desenvolvimento de grandes infra-estruturas de interesse comum, cuja parte principal é constituída pela rede transeuropeia, continua a ser um dos objectivos prioritários do BEI. Em 2001, o Conselho de Administração do BEI aprovou um total de 7 900 milhões de euros destinados a projectos RTE e projectos conexos na União. Foram assinados contratos de financiamento num valor que atingiu 6 375 milhões de euros, o que representa 20% da actividade do Banco nos Estados-Membros. Estes valores contrapõem-se a 8 597 milhões de euros aprovados e 6 613 milhões de euros em contratos assinados em 2000, o que evidencia uma ligeira diminuição, quer na aprovação de projectos (-8%), quer na assinatura de contratos para novos projectos (-4%), resultante de um abrandamento no financiamento de projectos de RTE de telecomunicações.

O BEI esteve também muito activo nos Países de Adesão, tendo aprovado empréstimos num montante de 1 530 milhões de euros e assinado contratos relativos a projectos de interesse europeu no valor de 1 383 milhões de euros. Tal como nos Estados-Membros, este facto representa uma ligeira redução da actividade prevista, em consequência da quebra no sector das telecomunicações.

Desde 1993, o BEI aprovou empréstimos para RTE no montante total de 74 426 milhões de euros e assinou contratos de financiamento num total acumulado de 57 308 milhões de euros. O custo total do investimento dos projectos correspondentes é estimado em cerca de 250 mil milhões de euros.

O BEI adoptou um papel pró-activo na engenharia financeira de projectos de RTE, muito especialmente nos baseados em parcerias sector público/sector privado (PPP), presentes sobretudo no domínio dos transportes. Em 2001, 30% dos financiamentos do BEI canalizados para projectos de RTE de transporte contemplaram estruturas de PPP na Alemanha, Grécia, Países Baixos, Portugal e Espanha. O BEI esteve também na linha da frente do desenvolvimento de instrumentos inovadores, como o desenvolvimento de estruturas de refinanciamento, susceptíveis de permitir aos financiadores comerciais o abandono programado do financiamento a longo prazo. O BEI está também a facilitar a fertilização cruzada, partilhando a sua experiência em matéria de financiamento de PPP com novos promotores na UE e nos Países de Adesão.

Os empréstimos às RTE do sector dos transportes aprovados pelo BEI em 2001 na União ascenderam a 6 418 milhões de euros (6 718 milhões de euros em 2000, o que representa uma diminuição de 5%), que resultaram num total de 50 000 milhões de euros aprovados para este sector desde 1993. Foram assinados em 2001 contratos de financiamento no montante de 5 161 milhões de euros (4 010 milhões de euros em 2000, o que representa um aumento de 29%), elevando, assim, para 35 680 milhões de euros o montante total dos contratos assinados desde 1993. O aumento significativo dos contratos assinados foi especialmente notório nos projectos prioritários identificados no Conselho de Essen, com uma subida de 130% em relação aos valores de 2000. O facto de em 2001 se ter atingido um recorde sem precedentes em termos de celebração de contratos relativos a projectos prioritários de Essen e de ter sido necessário aprovar menos empréstimos é, provavelmente, indício de uma determinada maturidade do conjunto de projectos em realização e, quanto aos restantes, de ausência de progressos na sua execução, registando-se, em alguns casos, atrasos consideráveis.

Nos países da Europa Central e Oriental, os empréstimos concedidos pelo Banco a projectos relativos aos dez corredores de transportes aprovados pelas Conferências Pan-Europeias dos Transportes de Creta e Helsínquia ascenderam a 1 200 milhões de euros, o que representa um aumento de 23% em relação a 2000.

No sector da energia, em 2001, foram aprovados novos empréstimos no valor de 240 milhões de euros, cabendo 220 milhões de euros em contratos a dois projectos de RTE no domínio do gás. O Banco aprovou também cerca de 900 milhões de euros e celebrou um contrato referente a um valor idêntico para o desenvolvimento das redes nacionais de transporte, subtransporte e distribuição de electricidade, embora não seja possível identificar os montantes específicos das redes de transporte. No sector das RTE-Energia, o montante acumulado desde 1993 é de 6 593 milhões de euros em autorizações e 5 440 milhões de euros em contratos celebrados.

Em 2001, o BEI concedeu também novos empréstimos a redes de telecomunicações da UE, aprovando financiamentos num total de 1 241 milhões de euros (1 580 milhões de euros em 2000) e assinando contratos no valor de 994 milhões (2 211 milhões em 2000). A turbulência financeira registada no sector das telecomunicações explica a redução significativa registada na actividade. O valor total dos contratos de financiamento assinados desde 1993 atingiu 17 835 milhões, dos quais 16 190 milhões em contratos assinados.

Contribuir para o desenvolvimento das RTE continuará a ser um dos objectivos prioritários do BEI a médio prazo, tanto nos actuais como nos futuros Estados-Membros da UE. Está previsto um aumento regular da concessão de empréstimos às RTE, com especial ênfase nos projectos prioritários e Países de Adesão.

Quadro 8: Empréstimos do BEI a favor das RTE (milhões de euros)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	TOTAL
UE	3280	4754	5568	6522	7677	8242	8277	6613	6375	57308
Transportes	1908	1939	3819	3505	4943	4415	5977	4010	5161	35677
Projectos de Essen	1346	1137	1603	1189	1751	1142	1616	1224	2838	13846
Energia	367	715	910	1415	854	393	174	392	220	5440
Projectos de Essen	207	315	523	695	300	100	75	25	0	2240
Telecom	1005	2100	839	1602	1880	3434	2126	2211	994	16191
PECO	579	777	400	668	774	1507	1456	1494	1383	9038
Transportes	469	397	270	553	417	1357	1321	979	1200	6963
Energia		80								
Telecom	110	300	130	115	357	150	135	515	183	1995

3.7. Financiamento pelos Estados-Membros

Na maioria dos casos, o financiamento comunitário das RTE representa uma proporção algo limitada dos custos totais, excepto no que diz respeito a projectos executados nos chamados países de coesão. Ao financiamento comunitário cabe o papel de agir como catalisador, servindo de alavanca a outras fontes de investimento. A maior parte dos financiamentos provém quer das entidades públicas dos Estados-Membros, quer do sector privado, especialmente nos sectores da energia e das telecomunicações. É difícil obter dados exactos e coerentes sobre as despesas dos Estados-Membros em RTE, pois estes nem sempre distinguem entre as infra-estruturas que pertencem às RTE e as que não pertencem.

3.8. Financiamento de infra-estruturas em países terceiros

3.8.1. PHARE

A UE tem ajudado os países potencialmente candidatos da Europa Central a prepararem-se para a adesão à União desde 1989, ano em que foi criado o programa PHARE (Plano de Acção para uma Ajuda Coordenada à Polónia e à Hungria). Após a decisão, tomada no Conselho Europeu do Luxemburgo de 1997, de desencadear formalmente o presente processo de alargamento, foram dadas novas orientações ao PHARE, que em 1998 passou a centrar-se especificamente na “pré-adesão”. O programa PHARE ocupa-se sobretudo do reforço institucional (30%) e dos investimentos relacionados com o acervo comunitário (70%), inclusive no âmbito da cooperação transfronteiras (*Cross Border Cooperation, CBC*). O orçamento para

2001 atingiu 1 641 milhões de euros, sendo a quota dos transportes, de aproximadamente 36 milhões de euros, muito diminuta. O alvo deste apoio tem evoluído no sentido de um maior número de operações programadas, em moldes idênticos às operações geridas pelos Fundos estruturais, com uma maior dependência do planeamento e gestão de âmbito local (programas de coesão económica e social - CES).

3.8.2. *CARDS*

O ano de 2001 foi o primeiro em que se aplicou o novo regulamento *CARDS*, adoptado em 5 de Dezembro de 2000. Durante o último trimestre de 2001, foram aprovados, para o período 2002-2006, um documento de estratégia regional e documentos de estratégia por país relativos à Albânia, à Bósnia-Herzegovina, à Croácia, à FYROM e à R.F. da Jugoslávia. Um dos objectivos específicos da cooperação regional no âmbito da estratégia regional do *CARDS* é “reintegrar os países do Processo de Estabilização e Associação nas redes de infra-estrutura europeias, designadamente em matéria de transportes, gestão de fronteiras e energia”, de modo a ajudá-los a “desenvolverem estratégias coerentes de infra-estruturas com uma dimensão internacional nos transportes e na energia.”

Este apoio centra-se na elaboração de estratégias e estudos preparatórios, bem como em investimentos catalisadores, destinados a interligar as infra-estruturas de transporte, energia e ambiente da região com as redes pan-europeias. Um dos pressupostos fundamentais é o de que as instituições financeiras internacionais (IFI) estão melhor preparadas para responder às necessidades financeiras do investimento em infra-estruturas. No entanto, prosseguirão os investimentos significativos na Antiga República da Jugoslávia e no Kosovo, para concluir as obras de reconstrução já iniciadas. Poderão também ser financiados projectos limitados de infra-estruturas transfronteiras através de programas de gestão integrada das fronteiras. Por último, o programa *CARDS*, ao centrar-se de forma significativa no reforço das instituições, responderá também a preocupações fundamentais em matéria de desenvolvimento de infra-estruturas.

3.8.3. *TACIS*

O novo regulamento *TACIS* entrou em vigor em 21 de Janeiro de 2000. Abrange o período 2000-2006 e dispõe de um orçamento total de 3 318 milhões de euros, aumentando a proporção do orçamento anual destinada ao financiamento de investimentos de 10% para um máximo de 20%.

Um sector prioritário do financiamento de investimentos é a cooperação transfronteiriça, que inclui as infra-estruturas de fronteira. No intuito de facilitar o comércio e a actuação dos sistemas de cobrança de receitas nas fronteiras, a Comissão continua a consagrar uma atenção especial ao funcionamento dos postos de fronteira.

É dada prioridade aos postos de fronteira que fazem parte da Rede Pan-Europeia de Transportes, designadamente os situados nos Corredores I, II, III, V e IX. A Comissão disponibilizou, até 2001 inclusive, mais de 90 milhões de euros para este fim, sendo 15 milhões provenientes do orçamento do *TACIS* para 2001.

3.8.4. MEDA

Os montantes gastos pelo programa MEDA no melhoramento das ligações entre os países da bacia do Mediterrâneo e a União estão actualmente limitados ao financiamento de um pequeno número de estudos de viabilidade.

3.8.5. ISPA

O ISPA (Instrumento Estrutural de Pré-Adesão), um dos três instrumentos de pré-adesão, foi moldado à imagem do Fundo de Coesão, consagrando 50% das suas dotações à remodelação da rede de transportes com interesse transeuropeu nos dez países da Europa Central e Oriental candidatos à adesão à União Europeia. Os 50% remanescentes são consagrados a projectos ambientais. No período de 2000 a 2006, será disponibilizado um total de 1 040 milhões de euros por ano (a preços de 1999) para projectos de infra-estruturas no domínio do ambiente e dos transportes, o que equivale a dedicar cerca de 520 milhões de euros por ano a projectos de transportes.

Em 2000 e 2001 a Comissão tomou decisões sobre 169 projectos propostos pelos países candidatos, representando o custo total desses projectos 6,6 mil milhões de euros e cabendo à UE o financiamento de 3,9 mil milhões de euros (59% do total). Mais de metade da assistência aprovada pelo ISPA destina-se a projectos ferroviários e cerca de 47% à infra-estrutura rodoviária.

Das 169 intervenções relativas aos primeiros dois anos do ISPA, 64 dizem respeito a projectos de transporte cujos custos totais ascendem a 4,1 mil milhões de euros. Destes, 2,4 mil milhões de euros são canalizados através de uma subvenção do ISPA. São dezasseis os projectos de assistência técnica abrangidos, sobretudo para tarefas relacionadas com a preparação dos projectos. Em 2001 foram objecto de decisão 29 projectos no domínio dos transportes, com uma subvenção ISPA total de 1,3 mil milhões de euros.

O objectivo do ISPA no sector dos transportes é o de ajudar a construir a futura rede transeuropeia de transportes. Trata-se de um instrumento que financia projectos de infra-estruturas tendo em vista promover a mobilidade sustentável, baseada nos critérios que constam da Decisão nº 1692/96 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Julho de 1996 (orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes). As medidas devem permitir aos países beneficiários o cumprimento dos objectivos das parcerias de adesão e assegurar a interligação e a interoperabilidade das redes nacionais entre si e com as redes da UE.

A preparação dos projectos deve ter em conta os dez corredores multimodais pan-europeus de transporte, aprovados na Terceira Conferência Pan-Europeia dos Transportes, realizada em Helsínquia em Junho de 1997. Os projectos a financiar pelo ISPA, a título prioritário, devem fazer parte da rede de base, identificada no processo TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment* - avaliação das necessidades de infra-estruturas de transportes), mas podem também estar relacionados com projectos sobre o resto da rede TINA. As verbas ISPA utilizadas no sector dos transportes centraram-se no alargamento e melhoria da rede TINA, visando facilitar a ligação entre a União Europeia e os Países de Adesão.

Quadro 9: Orçamento ISPA para 2001 – Sector dos transportes, dividido por sub-sectores

Sub-sector		
	Montantes ISPA em euros	% montantes ISPA/sector
Rodovias	303 699 301	57,25%
Ferrovias	210 662 746	39,71%
Aeroportos	12 000 000	2,26%
Ferrovias/Rodovias	4 158 400	0,78%
Orçamento ISPA total no sector dos transportes	530 520 447	47,83%

Quadro 10: Orçamento ISPA para 2001: autorizações por país

País	Montantes ISPA em euros
Bulgária	61 898 400
República Checa	40 271 315
Estónia	12 228 287
Hungria	48 171 347
Letónia	21 663 645
Lituânia	14 483 464
Polónia	177 561 679
Roménia	122 812 000
Eslováquia	24 698 070
Eslovénia	6 732 240
TOTAL	530 520 447

O quadro indica os montantes das dotações para autorizações relativas a projectos aprovados em 2001 e segundas fracções dos projectos aprovados em 2000, dado que a contribuição do orçamento comunitário para os projectos se prolonga por vários anos.

Mais de metade do orçamento ISPA para o sector dos transportes em 2001 foi consagrado a projectos rodoviários envolvendo novas construções ou melhorias destinadas a assegurar o cumprimento das normas da UE em matéria de capacidade e de segurança. Cerca de 40% dos financiamentos foram consagrados a projectos ferroviários, que contemplaram principalmente a recuperação e modernização das infra-estruturas existentes segundo os requisitos em vigor na UE.

Quadro 11: Financiamentos ISPA de projectos no domínio dos transportes aprovados em 2000 e 2001

TIPO DE PROJECTO	Número de projectos	Custo total dos projectos (euros)	Total dos montantes ISPA aprovados (euros)	Autorizações em 2000 (euros)	Autorizações em 2001 (euros)
Aeroportos	1	148 756 000	50 000 000	28 000 000	12 000 000
Ferrovia	32	2 154 232 540	1 230 824 787	283 584 312	210 662 746
Rodovia e ferrovia	2	6 080 000	5 198 000	0	4 158 400
Rodovia	29	1 756 680 109	1 139 915 934	224 790 797	303 699 301
Total do sector	64	4 065 748 649	2 425 938 721	536 375 109	530 520 447

O quadro mostra o total dos montantes ISPA autorizados e aprovados em 2000 e 2001 para projectos de transportes (64 projectos), bem como os custos totais desses projectos.

Montantes ISPA 2000-2001

Tipo de projecto	Número de projectos	Contribuição total ISPA	% por sector
TRANSPORTES			
Aeroportos	1	50 000 000	2,06%
Ferrovia	32	1 230 824 787	50,74%
Ferrovia e rodovia	2	5 198 000	0,21%
Rodovia	29	1 139 915 934	46,99%
Total do sector	64	2 425 938 721	61,61%

Projectos por corredor, total da contribuição ISPA em 2000-2001

Corredor	Rodovia	Ferrovias
Corredor I	32 600 556	
Corredor II		161 746 249
Corredor III	320 411 250	92 837 250
Corredor IV	366 491 403	383 680 941
Corredor V		92 110 300
Corredor VI	233 695 790	160 945 224
Corredor IX	152 036 430	87 311 201
Total	1 105 235 429	978 631 165

Projectos por país 2000-2001

País	Aeroporto	Ferrovias	Rodovia	Ferrovias e rodovia	Total
Bulgária	50 000 000	153 000 000	30 000 000	4 998 000	237 998 000
República Checa		45 207 500	57 931 474	200 000	103 338 974
Estónia		1 350 000	34 173 021		35 523 021
Hungria		191 442 575	20 149 540		211 592 115
Letónia		101 843 476	19 961 541		121 805 017
Lituânia		24 314 780	50 957 600		75 272 380
Polónia		344 498 499	510 744 750		855 243 249
Roménia		232 329 441	409 926 024		642 255 465
Eslováquia		96 996 000	27 149 200		124 145 200
Eslovénia		18 765 300			18 765 300
Total	50 000 000	1 209 747 571	1 160 993 150	5 198 000	2 425 938 721

4. FINANCIAMENTO DAS RTE: OUTRAS QUESTÕES

4.1. Programa Indicativo Plurianual para a RTE-T (2001-2006)

Em Setembro de 2001, a Comissão Europeia aprovou a Decisão sobre o Programa Indicativo Plurianual para o financiamento da Rede Transeuropeia de Transportes no período 2001-2006. Depois de avaliar todas as propostas recebidas, a Comissão atribuiu, a título indicativo, 2 780 milhões de euros aos projectos levados a bom termo. Perto de 50% deste montante será dedicado aos grandes projectos de infra-estruturas aprovados pelo Conselho Europeu de Essen em 1994, 20% estão destinados ao programa Galileo e o restante será partilhado entre diversos estrangulamentos ferroviários, projectos transfronteiras e sistemas de transportes inteligentes. Segundo afirmou a Vice-Presidente Loyola de Palacio, Comissária da Energia e Transportes, “os projectos seleccionados contribuirão para fazer face aos nossos desafios fundamentais em matéria de política de transportes, referidos no Livro Branco da Comissão sobre a Política de Transportes adoptado em 12 de Setembro¹⁴: modificar o equilíbrio entre os diferentes modos de transporte, lutar contra os estrangulamentos e o congestionamento e inscrever a qualidade e a segurança no centro da Política Comum de Transportes”.

Tendo em conta os objectivos traçados no Livro Branco sobre a Política de Transportes, os projectos seleccionados irão eliminar os estrangulamentos na rede transeuropeia de transportes e modificar os equilíbrios entre os diferentes modos de transporte.

O montante total proposto para o programa 2001–2006, 2 780 milhões de euros, será distribuído do seguinte modo:

- mais de 1 300 milhões de euros (47%) para projectos de infra-estruturas aprovados pelo Conselho Europeu de Essen em 1994;
- mais de 550 milhões de euros (20%) para o projecto Galileo;
- perto de 640 milhões de euros (23%) para projectos relacionados com estrangulamentos ferroviários e projectos transfronteiras;
- quase 280 milhões de euros (10%) para projectos de Sistemas Inteligentes de Transporte (*Intelligent Transport Systems*) destinados aos sectores rodoviário e aéreo.

De acordo com o objectivo do Livro Branco de revitalizar o transporte ferroviário, foram consagrados a este sector quase dois terços do apoio programado. Apesar do papel importante dos estudos nas dispendiosas actividades preparatórias de cariz técnico, ambiental e geológico dos principais projectos, como os túneis ferroviários para a travessia dos Alpes e dos Pirenéus, a maioria dos “projectos de Essen” de transporte ferroviário de passageiros de alta velocidade atingirá o ponto culminante das obras, estando a sua conclusão prevista para finais de 2006. Em harmonia com o objectivo do Livro Branco de colocar as novas tecnologias ao serviço do sistema de transportes da União e dos respectivos utentes, foi também atribuído ao programa Galileo um papel proeminente. Por último, e em consonância com o objectivo de fazer face ao congestionamento e melhorar as ligações com a periferia, foi dado um apoio significativo à eliminação dos estrangulamentos e à conclusão das ligações em falta dentro da União e com países terceiros.

¹⁴ http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html

Quadro 12: Programa Indicativo Plurianual RTE-T 2001-06 - Decisão-Quadro

P/G	Título do projecto	Apoio proposto (milhões de euros)						
		2001	2002	2003	2004-06	Total		
P1	Tráfego Pesado de Mercadorias Norte - Sul (Berlim - Halle/Leipzig - Erfurt - Nuremberga - Munique - Verona)	33	46,5	61,5	117	258	9,28%	
P2	Linha ferroviária de alta velocidade Paris - Bruxelas - Colónia/Frankfurt - Amesterdão - Londres	61	49,5	36	145	291,5	10,48%	
P3	Comboio de alta velocidade do Sul (Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier e Madrid-Vitória -Dax)	15,1	22,1	34,7	66	137,9	4,96%	
P4	Comboio de alta velocidade do Leste	45	36,5	52	34,5	168	6,04%	
P5	Linha Betuwe	20	10	12	380	80	2,88%	
P6	Comboio de alta velocidade França - Itália	11	16,5	54	88,9	170,4	6,13%	
P7	Auto-estradas gregas - Pathe e Via Egnatia	12,5	12	5,5	-	30	1,08%	
P8	Ligação multimodal Portugal - Espanha - resto da Europa	3,3	3,2	4,35	2	12,85	0,46%	
P9	Ligação ferroviária clássica Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer	-	-	-	-	-	0,00%	
P10	Aeroporto de Malpensa	-	-	-	-	-	0,00%	
P11	Ligação fixa do Øresund	-	-	-	-	-	0,00%	
P12	Corredor multimodal do triângulo nórdico	12,05	16	14,95	42,5	85,5	3,07%	
P13	Corredor rodoviário Irlanda - Reino Unido - Benelux	13	8	7	2,8	30,8	1,11%	
P14	Linha principal da costa ocidental	7	3	3	31	44	1,58%	
	Subtotal PP	232,95	223,3	285	567,7	1 308,95	47,07%	
P15	Sistema transeuropeu de navegação por satélite (GALILEO)	100	170	80	200	550	19,78%	
G1/2	Eliminação de estrangulamentos na rede ferroviária das RTE	51,125	67,825	75,25	196,9	391,1	14,06%	
G3	Projectos transfronteiras	13,95	21,51	32,28	186,76	254,5	9,15%	
G4	Sistemas inteligentes de transporte no sector rodoviário	28,3	30,8	33	99,9	192	6,90%	
G5	Sistemas inteligentes de transporte no sector aéreo	7,99	25,8	26,03	24,67	84,49	3,04%	
	Subtotal dos grupos	101,365	145,935	166,56	508,23	922,09	33,16%	
	Total PIP	434,315	539,235	531,56	1 275,93	2 781,04	100,00%	

Pormenores no Anexo IX

Entre 1995 e 2000, a DG TREN promoveu o desenvolvimento dos Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) na rede rodoviária transeuropeia, contribuindo com mais de 125 milhões de euros para o financiamento de projectos de gestão do tráfego rodoviário, mas em 2001 este programa anual de financiamento das RTE-T foi substituído pelo Programa Indicativo Plurianual (PIP) da Comissão Europeia.

Foram seleccionados seis projectos ITS referentes a 14 Estados-Membros (a Grécia não é abrangida), que vão receber 192 milhões de euros em apoios da UE, enquanto em 2001 as doze decisões de financiamento neste domínio somaram um total de 25,3 milhões de euros.

- ARTS (países abrangidos: P/E/F): 3,5 milhões de euros
- CENTRICO (países abrangidos: NL/D/B/L/F/UK): 7 milhões de euros
- CORVETTE (países abrangidos: D/A/IT): 4 milhões de euros
- SERTI (países abrangidos: D/F/IT/E): 3,5 milhões de euros
- STREETWISE (países abrangidos: UK/IR): 1,8 milhões de euros
- VIKING (países abrangidos: FI/SW/DK/D): 5,5 milhões de euros.

Os projectos apoiados foram concebidos para reduzir o congestionamento e fornecer um fluxo constante de informação aos viajantes sobre a Rede Rodoviária Transeuropeia (*Trans European Road Network – TERN*). É dada uma ênfase clara à aceleração da criação de sistemas e serviços destinados ao viajante e à abordagem dos problemas transfronteiras através de uma cooperação entre os diferentes Estados-Membros no âmbito destes projectos.

4.2. O orçamento da RTE-T fora do âmbito dos PIP

Foram seleccionados 53 projectos e estudos de infra-estruturas de transportes para co-financiamento através da secção anual corrente do orçamento para a RTE-T em 2001, nos termos do Regulamento (CE) nº 2236/95 do Conselho que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias.

Estas decisões – correspondendo a um montante total de 137,2 milhões de euros¹⁵ – destinavam-se a completar as verbas atribuídas em 2001, no contexto do Programa Indicativo Plurianual (PIP), objecto de uma decisão-quadro aprovada pela Comissão. As acções a co-financiar foram seleccionadas de acordo com as prioridades estabelecidas pelo Livro Branco sobre a Política de Transportes, adoptado pela Comissão em 12 de Setembro de 2001, e mais especificamente as decisões relativas a sectores sub-representados no quadro do PIP (vias de navegação interior, portos, aeroportos e estradas) e a projectos complementares das acções apoiadas pelo PIP (como o acesso à rede principal ou a modernização dos nós). Foi também dado um apoio adicional a projectos europeus importantes, como o ERTMS e o EGNOS, já financiados em anos anteriores. O Comité de Apoio Financeiro às RTE, na sua reunião sectorial dedicada aos transportes, em 7 de Junho de 2001, emitiu um parecer favorável sobre os projectos seleccionados.

¹⁵ O montante total de co-financiamento em 2001, à margem do PIP, elevou-se a 148 milhões de euros. Por outro lado, 11 milhões de euros dedicados a projectos seleccionados em 2000 só foram autorizados em 2001 em virtude de atrasos processuais.

4.3. O Mecanismo de Capital de Risco para as RTE

A necessidade deste instrumento foi realçada pelo trabalho do Grupo de Alto Nível Kinnock sobre parcerias público/privado (PPP) nos transportes, cujas conclusões foram totalmente subscritas pela Comissão numa comunicação de Setembro de 1997. A disponibilidade de tais financiamentos na Europa é, actualmente, muito limitada, mas trata-se de uma vertente que deve ser fomentada se se pretende desenvolver os projectos RTE num quadro de PPP. O intuito é aplicar montantes limitados dos recursos públicos para estimular o desenvolvimento destes investimentos de capital de risco, que têm um papel importante a desempenhar pelo facto de permitirem que as PPP tirem partido do manancial considerável de capitais privados para investimento a longo prazo. Por razões de eficiência e eficácia financeira, é preferível usar os capitais de investimento, ou iniciativas financeiras comparáveis, quando se pretende disponibilizar capitais de risco para projectos de RTE.

Em virtude do seu forte efeito multiplicador, o Mecanismo de Capital de Risco (*Risk Capital Facility* - RCF) para as RTE não só proporcionará recursos adicionais a um sector em que se constata lacunas do mercado como também apoiará o desenvolvimento de instrumentos financeiros inovadores num sector tradicionalmente centrado nos subsídios. Ao contrário das bonificações de juros, ou outras formas de subvenção, as contribuições feitas ao abrigo deste instrumento serão também reembolsáveis.

O regulamento que determina as regras de apoio financeiro às RTE¹⁶ prevê a utilização de uma parte limitada dos recursos orçamentais da Comunidade que estão à disposição das RTE como “participações no capital de risco em fundos de investimento ou em instituições financeiras comparáveis que tenham como objectivo prioritário a disponibilização de capital de risco para projectos de redes transeuropeias e que envolvam investimentos substanciais por parte do sector privado; essas participações no capital de risco não devem exceder 1% dos recursos orçamentais [...]. Este limite pode ser aumentado [...] até 2% a partir de 2003, em função de uma revisão do funcionamento do instrumento”¹⁷. Tais recursos estão fixados em 4 600 milhões de euros para o período de 2000 a 2006. Por conseguinte, o montante potencialmente disponível até 2006 para o RCF é de 46 milhões de euros, havendo a possibilidade de o aumentar para 92 milhões de euros a partir de 2003, no contexto de uma revisão a apresentar pela Comissão ao PE e ao Conselho.

Segundo o regulamento, a gestão da contribuição comunitária em termos de capital de risco será assegurada pelo Fundo Europeu de Investimento e as regras de execução do regime serão definidas num acordo de cooperação entre a Comissão e o FEI. Após a reforma do FEI, em 2000, a sua actividade no domínio das RTE foi transferida para o BEI. Assim, em Junho de 2001, foi celebrado um acordo de cooperação tripartida entre a Comissão, o BEI e o FEI. Em Julho de 2001, a comunicação sobre a aplicação do regime foi publicada no Jornal Oficial¹⁸, de modo a permitir aos fundos de investimento interessados apresentarem candidaturas ao BEI

¹⁶ Regulamento n.º 2236/95 alterado pelo Regulamento n.º 1655/99 do Parlamento Europeu e do Conselho de 19 de Julho de 1999.

¹⁷ N.º 1, alínea e), do artigo 4.º do Regulamento.

¹⁸ Comunicação sobre a aplicação do regime de capital de risco para infra-estruturas das redes transeuropeias, nos termos do n.º 1, alínea e), do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2236/95, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1655/1999 (2001/C 188/05).

para participarem na selecção de investimentos a financiar através deste instrumento. Espera-se que a primeira decisão financeira relativa à afectação de fundos do orçamento RTE ao capital de risco seja adoptada em 2002¹⁹.

5. AVALIAÇÃO

No contexto do seu “Programa SEM 2000 (gestão financeira sã e eficaz)”, a Comissão atribui a máxima prioridade à avaliação das suas acções.

5.1. Energia

Peritos independentes efectuaram em 1999 uma avaliação intercalar, destinada à Comissão, do programa da RTE-Energia. A maioria das recomendações formuladas foram tomadas em conta pelos serviços da Comissão na execução do programa. A próxima avaliação independente está prevista para 2003/2004.

5.2. Telecomunicações

Todos os projectos foram revistos pelo menos uma vez em 2001 e foi dada uma atenção especial aos progressos na elaboração de planos de negócios, uma vez que se trata de uma área onde se detectaram grandes deficiências. No total foram sete os projectos considerados insuficientes, quer por razões técnicas, quer por se ter concluído que não tinham perspectivas de gerar serviços viáveis, e tomou-se a decisão de lhes pôr termo.

Avaliação intermédia da acção da RTE-Telecom

O estudo que a Comissão havia solicitado nos termos do disposto no artigo 14º da Decisão sobre as orientações ficou concluído no início de 2001. O relatório final concluiu que a RTE-Telecom em curso era um programa relevante, com potencialidades para desenvolver um nicho onde pudesse ter uma acção decisiva. Encontrava-se bem posicionada a nível estratégico, dada a sua importante tarefa de pôr em destaque projectos (comerciais) transeuropeus de alto risco e resultados de projectos de investigação susceptíveis de serem concretizados com uma participação substancial das PME. A dimensão relativamente modesta do programa não foi considerada uma desvantagem, antes um trunfo, por permitir que o programa se adapte rapidamente a um clima de mudança, merecendo referência especial o surgimento da estrutura eEurope.

O estudo mostrou que, apesar de os projectos seleccionados para receber apoio da Comunidade possuírem geralmente um risco elevado, muitos apresentavam boas potencialidades de exploração depois de terminar a fase de financiamento a cargo do programa.

Porém, o amplo leque de actividades susceptíveis de serem apoiadas pelo programa gerou uma diluição dos recursos que reduziu o seu impacto geral. A Comissão resolveu esta lacuna na sua proposta de modificação das orientações no domínio das

¹⁹ Como previsto, a primeira decisão financeira relativa à afectação de fundos do orçamento RTE-T ao capital de risco foi adoptada em 2002

telecomunicações através da redução, de dezoito para sete, das vertentes de actuação do programa.

O estudo revelou também deficiências na elaboração dos planos comerciais. A Comissão reconheceu este problema e foram tomadas duas iniciativas para lhe fazer face. Foi concedida assistência directa aos projectos através do projecto de apoio BPS (*Business Planning Service* – serviço de planeamento comercial) que assegurou o aconselhamento sobre a elaboração e apresentação de planos comerciais e realizaram-se análises orientadas para a detecção precoce de problemas potenciais nesta área, a fim de poder adoptar medidas correctivas.

5.3. Transportes

Segundo o artigo 1º do Regulamento nº 1687/2001, todos os programas plurianuais serão objecto de avaliações *ex ante*, intercalares e *ex post*.

Relativamente ao exercício RTE, a Decisão-Quadro relativa ao PIP abrange o período 2000-2006.

Em 2001, a participação financeira do PIP encontrava-se na fase inicial. Os resultados gerais da intervenção e o valor acrescentado da participação da Comunidade serão avaliados a meio do período. A avaliação intercalar do programa está prevista para 2003/2004.

Porém, foram realizadas avaliações em alguns programas específicos (que fazem parte da RTE-T): os Projectos de Gestão do Tráfego Rodoviário RTE-T, o projecto de arquitectura global do sistema Galileo e a fase I do *Equity Plan*.

Além disso, são publicados anualmente relatórios sobre a situação de todos os projectos co-financiados pelas rubricas orçamentais consagradas às RTE. Estes relatórios permitem um acompanhamento sistemático dos progressos alcançados pelos diferentes projectos.

Relativamente aos ITS (em matéria de gestão do tráfego rodoviário), em 2001 a Comissão avaliou oito projectos com a ajuda de apoio externo. Este modelo será utilizado futuramente nos demais projectos de transporte. Os resultados das avaliações, baseadas numa análise pormenorizada dos relatórios técnicos finais elaborados pelos parceiros, foram positivos na sua generalidade. A colocação em serviço dos sistemas inteligentes de transporte está a avançar, na maioria dos Estados-Membros, de acordo com os planos nacionais. Em alguns casos foram constatados atrasos relacionados com algumas actividades não representativas da parte mais importante dos projectos. Tal como noutras áreas, as actividades que requerem forte coordenação, como as medidas de gestão do tráfego ou o intercâmbio de dados transfronteiras, são executadas pelos Estados-Membros mas a um ritmo um pouco lento.

6. RELAÇÕES EXTERNAS

6.1. Energia

Em matéria de desenvolvimento da rede, a proposta da Comissão de revisão das orientações da RTE-E irá reforçar a dimensão externa da política da UE em matéria

de redes energéticas, em especial no que se refere à interligação com os países candidatos e com outros países terceiros das regiões do Mediterrâneo e do Mar Negro, com ênfase nas ligações para o gás natural.

Em 2001 foi lançado o diálogo UE-Rússia sobre energia, chegando-se à importante conclusão de que seriam identificados “projectos de interesse comum” específicos para interligar as redes transeuropeias de energia, de forma a garantir a segurança do abastecimento energético. Uma lista preliminar destes projectos foi publicada num relatório destinado à Cimeira UE-Rússia. As próximas actividades centrar-se-ão nas respectivas modalidades de execução, colocando-se a tónica principal nas condições para atrair um investimento privado comunitário com dimensão significativa.

No que se refere aos Balcãs Ocidentais, a Comissão Europeia apresentou o seu documento final de estratégia sobre infra-estruturas de transporte e de energia na Europa do Sudeste na Conferência Regional para a Europa do Sudeste, realizada em Bucareste em 25 e 26 de Outubro de 2001. As consultas sobre o documento de estratégia foram efectuadas durante a Primavera de 2001 com os Estados-Membros da UE (Comité CARDS), as instituições financeiras internacionais, os países visados – que fazem parte do Processo de Estabilização e Associação (Albânia, Bósnia-Herzegovina, Croácia, República da Macedónia, antiga República da Jugoslávia) – e o Painel de Trabalho II do Pacto de Estabilidade (Maio de 2001). O documento identifica as prioridades gerais para o desenvolvimento de infra-estruturas de transporte e de energia na região, incorporando as várias iniciativas lançadas e o trabalho já completado nesta área na última década, e apresenta os critérios para continuar a estabelecer as prioridades em matéria de corredores e projectos específicos no domínio dos transportes e da energia.

De igual modo, um dos objectivos específicos da cooperação regional no contexto da estratégia regional CARDS para 2002-2006, aprovada pela Comissão Europeia em 22 de Outubro de 2001, é “reintegrar os países do Processo de Estabilização e Associação nas redes de infra-estruturas europeias, nomeadamente no que respeita a transporte, gestão de fronteiras e energia”, de modo a ajudá-los a “desenvolverem estratégias coerentes de infra-estruturas com uma dimensão internacional nos transportes e na energia”. Os resultados previstos para o sector da energia são “um processo regional de estudo e debate das prioridades em matéria de infra-estruturas de energia, incluindo os progressos alcançados no desenvolvimento de um mercado interno regional da electricidade e sua integração no mercado da UE.”

Os resultados concretos destes esforços coordenados figuram numa lista de projectos de infra-estruturas regionais para a Europa do Sudeste, sendo a sua evolução acompanhada com regularidade pelo Grupo de Monitorização da Infra-Estrutura (*Infrastructure Steering Group*). A lista actual de projectos regionais em curso – uma combinação do Pacote de Arranque Rápido (*Quick-start package*) (Conferência de Financiamento Regional, Março de 2000) e uma lista de projectos adicionais/complementares apresentados na Conferência Regional de Outubro de 2001 – abarca 41 projectos no total de 3,32 mil milhões de euros. O sector da energia vem em segundo lugar, com um valor de 0,82 mil milhões de euros (25%) para cinco projectos no sector da electricidade.

6.2. Transportes

As negociações sobre o alargamento da União têm evoluído bem e evidenciaram as necessidades significativas dos países candidatos no domínio dos transportes. Terão de ser construídos ou melhorados cerca de 20 000 quilómetros de estradas e 30 000 de ferrovias, bem como portos marítimos e aeroportos, a um custo de quase 100 mil milhões de euros. Esta vertente está já a receber assistência comunitária através dos programas ISPA e Phare, mas a aproximação das economias dos futuros Estados-Membros à economia dos actuais Estados-Membros da UE irá requerer níveis de investimento sem precedentes. O alargamento trará também consigo um aumento do tráfego nos actuais Estados-Membros, que, por conseguinte, necessitam de ajustar as suas próprias prioridades em matéria de infra-estruturas.

Corredores e zonas pan-europeus

O conceito de rede pan-europeia de transportes foi desenvolvido em três conferências pan-europeias sobre transportes. A primeira Conferência Pan-Europeia dos Transportes, realizada em Praga em 1991, definiu um conceito adequado de infra-estrutura de transporte que viria a tornar-se o conceito de corredor.

Na segunda Conferência Pan-Europeia dos Transportes, realizada em Creta em 1994, os países da Europa Ocidental, Central e Oriental identificaram nove corredores de transporte de longa distância como prioridades para o desenvolvimento de infra-estruturas.

Na terceira Conferência Pan-Europeia dos Transportes, que decorreu em Helsínquia em Junho de 1997, foi acrescentado um décimo corredor e as bacias marítimas de transporte pan-europeu.

Estes corredores multimodais, os chamados Corredores de Helsínquia, têm um total de 48 000 quilómetros, dos quais 25 000 são constituídos por ferrovias e 23 000 por rodovias. Os aeroportos, os portos marítimos, os portos fluviais e os terminais principais funcionam como nós intermodais ao longo destas ligações de longa distância entre os países da Europa Central e Oriental.

O conceito de uma Parceria Pan-Europeia para Investimento na Infra-Estrutura de Transporte vem promover a concretização de todos os componentes necessários a uma futura rede de transporte pan-europeia no território da União Europeia, nos países candidatos à adesão, nos Novos Estados Independentes (NEI) e mesmo noutras regiões.

A rede pan-europeia de transporte integra as seguintes componentes:

- a rede transeuropeia de transportes²⁰ existente no território da União Europeia;
- a rede TINA²¹, que engloba os dez corredores, bem como componentes adicionais da rede nos países candidatos à adesão;

²⁰ Decisão nº 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Julho de 1996 (JO L 228, de 9.9.1996).

²¹ *Transport Infrastructure Needs Assessment* – avaliação das necessidades de infra-estruturas de transportes - relatório final de Outubro de 1999.

- os dez corredores de transporte pan-europeus situados nos países candidatos à adesão, nos NEI e noutras regiões fora deste grupo;
- as quatro áreas de transporte pan-europeias (*PETras*) que abrangem áreas marítimas;
- as ligações euro-asiáticas, e designadamente o TRACECA (Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Ásia).

(Ver mapa no Anexo X.)

Foi assinado um Protocolo de Acordo (MdA) que cria um mecanismo de coordenação para cada um dos vários corredores. O quadro que se segue contém alguns dados sobre os corredores existentes.

Corredores pan-europeus

Número	Protocolo de acordo	Presidência	Traçado definido na Conferência Pan-Europeia de Helsínquia em 1997
I	Sim	Suécia	Helsínquia-Tallinn-Riga-Kaunas-Varsóvia Componente rodoviária: Via Báltica Componente ferroviária: Linha Báltica
II	Sim	Rússia	Berlim-Varsóvia-Minsk-Moscovo-Nizhnij Novgorod
III	Sim	Polónia	Berlim/Dresda-Wroclaw-Lviv-Kiev
IV	Sim	Alemanha	Berlim/Nuremberga-Praga-Budapeste Constanza/Salónica/Istambul
V	Sim	Itália	Veneza-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapeste-Uzgorod-Lviv Secção A: Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod Secção B: Rijeka-Zagreb-Budapeste Secção C: Ploce-Sarajevo-Osijek-Budapeste
VI	Sim	Polónia	Gdansk-Grudziadz/Varsóvia-Katowice-Zilina Secção A: Katowice-Ostrava-Corredor V
VII	Sim	Áustria	Danúbio e canal Danúbio-Mar Negro
VIII	Sim	Itália	Ligação Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna- à RTE grega e Corredor IV
IX	Sim		Helsínquia-S. Petersburgo-Moscovo/Pskov-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Bucareste-Dimitrovgrad-Alexandroupolis Secção A: Ljubasevka-Odessa Secção B: Kiev-Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda/Kalininegrado

X	Sim	Grécia	Salzburgo-Ljubljana-Zagrebe-Belgrado-Nis-Skopje-Salónica Secção A: Graz-Maribor-Zagrebe Secção B: Budapeste-Noví Sad-Belgrado Secção C: Nis-Sofía Secção D: Veles-Bitola-Florina
---	-----	--------	--

Foram feitos investimentos importantes nos corredores em 2001, mas o desenvolvimento e os progressos variaram muito segundo a actuação dos responsáveis pelo corredor e o empenho dos países participantes.

Uma extensão dedicada das redes transeuropeias é o trajecto TRACECA ("Rota da Seda"), financiado pelo TACIS, que atravessa o Cáucaso do Sul em direcção à Ásia Central. As ligações físicas carecem de melhorias para atraírem um volume significativo de tráfego. O trabalho de coordenação relativo aos corredores de transporte pan-europeus, e designadamente o alargamento das redes transeuropeias aos Novos Estados Independentes ocidentais prosseguem, com reuniões regulares dos responsáveis pelos corredores. Contudo, em 2001 a Comunidade não financiou quaisquer projectos afins.

Relativamente aos Balcãs Ocidentais, a Comissão Europeia apresentou o seu documento final de estratégia sobre infra-estruturas de transporte e de energia na Europa do Sudeste na Conferência Regional para a Europa do Sudeste, realizada em Bucareste em 25 e 26 de Outubro de 2001. O documento foi amplamente debatido com os Estados-Membros da União Europeia, os países beneficiários e o Banco Europeu de Investimento, o Banco Mundial e o Banco Europeu para a Reconstrução e o Desenvolvimento. A sua apresentação aos membros do Pacto de Estabilidade realizou-se em Tirana em Maio de 2001 e em Bucareste em Outubro de 2001. Este documento de trabalho é usado como orientação para a estratégia de investimento dos principais doadores, por sua vez complementado com financiamentos CARDS para outros estudos técnicos.

Nele se identificam as prioridades gerais do desenvolvimento das infra-estruturas de transporte e de energia na região, incorporando as várias iniciativas lançadas e o trabalho já concluído nesta área na última década, além de serem apresentados os critérios para novo estabelecimento de prioridades para os corredores e projectos específicos nos transportes e na energia. Relativamente aos transportes, a estratégia contempla a aplicação aos Balcãs Ocidentais de uma metodologia comparável à da rede TINA.

Do mesmo modo, um dos objectivos específicos de cooperação no plano regional, da estratégia regional do CARDS para o período 2002-2006, aprovado pela CE em 22 de Outubro de 2001, é o de "reintegrar os países do Processo de Estabilização e Associação nas redes de infra-estrutura europeias, nomeadamente em matéria de transportes, gestão de fronteiras e energia", de modo a ajudá-los a "desenvolverem estratégias coerentes de infra-estruturas com uma dimensão internacional nos transportes e na energia". Os resultados previstos no sector dos transportes são "um processo de estudo e discussão da infra-estrutura regional para o alargamento do sistema de redes pan-europeias aos países do Processo de Estabilização e

Associação, adoptando a mesma abordagem do processo de avaliação das necessidades de infra-estruturas de transportes (*Transport Infrastructure Needs Assessment–TINA*) na Europa Central.”

O apoio centra-se na elaboração de estratégias e estudos preparatórios, bem como em investimentos susceptíveis de agirem como catalisadores para ligar as infra-estruturas de transporte, energia e ambiente da região às redes pan-europeias. No contexto do programa regional CARDS 2001, foi aprovado um Programa de Estudo das Infra-Estruturas Regionais, no montante de 6 milhões de euros, que visa desenvolver ainda mais a estratégia regional da CE. Inclui um estudo regional para o sector dos transportes, no montante de 2,45 milhões de euros, que dará sequência ao Estudo Regional de Infra-Estruturas de Transporte (*Transport Infrastructure Regional Study*). O TIRS é um estudo com a duração de doze meses, iniciado em Março de 2001, financiado pela *Agence Française de Développement* (AFD – Agência Francesa para o Desenvolvimento) e co-gerido pela Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (ECMT), o BEI e a CE. Além disso, foi também aprovado um mecanismo para o financiamento da preparação de projectos (*Project Preparation Facility*), no valor de 3 milhões de euros e ao abrigo do programa CARDS, destinado a preparar investimentos no sector dos transportes, de acordo com a estratégia adoptada e os estudos regionais realizados.

O documento de estratégia da CE constitui também um projecto de base para a actividade do Grupo de Monitorização da Infra-Estrutura para a Europa do Sudeste (*Infrastructure Steering Group for South-East Europe - ISG*), criado em 2001, cujos membros são a Comissão Europeia, o BEI, o BERD, o Banco Mundial, o Banco para o Desenvolvimento, do Conselho da Europa, e o Gabinete do Coordenador Especial do Pacto de Estabilidade.

Os resultados concretos destes esforços coordenados surgem numa lista de projectos de infra-estruturas regionais da Europa do Sudeste. Os progressos efectuados por estes projectos são acompanhados com regularidade pelo ISG. A lista actual de projectos regionais em curso – uma combinação do *Quick-start package* (Pacote de Arranque Rápido decidido na Conferência de Financiamento Regional, Março de 2000) e de uma lista de projectos adicionais/complementares apresentada na Conferência Regional de Outubro de 2001 – engloba 41 projectos num total de 3,32 mil milhões de euros. Os transportes (e especialmente as infra-estruturas rodoviárias) representam 66% dos custos totais, equivalentes a cerca de 2,2 mil milhões de euros e distribuídos por 33 projectos diferentes.

7. OUTRAS POLÍTICAS DA UNIÃO DIMENSIONADAS SEGUNDO AS RTE

7.1. Ambiente

A orientação seguida no financiamento de projectos de RTE para o ano de 2001 baseou-se na premissa de que deveria ser fornecida informação suficiente para se poder verificar a conformidade dos projectos com a legislação ambiental da Comunidade. Em consequência, o formulário de candidatura respeitante aos projectos RTE-T foi modificado em Dezembro de 1999 e passou a incluir uma declaração específica da autoridade responsável pela monitorização dos sítios Natura 2000, nos termos do anexo sobre a conformidade com a legislação ambiental. Esta modificação foi concebida para facilitar os procedimentos internos nos

Estados-Membros, assegurando, deste modo, a conformidade dos projectos RTE-T com a rede Natura 2000 e, designadamente, com os requisitos de protecção dos sítios enumerados no artigo 6º da Directiva relativa aos habitats.

Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)

As disposições legais relativas à avaliação ambiental estratégica foram estabelecidas na Comunidade pela Directiva 2001/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Junho de 2001 relativa à avaliação do impacto de determinados planos e programas no ambiente. Os Estados-Membros da União Europeia devem transpor esta directiva para o seu direito interno até Julho de 2004, ficando obrigados a determinar, analisar e avaliar o impacto ambiental dos planos e programas de infra-estruturas. A directiva aplica-se aos planos e programas de transportes, incluindo os relacionados com a rede transeuropeia.

A proposta da Comissão de Outubro de 2001 no sentido de alterar as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (COM(2001) 544 final de 02.10.01) previa o lançamento de uma avaliação ambiental de acordo com os princípios da AAE pelo Comité instituído pelo nº 2 do artigo 18º caso fossem propostas novas ligações ou outros desenvolvimentos da infra-estrutura modal para inclusão na decisão em apreço.

7.2. Investigação e desenvolvimento

No quadro do 4º Programa-Quadro da Comunidade Europeia para a Investigação, o Desenvolvimento Tecnológico e a Demonstração (1994-1998), vários programas específicos incluíram actividades que contribuíram para o desenvolvimento e execução das acções relacionadas com a RTE-T. Tratava-se de projectos que abordavam questões como o apoio à tomada de decisões sobre projectos de infra-estruturas, metodologias para desenvolver observatórios de transportes e avaliação das dimensões socioeconómica e ambiental das acções relacionadas com as RTE. Além disso, muitos projectos-piloto têm sido usados para aplicar os resultados e recomendações dos projectos de investigação. A maioria destes projectos já foram concluídos, e os resultados e sínteses podem ser encontrados no sítio Web suplementar <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html>, ou nos sítios Web do projecto, que têm uma ligação ao primeiro.

Seguem-se exemplos importantes de contributos para o projecto:

- O projecto SCENES desenvolveu um modelo de previsão nos transportes, baseado numa rede e com uma descrição detalhada da RTE-T. Abrange os 15 Estados-Membros da UE e inclui ainda os Países de Adesão. O modelo SCENES foi alargado para se interligar com modelos e previsões de transportes nacionais (projectos EXPEDITE e THINK-UP do 5º Programa-Quadro), bem como para permitir a avaliação dos impactos macro-económicos - PIB, emprego – das RTE e de outras políticas de transportes (projecto TIPMAC do 5º Programa-Quadro).
- A fim de testar a viabilidade de se criar um sistema de informação sobre transportes que apoie a formulação de políticas, decidiu-se lançar, no âmbito do 4º Programa-Quadro, um ensaio prático, o sistema-piloto de informação sobre

transportes na região alpina (ATIS) (*Pilot for an Alpine Transport Information System - ATIS*). O trabalho desenvolvido por este projecto-piloto resultou na criação de um instrumento potencialmente útil para esta política, que demonstrou ter capacidade para apoiar a tomada de decisões sobre a evolução de infra-estruturas (por exemplo, no caso da RTE-T, o corredor do Brenner). O potencial de extensão e melhoria do sistema ATIS será discutido na rede temática ALP-NET do 5º Programa-Quadro.

- O resultado mais importante do MAESTRO são as orientações MAESTRO. O objectivo principal das directrizes é apoiar o processo de tomada de decisões na selecção, concepção e avaliação de projectos-piloto e de demonstração em matéria de transportes na Europa. As orientações MAESTRO fazem a ligação entre diferentes centros de decisão e fases de avaliação num projecto-piloto e de demonstração, sendo consideradas o primeiro conjunto de directrizes imediatamente aplicáveis ao longo de toda a duração de um projecto-piloto e de demonstração.

Estes resultados contribuíram também para a revisão das orientações da Comunidade para o desenvolvimento da rede de transportes e para a revisão da nova Política Comum de Transportes, tal como figura no Livro Branco.

No âmbito do 5º Programa-Quadro em matéria de Investigação, de Desenvolvimento Tecnológico e de Demonstração (1998-2002), muitos projectos que contribuíram para o desenvolvimento e implementação de políticas da RTE-T haviam já sido iniciados no contexto de vários programas e acções-chave: a acção-chave 2 (mobilidade sustentável e intermodalidade) e a acção-chave 3 (transportes terrestres e tecnologias marinhas) no Programa de Crescimento Competitivo e Sustentável, bem como a acção-chave 5 (sistemas de energia mais limpa, incluindo as energias renováveis) e a acção-chave 6 (energia económica e eficiente para uma Europa competitiva) no programa Energia, Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e no Programa de Tecnologias da Sociedade da Informação. Foram lançados outros projectos durante 2001, que irão começar a proporcionar resultados úteis num futuro próximo.

No domínio da investigação socioeconómica, os objectivos-chave dos projectos de investigação no domínio dos transportes são a avaliação das acções da RTE-T, o aperfeiçoamento da infra-estrutura, o desenvolvimento e aperfeiçoamento de instrumentos quantitativos para apoiar a tomada de decisões (sistema de informação sobre transportes, serviços de modelização, rede de observatórios de aeroportos), e o estabelecimento de fóruns de discussão encarregados de abordar questões relevantes para as acções e projectos da RTE-T (projectos ALP-NET, THINK-UP, EXPEDITE, TIPMAC e IASON). Sem pretender ser exaustivo, é também importante mencionar a contribuição para a navegação por satélite – fase de definição do Galileo (projectos GALA, INTEG, SAGA, GEMINUS e GALILEI) – e para o desenvolvimento do Céu Único Europeu (projectos ONESKY e GATE TO GATE).

7.3. Concorrência

É do interesse dos consumidores e da Comunidade no seu conjunto que os projectos RTE sejam seleccionados e geridos de modo a terem integralmente em conta as vantagens potenciais da concorrência. Deste modo, deve ser garantido um acesso adequado à RTE, de acordo com as regras aplicáveis no sector relevante.

No que diz respeito ao *transporte*, a Comissão reafirmou, no seu Livro Branco de 2001²², o seu compromisso para um mercado devidamente regulamentado, aberto e concorrencial dos serviços ferroviários, como condição prévia essencial para cumprir o objectivo mais vasto do desenvolvimento sustentável. Em defesa deste compromisso, a Comissão declarou que “*na selecção de projectos de infra-estruturas para apoio comunitário a Comissão deve considerar o grau em que a linha foi aberta à concorrência*”.

De acordo com a política declarada da Comissão em matéria de reestruturação e reforma ferroviária, tal implica, pelo menos, a existência de uma concorrência controlada nos serviços de passageiros e o livre acesso aos serviços de mercadorias. Ao considerar o financiamento da eliminação de estrangulamentos, a Comissão deve ter também em conta as vantagens de uma separação estrutural que contribua para uma distribuição mais eficiente das infra-estruturas em termos de capacidade. O estabelecimento de objectivos irá, desta forma, ajudar a garantir que o financiamento seja apenas o necessário para permitir prosseguir o projecto.

No que respeita à *energia*, a criação de um regime de Acesso de Terceiros (*Third Party Access*) que funcione é – também para a RTE – uma das prioridades fulcrais da política de concorrência europeia no sector da energia. Sem acesso a pontos de interligação das redes de electricidade e/ou gás entre dois Estados-Membros, os consumidores de energia não poderão trocar de fornecedores e, assim, beneficiar da política de liberalização da Comunidade. O programa das RTE concentra-se na criação de novas infra-estruturas, enquanto a política de concorrência assegura que as capacidades existentes serão distribuídas de um modo justo e a preços não discriminatórios.

No sector das telecomunicações, uma das principais preocupações da Comissão consiste em garantir a concorrência na prestação de serviços de acesso à Internet de elevado débito. Desde a liberalização do sector, os operadores estabelecidos na maioria dos Estados-Membros adquiriram uma parte esmagadora neste novo mercado. Para evitar que as acções no âmbito das RTE reforcem o poder de mercado dos operadores estabelecidos, convém que as intervenções no quadro das RTE se concentrem em serviços geralmente prestados pelas autoridades públicas e na interconexão e interoperabilidade das redes.

²² A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções - COM (2001) 370 final, 12.9.2001.