



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 11.11.2003
COM(2003) 690 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

INICIATIVA EUROPEIA PARA O CRESCIMENTO

INVESTIR EM REDES E NO CONHECIMENTO COM VISTA AO CRESCIMENTO E
AO EMPREGO

RELATÓRIO FINAL AO CONSELHO EUROPEU

RELATÓRIO FINAL AO CONSELHO EUROPEU
INICIATIVA EUROPEIA PARA O CRESCIMENTO

ÍNDICE

1.	Introdução	3
2.	Uma Iniciativa Europeia para o Crescimento	5
2.1.	<i>Âmbito da iniciativa</i>	5
2.	<i>Mobilizar o investimento e o financiamento em apoio da Iniciativa Europeia para o Crescimento</i>	9
3.	Prosseguimento da iniciativa.....	14
3.1.	<i>Programa de arranque rápido</i>	15
3.2.	<i>Modalidades inovadoras de financiamento da Iniciativa Europeia para o Crescimento</i>	18
3.3.	<i>Tratamento estatístico das parcerias sector público/sector privado e das operações de titularização no sistema SEC95</i>	23
3.4.	<i>Acompanhamento dos progressos e elaboração de relatórios periódicos</i>	24
4.	Conclusões	25
Anexo 1:	Projectos de arranque rápido: Redes de transportes, Redes de banda larga, Investigação, Desenvolvimento e Inovação	26
Anexo 2:	Roteiro para o desenvolvimento das redes e do conhecimento	41
Anexo 3:	Projectos de arranque rápido no sector dos transportes.....	43

1. INTRODUÇÃO

A economia europeia atravessou dois anos bastante difíceis, mas observam-se presentemente indícios encorajadores de retoma e de melhoria da confiança dos consumidores e das empresas. Espera-se que o crescimento económico recupere no segundo semestre de 2003 e progrida a um ritmo mais rápido em 2004. As previsões recentes apontam para um aumento médio do PIB de 1,8% em 2004 e até 2,3% em 2005 na zona do euro.

No entanto, a situação é ainda precária. O desempenho económico pouco animador a que se tem assistido confirma a necessidade da ambiciosa agenda de renovação económica, social e ambiental definida em Lisboa. As reformas nela previstas devem ser executadas com determinação, por forma a dar resultados concretos em termos de melhoria do potencial de crescimento da Europa. Todavia, embora fundamentais, as reformas a nível nacional e europeu não são, em si mesmas, suficientes para consolidar os progressos. Torna-se necessário apoiá-las, desde já, por acções susceptíveis de relançar o investimento. Tais acções devem reforçar a capacidade de crescimento da União e torná-la mais sustentável.

A concretização desta acção transmitirá um sinal de confiança, de empenhamento e de boa governação económica. Oferecem-se-nos actualmente oportunidades que importa não perder, como aconteceu com a retoma económica de 1999-2000.

No Conselho Europeu de Outubro último¹, os Estados-Membros foram, por conseguinte, instados a manter políticas macroeconómicas sólidas, a acelerar as reformas estruturais e a promover o investimento nas redes e no conhecimento. O Conselho Europeu realçou igualmente a importância de se acelerar o ritmo de implantação das redes europeias de transportes, energia e telecomunicações e de aumentar o investimento no capital humano. Estas medidas são fundamentais para impulsionar o crescimento, favorecer a integração de uma Europa alargada e melhorar a produtividade e a competitividade das empresas europeias nos mercados mundiais.

A presente Iniciativa Europeia para o Crescimento responde a esse apelo.

Esta iniciativa tem como objectivo mobilizar o investimento em sectores que reforcem as reformas estruturais em curso, estimulem o crescimento e criem empregos. São necessárias redes de transportes e de energia que permitam interligar um mercado interno alargado e promover uma maior coesão geográfica e social. As comunicações em banda larga podem fornecer o suporte físico necessário para difundir a economia baseada no conhecimento em toda a União. A promoção da nossa capacidade de gerar e utilizar o conhecimento - através da ciência, das competências ou das pessoas - é um requisito fundamental para assegurar que as empresas europeias possam continuar a inovar e ser competitivas e para garantir uma maior participação dos cidadãos na sociedade.

¹ Conclusões da Presidência, Conselho Europeu de 16/17 de Outubro de 2003, SN 300/03.

A iniciativa combina as intervenções necessárias para criar condições regulamentares, financeiras e administrativas que incentivem o investimento privado e a mobilização do financiamento comunitário com um convite aos Estados-Membros, em consonância com as Orientações Gerais das Políticas Económicas de 2003², no sentido de continuarem a reorientar a despesa pública para os sectores que favoreçam o crescimento, sem, contudo, aumentarem os orçamentos públicos. Reconhece, desta forma, que a preservação da estabilidade macroeconómica e a adesão ao Pacto de Estabilidade e Crescimento são fundamentais para que a União regresse a um processo de crescimento regular. As medidas propostas têm igualmente em conta a disciplina orçamental da União, no quadro dos limites máximos estabelecidos pelas actuais perspectivas financeiras, bem como a tónica na promoção do crescimento que provavelmente caracterizará as próximas perspectivas financeiras a partir de 2006.

Consideradas globalmente, as medidas propostas podem fazer renascer a confiança e, ao mesmo tempo, oferecer a médio prazo dividendos de crescimento sob a forma de economias de custos nos prazos de produção e de transporte, melhoria da qualidade, ritmos de inovação mais rápidos (sobretudo através do apoio às principais tecnologias), maior competitividade e maior possibilidade de escolha em termos de locais onde investir e implantar empresas. As referidas medidas contribuirão também para reforçar a coesão, visto que permitirão melhorar as infra-estruturas e proporcionar aos cidadãos novas escolhas e novas oportunidades.

Baseando-se nos resultados de contactos com os Estados-Membros e com o Banco Europeu de Investimento (BEI), o presente **relatório final**:

- identifica os **domínios de acção** no quadro da Iniciativa Europeia para o Crescimento, bem como as principais decisões a tomar pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu e os domínios em que a Comissão prosseguirá o seu trabalho;
- apresenta, como primeira etapa da iniciativa, um "**Programa de arranque rápido**" (*quick-start*) que reúne projectos concretos prontos a serem lançados no âmbito destas prioridades globais, identificando os respectivos custos e as fontes de financiamento;
- define os **instrumentos financeiros**, novos ou já existentes, **para apoiar a Iniciativa Europeia para o Crescimento**, incluindo os que podem ajudar a potenciar o investimento privado, e examina as possibilidades de uma melhor associação e coordenação das diversas fontes de financiamento - fundos estruturais, orçamentos para investigação, apoio do Banco Europeu de Investimento;
- descreve um conjunto de **medidas (não financeiras)** necessárias para criar um quadro regulamentar e administrativo que incentive o investimento privado na Iniciativa para o Crescimento e, em especial, no programa de arranque rápido. No sector dos transportes, a Comissão expôs recentemente nas suas propostas RTE o conceito de um **coordenador ou organismo de coordenação** e o princípio de uma declaração de

² COM(2003) 170 final/2, de 24.07.2003.

interesse europeu, com o objectivo de realizar progressos em matéria de ligações transfronteiriças;

- analisa os princípios estatísticos do **Sistema Europeu de Contas** (SEC 95), com base nos quais as parcerias sector público/sector privado deveriam ser tomadas em conta nos orçamentos nacionais em função da sua compatibilidade com o Pacto de Estabilidade e Crescimento;
- descreve as **modalidades de avaliação dos progressos** realizados no âmbito da execução da iniciativa.

2. UMA INICIATIVA EUROPEIA PARA O CRESCIMENTO

2.1. *Âmbito da iniciativa*

A Iniciativa Europeia para o Crescimento tem como objectivo promover os investimentos públicos e privados nas redes e no conhecimento. O relatório intercalar apresentado pela Comissão com vista ao Conselho Europeu de Outubro³ definiu três grandes domínios e estabeleceu linhas de orientação concretas para a acção política:

- fazer avançar os projectos prioritários de transportes transeuropeus, que implicam um investimento de 220 mil milhões de euros até 2020;
- acelerar a implantação das comunicações de banda larga de alto débito em toda a União, a fim de cumprir o objectivo de acesso e utilização generalizados até 2005;
- reforçar a capacidade da União de gerar e utilizar o conhecimento através de medidas específicas de promoção do investimento em tecnologias de ponta, desde a utilização do hidrogénio como combustível até às tecnologias espaciais e respectivas aplicações.

O Conselho Europeu de Outubro subscreveu esta abordagem, sublinhando igualmente a importância das redes energéticas transeuropeias interconectadas. Essas redes reforçarão os mercados internos do gás e da electricidade e contribuirão para evitar cortes de energia como os recentemente ocorridos nalguns Estados-Membros. O Conselho Europeu destacou ainda a importância da relação entre o conhecimento e o contexto mais vasto do investimento no capital humano. Convidou também a Comissão e o Banco Europeu de Investimento a elaborar, como primeira fase da iniciativa e para demonstrar a sua credibilidade, um programa de arranque rápido que englobasse as duas dimensões da iniciativa: redes e conhecimento.

O programa de arranque rápido integra projectos transfronteiriços com uma forte dimensão europeia que, do ponto de vista da Comissão, atingiram um grau de maturidade suficiente, são financeira e economicamente viáveis e susceptíveis de favorecer o

³ Relatório intercalar ao Conselho Europeu sobre a Iniciativa Europeia para o Crescimento, COM(2003) 579 final de 01.10.2003.

investimento noutras infra-estruturas e iniciativas nacionais e de produzir vantagens consideráveis a longo prazo em termos de crescimento, emprego e ambiente. Trata-se de projectos para os quais será possível iniciar os trabalhos e atribuir as necessárias dotações financeiras antes do final de 2006.

Ultrapassar os obstáculos ao investimento

Subjacente a esta abordagem está a necessidade de ultrapassar toda uma série de obstáculos que entravam o investimento privado. Alguns desses obstáculos são de natureza regulamentar ou administrativa, outros reflectem o facto de que os instrumentos financeiros disponíveis a nível comunitário ou nacional, ou os do BEI, devem oferecer mais incentivos para que os projectos possam ser prosseguidos.

CAIXA 1: CAUSAS DA ESTAGNAÇÃO DOS INVESTIMENTOS

No passado, o investimento em projectos no domínio das redes e do conhecimento foi muitas vezes protelado devido a um conjunto de problemas de natureza financeira e não financeira:

- No que respeita às redes, os atrasos acumulados em relação a projectos de grande escala no sector dos **transportes transfronteiriços** são consequência de procedimentos administrativos complexos, da baixa prioridade atribuída a estes projectos pelos Estados-Membros, das incertezas associadas à escolha dos itinerários e ao processo de planificação, bem como da complexidade de coordenar projectos de dimensão transfronteiriça. Estes factores foram agravados pela dificuldade de estruturar empresas supranacionais responsáveis pela gestão dessas operações. O ritmo de execução dos projectos foi também influenciado pela capacidade de absorção das administrações dos países em vias de adesão. Por outro lado, mesmo nos casos em que estava disponível financiamento comunitário, o nível de apoio e de empenhamento político nem sempre foi suficiente para atrair investimentos públicos ou privados. No caso da **implantação das redes de banda larga**, em que o financiamento depende principalmente do sector privado, o investimento tem sido dificultado por uma diversidade de factores. Relativamente ao acesso de alto débito à Internet, são de referir como factores de abrandamento do investimento os graves efeitos da conjuntura económica no sector, a fraca concorrência existente em muitos Estados-Membros, a falta de perspectivas de rentabilidade no que respeita ao fornecimento de serviços nas regiões remotas e rurais, bem como o facto de que as autoridades públicas devem envidar maiores esforços para proporcionar serviços quotidianos em linha, por forma a fazer da sociedade da informação uma realidade e promover a procura por parte do público.
- No que respeita ao conhecimento, o financiamento da **investigação, do desenvolvimento e da inovação** depende também em grande medida do sector privado. O investimento tem sido dificultado por diversos factores, que se prendem com as dificuldades encontradas pelas empresas inovadoras, em especial as PME, na obtenção dos capitais necessários, a necessidade de mão-de-obra mais qualificada, a inexistência de uma patente comunitária, bem como o tratamento fiscal dado ao investimento em investigação e inovação. Apesar dos progressos já conseguidos nalgumas destas áreas, o investimento público na investigação estabilizou-se, na melhor das hipóteses, tendo em vários casos registado descidas, ao passo que o investimento privado está ainda longe da meta fixada no Conselho Europeu de Março de 2002.

O Conselho e o Parlamento Europeu devem tomar decisões par acelerar os progressos no domínio das redes e do conhecimento

O relatório intercalar da Comissão teve em conta estes desafios. Assim, estabeleceu linhas de orientação para a tomada de decisões e examinou possíveis fontes de financiamento da Iniciativa Europeia para o Crescimento, concentrando-se, em particular, no modo de transformar a despesa pública num catalisador do investimento privado. O relatório pôs em destaque as medidas pendentes que o Conselho e o Parlamento Europeu devem fazer avançar, bem como os sectores em relação aos quais a Comissão apresentará proximamente propostas com vista à melhoria das condições administrativas, regulamentares e financeiras para a execução de projectos de investimento transfronteiriços complexos. Foi igualmente reiterada a importância da aplicação efectiva da regulamentação existente - como o novo quadro jurídico para as comunicações electrónicas que entrou em vigor em Julho último.

Estas medidas são importantes para garantir às empresas e aos governos um contexto previsível dentro do qual possam programar os investimentos.

O alcance, o conteúdo e a dimensão da acção necessária ao nível da União variam de sector para sector. Enquanto o financiamento público ao nível da UE desempenha um papel importante no que respeita aos troços transfronteiriços das redes transeuropeias de transportes, a implantação da banda larga e o desenvolvimento das ligações transfronteiriças no sector da energia dependem geralmente dos investidores privados. Da mesma forma, os progressos no domínio da investigação são principalmente da responsabilidade das próprias estruturas de investigação e inovação. O financiamento comunitário para a investigação, embora constituindo um importante catalisador, representa apenas uma pequena parte dos orçamentos de investigação nacionais, que por sua vez são inferiores aos orçamentos da indústria e das empresas.

Deste ponto de vista, a Iniciativa para o Crescimento da Comissão é plenamente consentânea com o princípio da subsidiariedade, tanto vertical (nível de intervenção adequado entre a União, os Estados-Membros e as autoridades locais) como horizontal (intervenção das autoridades públicas quando as forças de mercado são insuficientes, ineficazes ou fragmentadas).

CAIXA 2: MEDIDAS NECESSÁRIAS A NÍVEL EUROPEU PARA MELHORAR O CONTEXTO REGULAMENTAR, ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO DO INVESTIMENTO

A iniciativa deve ser apoiada por um quadro regulamentar, administrativo e financeiro adequado.

Para esse efeito, o Conselho e o Parlamento Europeu devem chegar rapidamente a acordo quanto a cinco pacotes de medidas:

- adopção das **prioridades para as RTE-transportes e de regras de financiamento actualizadas** para as redes de transportes e energia e para o programa RTE de telecomunicações (**programa eTEN**);
- novas normas relativas à tarifação da utilização de infra-estruturas de transportes e ao financiamento dessas infra-estruturas (**proposta Eurovinheta**);
- adopção final da **patente comunitária**;
- pacote legislativo que moderniza a **regulamentação comunitária em matéria de contratos públicos**;
- **alteração do direito das sociedades e das regras fiscais para facilitar as fusões transfronteiriças** e a actividade das sociedades-mães e filiais na União.

Ao mesmo tempo, os Estados-Membros devem envidar maiores esforços tendo em vista aplicar a legislação já em vigor, como as novas normas relativas às comunicações electrónicas, e incentivar o investimento mediante uma reorientação da despesa para investimentos que estimulem o crescimento, em consonância com as Orientações Gerais das Políticas Económicas de 2003.

Por seu turno, ao longo dos próximos meses a Comissão prosseguirá o trabalho em cinco domínios:

- simplificar os procedimentos relativos aos **auxílios estatais às PME**, incluindo as normas que regem o auxílio à I&D, e analisar as necessidades das pequenas empresas com uso

intensivo de investigação no que diz respeito às regras de concorrência e aos auxílios estatais;

- examinar de que modo a **regulamentação comunitária em matéria de contratos públicos** se aplica às parcerias entre o sector público e o sector privado (PPP) e fornecer rapidamente orientações sobre a forma como as PPP devem ser integradas nos **orçamentos** nacionais;
- criar uma **estrutura jurídica europeia de financiamento harmonizada para operações de capital de risco** que garanta a transparência fiscal das operações em toda a Europa;
- criar um conjunto de **plataformas tecnológicas europeias** com o objectivo de estabelecer e pôr em prática uma agenda estratégica de investigação e inovação para toda uma série de sectores tecnológicos fulcrais, a fim de assegurar uma melhor mobilização dos recursos a nível europeu mediante a coordenação e integração dos esforços;
- elaborar uma proposta de **criação de um instrumento europeu de garantia** a fim de cobrir os riscos da fase subsequente à construção no âmbito dos projectos RTE-transportes (ver Caixa 6).

2. Mobilizar o investimento e o financiamento em apoio da Iniciativa Europeia para o Crescimento

Papel do financiamento ao nível da UE

O Conselho Europeu de Outubro convidou a Comissão e o Banco Europeu de Investimento a estudar a melhor forma de mobilizar o financiamento por parte do sector privado em apoio da Iniciativa Europeia para o Crescimento. Todavia, o Conselho reconheceu a importância do financiamento comunitário de alguns dos objectivos da iniciativa, sobretudo devido aos seus efeitos multiplicadores sobre os investimentos privados. O apoio comunitário provém, designadamente, do orçamento da União para a investigação, dos fundos estruturais e de coesão e do financiamento específico das redes transeuropeias de transportes, energia e comunicações electrónicas.

Foram também apresentadas diversas propostas que contemplam, designadamente, novos mecanismos de financiamento do BEI e um novo instrumento de garantia, bem como um aumento da capacidade de assunção de riscos pelo BEI, sem pôr em causa a sua notação de risco de crédito, através do recurso ao seu mecanismo de financiamento estruturado (SFF) e a outros instrumentos inovadores, como a titularização. Este aspecto será abordado circunstanciadamente no capítulo seguinte. O BEI e a Comissão pretendem também examinar as possibilidades de co-financiamento e cooperação entre o BEI e o Fundo Social Europeu no âmbito dos programas de formação em cibercompetências.

Por outro lado, a Iniciativa Europeia para o Crescimento pressupõe um reexame dos actuais instrumentos orçamentais e financeiros existentes ao nível comunitário, com o objectivo de tirar o máximo partido das possibilidades de apoio a esta iniciativa dentro dos limites das actuais perspectivas financeiras. Importa, além disso, analisar em que medida esta dinâmica de crescimento poderá ser preservada no quadro das próximas perspectivas financeiras.

CAIXA 3: APOIO DA COMUNIDADE E DO BEI À INICIATIVA EUROPEIA PARA O CRESCIMENTO

O orçamento comunitário pode desempenhar um papel fundamental no apoio à Iniciativa para o Crescimento.

- A **rubrica orçamental RTE-transportes**, dotada anualmente com 700 milhões de euros, pode financiar até 10% dos custos totais dos projectos. A proposta da Comissão que altera o regulamento financeiro das RTE no que respeita às redes de transportes e energia oferece a possibilidade de financiar até 30% dos custos dos troços transfronteiriços dos projectos prioritários. Está igualmente em análise uma proposta idêntica que prevê um limite máximo de 30% para o financiamento de projectos de implantação de serviços de telecomunicações, no quadro do programa eTEN.
- Ao longo do período 2000-2006 em curso, prevê-se que o apoio dos **fundos estruturais** para o investimento em infra-estruturas (energia, transportes e comunicações electrónicas), investigação, desenvolvimento tecnológico e inovação atinja cerca de 60 mil milhões de euros: 29,2 mil milhões de euros para infra-estruturas de transportes, 9,2 mil milhões de euros para a investigação, o desenvolvimento tecnológico e a inovação (IDI), 6,1 mil milhões de euros para as comunicações electrónicas e a sociedade da informação e 1,8 mil milhões de euros para a energia. O Fundo Social Europeu (FSE) presta um auxílio de 20 mil milhões de euros no domínio da aquisição de competências em TIC e de 7 mil milhões de euros no que respeita às competências no domínio do espírito empresarial. O Fundo de Coesão, por seu turno, pode mobilizar até 1,5 mil milhões de euros por ano para o investimento em infra-estruturas nos quatro países da coesão.
- O **Sexto Programa-quadro de Investigação** afectará 17,5 mil milhões de euros para apoiar o investimento em investigação e desenvolvimento na Europa ao longo de um período de quatro anos. No âmbito deste programa são já apoiados sectores-chave identificados no presente relatório e está prevista a concessão de apoio a muitos dos sectores nos quais foram identificados projectos de arranque rápido específicos.
- Foi também estabelecido um orçamento específico de perto de 300 milhões de euros para apoio à implantação de uma **rede de comunicações de elevado débito (GEANT)**, que liga 3 000 universidades e centros de investigação, mais de 18 000 estabelecimentos de ensino superior e mais de 3 000 hospitais, bibliotecas e outras instituições dos Estados-Membros actuais e futuros.
- A Comissão está a examinar a possibilidade de criar um **instrumento de garantia** inovador que **facilite a intervenção financeira do sector privado em parcerias sector público/sector privado consagradas a projectos RTE de transportes**. Este instrumento de garantia cobriria, durante um período limitado, riscos específicos da fase imediatamente subsequente à construção que são actualmente objecto de uma cobertura insuficiente nos mercados financeiros. (Este aspecto é abordado mais pormenorizadamente na Caixa 6).

O Banco Europeu de Investimento está também plenamente empenhado em apoiar as reformas de Lisboa e a presente Iniciativa para o Crescimento.

- O **BEI** está disposto a autorizar 50 mil milhões de euros, no âmbito de um mecanismo de investimento em RTE (TIF), para apoiar projectos RTE prioritários.
- **Os investimentos do BEI em investigação, desenvolvimento e inovação** elevam-se a

15,3 mil milhões de euros desde o lançamento da sua Iniciativa i2i em 2000. O BEI tenciona prosseguir e desenvolver as actividades de apoio à investigação, desenvolvimento e inovação (IDI) no quadro da sua iniciativa Inovação 2010, que inclui também projectos no domínio das comunicações de banda larga e do programa eTEN, bem como em matéria de formação. No quadro desta iniciativa será concedido um montante máximo de 50 mil milhões de euros até 2010 e oferecida uma maior gama de instrumentos mais bem adaptados às necessidades.

- O BEI está disposto a reforçar a sua capacidade de financiamento a título do **mecanismo de financiamento estruturado (SFF)**, que se reveste de grande importância pelo auxílio que presta tanto às RTE como à IDI. Este mecanismo, criado pelo Conselho de Governadores do BEI em 2001, alargou o âmbito do financiamento do Banco através da concessão de empréstimos e garantias privilegiados (englobando os riscos antes da conclusão e na fase inicial de exploração), empréstimos e garantias subordinados e financiamentos intercalares (*mezzanine*). Após uma primeira afectação de 250 milhões de euros para a reserva do mecanismo de financiamento estruturado, em 2001, o BEI propõe agora uma nova dotação complementar de 250 milhões de euros, o que corresponderia a um volume de financiamento adicional de, no máximo, 2,5 mil milhões de euros.
- **Apoiar a inovação através do capital de risco.** O auxílio concedido pelo Fundo Europeu de Investimento (FEI) aos fundos de capital de risco, incluindo o instrumento comunitário "Apoio ao arranque" do MTE, representa 2,5 mil milhões de euros, repartidos por 185 fundos de capital de risco que prestam apoio a 1 500 empresas de alta tecnologia num montante de 10 mil milhões de euros. O BEI está empenhado em afectar à reserva adequada um montante suplementar de 500 milhões de euros, o que permitirá ao FEI aumentar os níveis de investimento em cerca de 1 000 milhões de euros suplementares, ao abrigo do mandato de capital de risco.

Para que a Iniciativa Europeia para o Crescimento possa produzir efeitos benéficos ao nível das prioridades actuais e futuras do investimento público, tanto a nível comunitário como nacional, importa explorar ao máximo as possibilidades de coordenação das diferentes fontes de financiamento.

CAIXA 4: MELHOR COORDENAÇÃO DAS FONTES DE FINANCIAMENTO AO NÍVEL DA UE

A Comissão e o grupo BEI estabeleceram modalidades práticas com vista à coordenação e maior utilização dos seus instrumentos de financiamento.

- A coordenação entre as operações do BEI e os fundos estruturais tem em vista facilitar a programação conjunta das intervenções (autorizações globais do BEI no contexto dos Quadros Comunitários de Apoio, modulação adequada da taxa de intervenção, papel consultivo do FEI no desenvolvimento de mecanismos de financiamento de PME a nível regional);
- Foi celebrado entre o grupo BEI e o Programa de Investigação da Comissão um acordo de cooperação interinstitucional que estabelece um quadro de colaboração. Estão previstos acordos idênticos para outros grandes domínios políticos.
- As duas instituições continuam a examinar as possibilidades de alargamento desta colaboração a outros domínios em que a intervenção do BEI seja fundamental para complementar o orçamento comunitário.

Mobilizar o investimento privado a favor do crescimento

A mobilização do investimento privado em infra-estruturas e na investigação e inovação será um factor fundamental para estimular o potencial de crescimento da União ao longo dos próximos anos. A criação, até 2005, de um mercado financeiro totalmente integrado é essencial neste contexto, uma vez que pode ser decisiva para permitir o acesso dos projectos relacionados com o crescimento à abundante poupança europeia. Com efeito, em 2003 a poupança privada ascende a cerca de 10 triliões de euros, investidos em fundos de pensões, apólices de seguro de vida e OICVM.

A combinação da abundância de poupanças nos mercados financeiros com o nível historicamente baixo das taxas de juro de longo prazo e os efeitos multiplicadores da excelente cotação dos empréstimos do BEI constituem uma oportunidade única para atrair investimento privado. Esta oportunidade é também o resultado dos progressos conseguidos na consolidação dos orçamentos públicos, no quadro do Pacto de Estabilidade e Crescimento. Com efeito, essa consolidação liberta recursos privados que podem agora ser canalizados para o apoio da Iniciativa Europeia para o Crescimento, a fim de estimular a capacidade de crescimento da União Europeia mediante investimentos eficazes em projectos específicos caracterizados por um horizonte temporal a mais longo prazo e que sejam essenciais para a competitividade e a coesão da Europa.

É esta a razão pela qual muitas das acções anteriormente referidas têm por objectivo criar os incentivos adequados para os investidores privados:

- Conselho Europeu de Outubro último salientou a importância da Iniciativa Europeia de Crescimento, que pretende completar os elos em falta nas principais infra-estruturas das redes e do conhecimento tendo em vista a integração efectiva da Europa alargada. O aumento do nível de apoio comunitário disponível e a concentração dos esforços numa lista de projectos prontos a serem lançados assegurará a eficácia da intervenção comunitária e **incentivará a realização de projectos de investimento transfronteiriços destinados a completar e interligar as redes nacionais de infra-estruturas**. Uma integração mais ampla das redes de infra-estruturas contribuirá para garantir um maior volume de tráfego e uma melhor eficiência na utilização das infra-estruturas de transportes, além de reduzir os congestionamentos e respectivos custos, pelo que será acompanhada de um aumento da rentabilidade dos investimentos privados e produzirá ganhos consideráveis em termos de eficiência económica, economias de tempo de transporte e sustentabilidade ambiental.

Além do mais, a proposta "Eurovinheta" proporciona uma maior margem de manobra para o financiamento cruzado entre os diversos modos de transporte. Assegura também condições mais equitativas ao nível da União e tornará possível a **recuperação dos custos internos e externos da utilização da rede rodoviária transeuropeia**. Quando for adoptada, permitirá aos Estados-Membros impor tarifas suplementares em certas áreas particularmente saturadas, a fim de financiar infra-estruturas alternativas sustentáveis (a título de exemplo, segundo as estimativas seria possível cobrir cerca da 30% a 40% dos custos relacionados com o túnel do Brenner utilizando a margem de lucro realizada com as modalidades da Eurovinheta

propostas).

Por último, a definição de uma visão estratégica clara e coordenada destes projectos de infra-estruturas ajudará os potenciais investidores a **determinar a rentabilidade esperada dos seus investimentos**, quer no quadro dos troços transfronteiriços propriamente ditos, quer no âmbito dos troços nacionais de um corredor RTE prioritário ou de outras infra-estruturas conexas. Além do mais, um apoio comunitário específico incentivará os investidores públicos e privados a fazer avançar todos os projectos prioritários definidos nas orientações relativas às RTE-T até atingirem um grau de preparação e maturidade que os tornará elegíveis igualmente no quadro do programa de arranque rápido. Uma melhor coordenação e associação dos instrumentos financeiros comunitários, como o Programa-quadro de Investigação, o programa RTE, os fundos estruturais e o apoio do BEI, reforçará também o seu efeito catalisador sobre o investimento privado.

- A experiência adquirida com os projectos de infra-estruturas de Essen seleccionados em 1994 e com os projectos em curso financiados pelo BEI e pelo fundos estruturais revelou que os factores não financeiros podem ser **mais prejudiciais, em termos da viabilidade de projectos específicos e do interesse que estes podem suscitar**, do que a falta de financiamento. Por outro lado, a incerteza quanto às possibilidades de alta rentabilidade da despesa em I&D pode dissuadir o sector privado de investir no conhecimento e na inovação, devido a factores como a onerosa protecção transfronteiriça dos direitos de propriedade intelectual, as barreiras jurídicas e financeiras ao financiamento de projectos de investigação transfronteiriços através de capital inicial ou capital de risco e a fraca coordenação com a investigação básica financiada por orçamentos públicos, ou a dificuldade de acesso a este tipo de investigação. Torna-se, assim, evidente a **importância de assegurar a coordenação**, de garantir que a regulamentação em matéria de contratos públicos e concessão seja favorável aos projectos de larga escala e incentive as parcerias sector público/sector privado, de estabelecer um tratamento fiscal e regulamentar adequado das operações transfronteiriças e de capital de risco susceptíveis de promover esses projectos e de assegurar condições equitativas em termos de simplificação das normas relativas aos auxílios estatais às PME que investem em I&D.

É também fundamental prosseguir os esforços no sentido de integrar e eliminar os obstáculos existentes no mercado interno em sectores-chave como os transportes ferroviários, os serviços portuários, as comunicações electrónicas e os mercados financeiros. No caso dos mercados financeiros, a aprovação das medidas restantes incluídas no Plano de Acção dos Serviços Financeiros e a sua aplicação integral e correcta contribuirão para mobilizar financiamento privado. No sector ferroviário, dada a sua predominância nos projectos de arranque rápido, tal pressupõe que se obtenham rapidamente progressos em matéria de interoperabilidade, abertura de mercados e modernização de estruturas de gestão das empresas ferroviárias. Tais esforços garantirão aos potenciais investidores a previsibilidade e as condições de equidade necessárias para a planificação dos seus investimentos.

- Um elemento central das propostas de financiamento de RTE de transportes e energia reside na concentração dos recursos disponíveis e da vontade política num conjunto de projectos prioritários seleccionados e no **aumento do apoio por conta do orçamento comunitário** de 10% para 30% em relação aos troços transfronteiriços das ligações RTE de transportes e a certos projectos eTEN⁴.
- Um outro factor que conduziu a atrasos no passado decorre da **complexidade da realização de projectos transfronteiriços e da cooperação transfronteiriça**, quer no domínio dos transportes quer da investigação. No sector dos transportes é patente a necessidade de um coordenador ou organismo de coordenação eficaz, como recentemente proposto pela Comissão, associado a projectos concretos com capacidade para fazerem avançar o projecto global. Esse coordenador poderia conduzir a avaliação dos projectos, sincronizar os procedimentos administrativos e acompanhar os trabalhos dos dois lados das fronteiras, participar na montagem do financiamento necessário e actuar como ponto de contacto para os investidores privados. Todavia, para se conseguirem progressos torna-se necessária uma solução temporária para os problemas de coordenação, enquanto se aguarda a aprovação da legislação ao nível do Conselho e do Parlamento. A Comissão pode prestar apoio aos Estados-Membros que desejem coordenar esforços relativamente a determinados troços transfronteiriços das RTE ou às "auto-estradas do mar". A coordenação do planeamento, a avaliação do impacto ambiental e as operações de financiamento complexas constituem as áreas de intervenção mais prováveis, mas esta lista não é exaustiva. No domínio da investigação, as plataformas tecnológicas europeias podem desempenhar idêntico papel de incentivo. Com efeito, constituirão um instrumento valioso para estimular e facilitar a constituição de parcerias temporárias, uma vez que reúnem as partes interessadas dos sectores público e privado a fim de definir visões estratégicas comuns e roteiros para o desenvolvimento e implantação de tecnologias e de resolver as questões relativas às barreiras não técnicas e à aceitação pelo público. Por último, independentemente da questão do coordenador, é fundamental reforçar a **capacidade administrativa** dos países para gerir e fazer avançar estes projectos.

3. PROSSEGUIMENTO DA INICIATIVA

O presente relatório sobre a Iniciativa Europeia para o Crescimento inscreve-se no seguimento do relatório intercalar de Outubro e das iniciativas nacionais, estabelecendo, com base em critérios objectivos e explícitos, o **programa de arranque rápido** solicitado pelo Conselho Europeu. Define também com maior precisão os instrumentos financeiros a utilizar a nível comunitário para apoiar este programa e a iniciativa no seu conjunto e aborda outras questões suscitadas pelo Conselho - como estabelecer uma interligação mais eficaz entre os diferentes tipos e níveis de financiamento? Como devem

⁴ Na revisão das orientações eTEN de 2002, a Comissão alinhou esta iniciativa com os objectivos da iniciativa eEuropa, que prevêem a disponibilidade e utilização generalizadas da banda larga. A eTEN tem como objectivo acelerar a implantação das aplicações TIC nos serviços de interesse geral em domínios como a administração pública e os serviços de saúde em linha (*e-government*, *e-health*), e a inclusão e aprendizagem electrónicas (*e-learning*, *e-inclusion*).

ser tratadas as parcerias sector público/sector privado (PPP) nos orçamentos dos Estados-Membros no contexto da supervisão orçamental macroeconómica? Como será assegurado o acompanhamento dos progressos ao longo dos próximos anos?

3.1. Programa de arranque rápido

O programa de arranque rápido é o elemento central da Iniciativa Europeia de Crescimento. Tem por objectivo mobilizar compromissos políticos e recursos para a realização de projectos de investimento prioritários de interesse europeu. Baseia-se numa avaliação exaustiva das prioridades e necessidades em função de critérios objectivos e explícitos e tem em conta as fontes de financiamento potenciais aos níveis comunitário e nacional.

O programa de arranque rápido é um processo dinâmico e aberto. Proporciona apoio comunitário e nacional eficaz e selectivo a projectos "prontos a serem lançados", constituindo simultaneamente, para os investidores públicos e privados, um forte incentivo no sentido de fazerem avançar outros projectos prioritários de interesse europeu. Quando cumprirem os critérios indicados e atingirem o nível de empenhamento, maturidade e preparação necessário, estes novos projectos poderão ser incluídos no programa. A partir de 2005, a avaliação e a eventual actualização do programa de arranque rápido serão levadas a cabo no quadro dos relatórios anuais elaborados para o Conselho Europeu da Primavera.

Em colaboração com o Banco Europeu de Investimento, a Comissão definiu um programa de projectos de arranque rápido, que englobam uma série de decisões e de acções imediatas necessárias para desenvolver as duas vertentes - redes e conhecimento - da Iniciativa Europeia para o Crescimento. Os projectos relativos a transportes inscrevem-se no quadro das **prioridades definidas para as redes transeuropeias de transportes (RTE-T) e das regras de financiamento actualizadas** para as redes de transportes e energia propostas pela Comissão em 1 de Outubro de 2003, ao passo que os projectos da vertente "conhecimento" reflectem as prioridades em matéria de investigação, inovação e eEuropa definidas na estratégia de Lisboa.

Estes projectos foram seleccionados com base na avaliação dos quatro critérios seguidamente enunciados.

1. **Maturidade do projecto.** Consideram-se projectos de arranque rápido os projectos que estão, ou estarão a breve prazo, prontos para serem lançados, tanto em termos de planificação como de financiamento. O objectivo consiste em assegurar que sejam realizados investimentos substanciais antes do final de 2006. Em certos casos, o apoio concedido a título da Iniciativa Europeia para o Crescimento pode contribuir para desbloquear ou acelerar os progressos. Ao aumentar o rendimento do capital privado, ao reduzir a necessidade de financiamento público nacional ou ao assegurar o lançamento de trabalhos técnicos preparatórios muito dispendiosos, como estudos técnicos aprofundados, esse apoio poderá permitir o rápido arranque dos trabalhos.

2. **Dimensão transfronteiriça** do projecto, com especial ênfase nos troços transfronteiriços das redes ligações de transportes, no quadro das prioridades RTE⁵. Esta dimensão é importante tanto do ponto de vista político como económico. Os troços transfronteiriços constituem os elos frágeis da construção de um mercado interno plenamente integrado na União alargada e estão frequentemente sujeitos a longos atrasos, não só devido ao facto de a rentabilidade do investimento ser potencialmente mais baixa, mas também em virtude da inerente complexidade da sua coordenação. No entanto, são precisamente estas as ligações que apresentam maiores vantagens em termos de efeitos multiplicadores, dado que permitem melhorar a viabilidade financeira de outros troços "internos" dos eixos de RTE ou conferir valor acrescentado a outros investimentos em infra-estruturas, como os financiados pelos fundos estruturais, por exemplo.
3. **Impacto sobre o crescimento e a inovação na União Europeia alargada.** Embora seja por vezes difícil quantificar o seu impacto directo e indirecto, certos projectos são susceptíveis de promover o crescimento e o emprego mediante uma melhor integração e mobilização dos recursos e através do incentivo à capacidade de inovação da União, visto que permitem mantê-la na vanguarda do desenvolvimento tecnológico em domínios tão variados como o hidrogénio, a nanoelectrónica e o espaço.
4. **Benefícios para o ambiente.** Deve ser dada preferência a projectos que proporcionem grandes vantagens ambientais, como, por exemplo, projectos que visem apoiar uma economia do hidrogénio ou a transferência do tráfego do modo rodoviário para o ferroviário ou marítimo. Os problemas de poluição e congestionamento são frequentemente mais graves nos pontos de estrangulamento da rede europeia de transportes que constituem barreiras naturais no nosso continente, como os Alpes e os Pirenéus.

Estes projectos, seleccionados com base nos critérios acima expostos, revestem grande importância não só a nível político como também do ponto de vista económico e financeiro.

CAIXA 5: INICIATIVA EUROPEIA PARA O CRESCIMENTO: PANORÂMICA DO PROGRAMA DE ARRANQUE RÁPIDO

O programa de arranque rápido identifica os principais domínios a considerar para o investimento nas redes e no conhecimento. Estes projectos, para os quais os investimentos e os trabalhos podem ser lançados **no prazo de três anos**, contribuem para a consecução dos actuais objectivos da UE. O volume total de investimentos mobilizados por esta iniciativa atingirá cerca de **60 mil milhões de euros até 2010, e nalguns casos para além desta data**. A repartição entre investimento público e privado variará em função do tipo de projectos apoiados.

⁵ No que respeita às RTE no sector dos transportes, a proposta da Comissão prevê que os troços transfronteiriços das redes transeuropeias poderão beneficiar de financiamento RTE até 30%, a fim de concentrar o financiamento comunitário nos sectores em que este é susceptível de exercer o máximo impacto.

Estão previstos projectos específicos relativos aos seguintes domínios:

a) Investir nas redes

No início de Outubro, a Comissão classificou 29 corredores pan-europeus como ligações RTE-transportes prioritárias, para as quais será necessário investir 220 mil milhões de euros até 2020. Estes corredores são constituídos por um grande número de troços, entre os quais foi possível determinar, em colaboração com o BEI e os Estados-Membros, diversos **projectos de arranque rápido no sector dos transportes**, que implicam um investimento de 38 mil milhões de euros até 2010. Com base nos critérios do programa de arranque rápido, os troços seleccionados consistem sobretudo em ligações ferroviárias, marítimas, fluviais e rodoviárias transfronteiriças, caracterizadas pelo devido grau de maturidade, que asseguram a interconexão com outras redes, como as "auto-estradas do mar". É também prestado apoio ao **sistema Galileo de navegação por satélite**.

Muitos desses projectos serão co-financiados mediante a associação da ajuda programada para as RTE e dos fundos estruturais ao nível da União. Poderão também beneficiar de empréstimos do BEI no montante de 12-13 mil milhões de euros nos próximos três anos, além das outras formas de apoio que o Banco pode oferecer (como as garantias ou o novo instrumento de titularização, por exemplo).

Foram igualmente identificadas, no âmbito das propostas RTE-energia, dezassete **ligações energéticas de arranque rápido** potenciais que implicam um investimento, principalmente do sector privado, de 10,1 mil milhões de euros até 2010.

Três **projectos de arranque rápido nas comunicações de banda larga** visam acelerar o fornecimento e a utilização de redes de comunicação de elevada capacidade no quadro da transição para a sociedade do conhecimento.

O **projecto relativo à fractura digital** centrar-se-á, ao longo dos próximos dois anos, no fornecimento de ligações de banda larga nas regiões remotas e rurais, recorrendo a diversas tecnologias. O investimento total necessário será determinado à luz das estratégias nacionais dos Estados-Membros no sector das comunicações de banda larga, que serão publicadas até ao final do ano. Poderá igualmente beneficiar de uma parte do apoio substancial de 7 mil milhões de euros disponíveis ao longo dos próximos três anos sob a forma de empréstimos do BEI para as tecnologias da informação e da comunicação.

O **projecto em matéria de tecnologias e comunicações móveis** concentrar-se-á no apoio à investigação ligada à introdução dos sistemas de comunicações móveis de terceira geração e a tecnologias mais avançadas (com uma parte de apoio comunitário proveniente do orçamento de investigação ou dos fundos estruturais).

O **projecto relativo à infra-estrutura da rede de investigação baseada nas TIC** tem por objectivo aumentar a capacidade da rede Géant, que liga actualmente 3 000 universidades e centros de investigação e 18 000 estabelecimentos de ensino superior nos Estados-Membros actuais e futuros. Está prevista uma contribuição comunitária de cerca de 250 milhões de euros, para um investimento global de aproximadamente 2,35 mil milhões de euros até 2010. Pretende-se com este projecto aumentar a capacidade das conexões para 10 Gbit/s até 2005 e para velocidades na ordem do terabit até ao final da década.

b) Investir no conhecimento

No domínio da investigação, do desenvolvimento e da inovação, foram identificados cinco projectos que representam um custo total de aproximadamente 10 mil milhões de euros até

2010.

Três desses projectos enquadram-se em sectores tecnológicos fundamentais para a competitividade e solidez a longo prazo da economia da União. Trata-se da **nanoelectrónica, dos lasers da nova geração** e da utilização do **hidrogénio como fonte de energia e electricidade**. Um exemplo do que será realizado na prática diz respeito à economia do hidrogénio. *Hypogen* prevê a construção de uma instalação de ensaio de grande escala para a produção de hidrogénio e electricidade, ao passo que *Hycom* criará um número restrito de "comunidades de hidrogénio" na União, que utilizarão o hidrogénio como fonte de energia para o aquecimento e a electricidade e como combustível para os veículos. Um outro exemplo consiste no apoio ao desenvolvimento de uma rede de instalações nacionais dedicadas à próxima geração de tecnologias laser. Estas tecnologias serão essenciais em domínios como os novos materiais, as nanotecnologias, a biotecnologia e a genómica. Está igualmente prevista a entrada em serviço de uma instalação de laser internacional única, em Hamburgo, aproximadamente em 2012.

Os outros dois programas de arranque rápido destinam-se a estimular a presença europeia no **espaço**, complementando o apoio concedido ao sistema Galileo e a utilização eventual das tecnologias de satélite para fornecer conexões de banda larga, entre outras aplicações. A iniciativa **GMES** continua a apoiar o novo sistema de vigilância global do ambiente e da segurança por satélite, que deverá estar plenamente operacional em 2008. O outro projecto espacial tem como objectivo a construção de uma **base de lançamento de foguetões Soyouz** nas instalações europeias da Guiana, a fim de aumentar a capacidade europeia de lançamento em termos de tipo de veículo e volume de carga útil.

No Anexo 1 é apresentada uma panorâmica mais completa dos projectos, com a indicação do respectivo prazo de execução e do investimento necessário.

O programa de arranque rápido poderá aplicar-se a outros projectos, desde que cumpram os critérios acima descritos, designadamente no âmbito das prioridades das RTE-transportes. No que respeita à investigação, desenvolvimento e inovação, o trabalho realizado no quadro das plataformas tecnológicas (abrangendo domínios como a aeronáutica, o hidrogénio, as comunicações móveis, as tecnologias marítimas e do aço, os transportes ferroviários, o sector têxtil, os sistemas incorporados e a biotecnologia), bem como a actividade em curso no sector das tecnologias do ambiente, poderão dar origem a projectos dotados de maturidade suficiente.

3.2. *Modalidades inovadoras de financiamento da Iniciativa Europeia para o Crescimento*

O recurso a técnicas de financiamento inovadoras desempenhará um papel importante no sentido de facilitar o acesso ao financiamento privado no quadro da Iniciativa Europeia para o Crescimento. Revestem particular interesse os quatro tipos de instrumentos a seguir descritos.

- **Participação de terceiros no capital ou quase-capital** dos projectos, paralelamente às subvenções e às contribuições dos promotores. Em conformidade com o regulamento financeiro das RTE, prevê-se utilizar uma parte do orçamento para a tomada de participações ou quase-participações nos projectos através de fundos de

investimento especializados. A Comissão contribuiu para um fundo dessa natureza, que deverá financiar projectos de infra-estruturas de transportes de tipo PPP. No domínio do conhecimento e da inovação, o volume do capital de risco fornecido pelo Fundo Europeu de Investimento (FEI) às pequenas empresas inovadoras será reforçado pela decisão do BEI de aumentar o montante disponível ao abrigo do mandato de capital de risco.

- A **titularização** pode ajudar a aumentar o volume de recursos dos mercados financeiros disponível para novos investimentos geradores de crescimento e a reduzir os condicionalismos de balanço e de liquidez das instituições bancárias que operam nos domínios abrangidos pela Iniciativa Europeia para o Crescimento. Alguns projectos RTE foram já financiados pela emissão de obrigações garantidas pelos fluxos de receitas líquidas previstas da sua exploração. Mas o mercado de titularização para as infra-estruturas está muito menos desenvolvido e é menos líquido do que os mercados de títulos relativos a cartões de crédito ou de títulos garantidos por créditos hipotecários. Deveriam ser estimuladas medidas tendentes a desenvolver um mercado mais líquido e mais próximo do de mercadorias (*commoditised*), inclusivamente incentivando as instituições financeiras a reunir num mesmo "pacote" os activos dos diversos projectos. Neste contexto, a Comunidade e o BEI examinarão a viabilidade de criar um fundo de titularização destinado a reunir as carteiras de empréstimos para infra-estruturas das instituições financeiras participantes e titularizá-los para os colocar junto de investidores institucionais. As instituições de crédito participantes comprometer-se-iam a afectar a liquidez obtida com a titularização ao aumento da sua capacidade de crédito a favor de projectos relacionados com a Iniciativa Europeia para o Crescimento.
- Mecanismos de partilha e escalonamento do risco da dívida aplicados aos grandes projectos. O **mecanismo de financiamento estruturado do BEI** contribuirá para aumentar a disponibilidade de empréstimos para as fases iniciais dos projectos, anteriores à construção. A Comissão prepara actualmente um **novo instrumento de garantia** destinado a cobrir riscos comerciais específicos dos projectos RTE na fase pós-construção. As principais características deste instrumento são descritas na Caixa 6.

CAIXA 6: INSTRUMENTO EUROPEU DE GARANTIA DESTINADO A APOIAR A INICIATIVA PARA O CRESCIMENTO

Um instrumento europeu de garantia deveria apresentar as seguintes características:

1. **Objectivo.** O instrumento tem como objectivo exercer um efeito multiplicador sobre o financiamento das RTE pelo sector privado. Deve contribuir para reduzir o custo de financiamento dos projectos e acelerar a conclusão dos pacotes financeiros. O novo instrumento de garantia será idêntico aos actuais fundos de garantia (como o das acções externas, por exemplo). Deve complementar as subvenções da UE existentes e os instrumentos do BEI previstos no quadro do mecanismo de investimento em RTE (TIF) e do mecanismo de financiamento estruturado (SFF). O instrumento de garantia deve cobrir os riscos comerciais específicos que são actualmente objecto de uma cobertura insuficiente nos mercados financeiros ou por parte dos mecanismos comunitários de apoio existentes. Poderia igualmente examinar-se a possibilidade de alargar as potencialidades do novo instrumento de garantia por forma a financiar projectos de I&D e banda larga à escala europeia.
2. **Riscos cobertos.** O mecanismo de financiamento estruturado do BEI constitui um complemento importante dos mecanismos já disponíveis, através de subvenções ou do apoio do mercado, para financiar as fases de construção dos grandes projectos de infra-estrutura. O instrumento de garantia comunitário deveria concentrar-se nos riscos pós-construção, como a eventual diminuição do tráfego ou das receitas nos primeiros anos de exploração dos novos projectos. Actuaria de forma idêntica aos mecanismos de pagamento compensatório instituídos no passado para certos projectos de transportes. A garantia cobriria parcialmente os défices medidos em relação a um limiar de rentabilidade acordado durante um período inicial (por exemplo 3 anos) da fase pós-construção. Uma parte do risco total associado às receitas seria suportado pelo sector privado.
3. **Projectos elegíveis.** Os projectos devem ser economicamente sólidos e rentáveis e apresentar perspectivas aceitáveis de viabilidade financeira após subvenção. A garantia estaria disponível para projectos em que uma parte dos riscos seria assumida pelo sector privado, principalmente por PPP. Seria dada prioridade a projectos transfronteiriços, em consonância com as prioridades propostas no regulamento financeiro das RTE alterado e no programa de arranque rápido.
4. **Beneficiários.** A garantia estaria à disposição dos credores, que beneficiariam de um serviço da dívida adequado durante o período em questão. Enquanto garantia do serviço da dívida, o instrumento funcionaria em moldes idênticos aos seguros

oferecidos por seguradores *monoline*⁶. Ao contrário de outras formas de garantia (cartas de crédito, etc.), o instrumento não constituiria um compromisso de reembolso de dívida em caso de incumprimento devido a uma diminuição do tráfego ou das receitas, mas forneceria ao beneficiário uma alternativa, limitada no tempo, às fontes de receitas que em condições normais permitiriam o reembolso regular da dívida.

5. **Prémio de risco.** A garantia não deveria ser gratuita. A intenção seria impor ao beneficiário um prémio calculado em função do risco, procurando assegurar o equilíbrio necessário entre o interesse do instrumento de garantia para os investidores e o custo para o orçamento da UE. As categorias de risco seriam definidas com base na metodologia desenvolvida pelo BEI para o provisionamento e a gestão dos riscos do seu mecanismo de financiamento estruturado.
6. **Partilha do risco de garantia.** O risco de garantia seria distribuído equitativamente entre o orçamento da UE e o Estado-Membro ou Estados-Membros que patrocinam o projecto. Assim, no caso de projectos em que participassem dois Estados-Membros, cada parte (Estado-Membro 1, Estado-Membro 2 e UE) assumiria 33% do risco de garantia.
7. **Risco orçamental provisionado e limitado.** Os riscos assumidos pelo instrumento representariam um passivo potencial para o orçamento da UE. Os riscos orçamentais potenciais são, todavia, limitados e a Comissão tenciona propor a criação de um mecanismo de provisionamento destinado a constituir uma reserva de liquidez para o orçamento. Esse mecanismo funcionaria de modo idêntico à reserva para os empréstimos no exterior da UE proporcionada pelo Fundo de Garantia das acções externas. O risco orçamental potencial seria ainda limitado por três aspectos do instrumento. Em primeiro lugar, e ao invés do que acontece com as garantias sobre os empréstimos do BEI no exterior que são cobertas pelo orçamento, o facto de a cobertura do serviço da dívida estar limitada a um período fixo exclui o risco de o orçamento ter de financiar, em caso de recurso à garantia, um reembolso substancial de capital em dívida sobre os empréstimos cobertos. Em segundo lugar, a prioridade dada às RTE de transportes transfronteiriços limita o número de projectos elegíveis. Em terceiro lugar, a partilha dos riscos com os Estados-Membros reduzirá também significativamente o impacto potencial no orçamento da UE. Visto que a garantia só entrará em vigor na fase de pós-construção, o risco de um eventual recurso ao orçamento comunitário será, de qualquer modo, diferido. Os montantes máximos potencialmente implicados e a incidência provável do risco ao longo do tempo são actualmente objecto de um exame mais exaustivo, tendo

⁶

Segurador *monoline*: um segurador que opera num único sector de seguro. Garante habitualmente todos os pagamentos devidos a título dos juros e do capital da dívida assegurada. Em caso de utilização da garantia, efectua pagamentos periódicos de acordo com o calendário de reembolso acordado.

em vista a apresentação de uma proposta oficial.

8. **Consulta do mercado.** É fundamental que o instrumento ofereça uma resposta viável às necessidades dos operadores do mercado que irão financiar e gerir os projectos em questão. Assim, a Comissão lançou, com a colaboração do BEI, um processo de consulta de instituições financeiras e outras partes interessadas.
9. **Próximas etapas.** À luz desta consulta do mercado, e tendo em conta os pontos de vista expressos pelo Conselho, a Comissão espera resolver as questões pendentes atempadamente, a fim de poder apresentar uma proposta formal no início de 2004.

3.3. Tratamento estatístico das parcerias sector público/sector privado e das operações de titularização no sistema SEC95

O Sistema Europeu de Contas (SEC 95) - que está na base dos critérios de Maastricht - estabelece regras estatísticas em matéria de classificação dos diversos tipos de despesa nas contas nacionais e define o modo como os compromissos do Estado devem ser apreciados em termos de impacto sobre o défice e a dívida públicos.

De acordo com o princípio fundamental do SEC 95, a propriedade económica de um activo depende da parte que assume os riscos e beneficia dos rendimentos do activo. A aplicação deste princípio é bastante complexa e requer orientações mais precisas, designadamente para resolver uma **importante questão técnica**: como estabelecer a **propriedade económica do activo subjacente na PPP** (activo do Estado ou do parceiro), independentemente das disposições jurídicas em matéria de propriedade?

A Iniciativa Europeia para o Crescimento, que deve integrar-se plenamente no quadro do Pacto de Estabilidade e Crescimento, torna ainda mais premente a necessidade de clarificação deste aspecto técnico, uma vez que potencia um recurso mais intenso às PPP para o investimento em infra-estruturas físicas.

Em Fevereiro de 2003, a Comissão criou uma **task force**, em cooperação com peritos dos institutos nacionais de estatística dos Estados-Membros, dos países em vias de adesão, do BCE e do BEI, a fim de clarificar este tratamento estatístico e desenvolver as orientações técnicas necessárias independentemente das disposições jurídicas relativas à propriedade das PPP. Os trabalhos da task force, recentemente concluídos, apontam para um consenso no que respeita a vários princípios essenciais:

- distinção entre dois tipos de PPP: as PPP em que o contratante obtém receitas directamente junto dos utilizadores do activo (estrada com portagem, por exemplo) e as PPP em que o contratante cobra as receitas aos poderes públicos. No primeiro caso, o activo é considerado propriedade do contratante. No segundo caso, a plena propriedade é atribuída à parte mais exposta aos riscos e ao rendimento decorrentes da propriedade do activo durante o período considerado.
- Os activos das PPP não devem ser classificados como propriedade do Estado sempre que o parceiro privado assuma, em qualquer caso, os riscos de construção e um dos dois riscos seguintes: i) risco ao nível da disponibilidade (dependente do desempenho do parceiro), e/ou ii) risco ao nível da procura (associado ao comportamento dos utilizadores finais do activo). Importa igualmente ter em conta outros aspectos, como os efeitos da mobilização de certas garantias concedidas pelo Estado, a classificação da unidade responsável pelo projecto no que respeita à sua autonomia de decisão em relação ao Estado e a afectação final do activo em determinados casos específicos.
- Se o activo da PPP for considerado propriedade do Estado, as despesas de capital (para novos activos ou para trabalhos de renovação de grande dimensão) serão registadas como despesa pública, com um impacto negativo no défice/excedente público. Em

contrapartida, o Estado contrairá uma nova dívida registada em simultâneo com a despesa.

- Se o activo da PPP não for considerado propriedade do Estado, a despesa de capital não terá qualquer incidência no défice/excedente público nem na dívida pública. A aquisição regular de serviços pelos parceiros públicos ao parceiro privado será considerada despesa pública durante a totalidade do período de vigência do contrato.

Em Janeiro de 2004 a task force apresentará o seu relatório final, para consulta, ao Comité de Estatísticas Monetárias, Financeiras e de Balanças de Pagamentos. Será subsequentemente tomada uma decisão final, antes da notificação oficial do défice e da dívida em **1 de Março de 2004**.

CAIXA 7: NORMAS EM MATÉRIA DE OPERAÇÕES DE TITULARIZAÇÃO REALIZADAS PELO ESTADO

1. A titularização sobre fluxos futuros não associados a um activo pré-existente deve ser sempre tratada como empréstimo contraído pelo Estado.
2. A concessão da garantias pelo Estado a uma entidade criada especialmente para o efeito (*Special Purpose Vehicle* - SPV) ou a outra entidade implica uma transferência do risco incompleta e demonstra que não teve lugar uma transferência efectiva de propriedade do activo. Por conseguinte, uma operação de titularização realizada com um SPV implica a reclassificação do SPV no sector público, ou o registo de um empréstimo implícito do SPV ao Estado.
3. Quando o contrato de titularização inclui, além do pagamento inicial pelo SPV à unidade estatal, uma cláusula relativa a futuros pagamentos adicionais (preço de compra diferido) do SPV, são aplicáveis disposições específicas. Em particular, sempre que a diferença entre o pagamento inicial e o preço observado no mercado ou o preço estimado com base no mercado for superior a 15%, a transacção deve ser tratada como empréstimo contraído pelo Estado.
4. O valor da transacção inicial deve ser registado como o montante de tesouraria efectivamente pago pelo SPV ao Estado. Os eventuais pagamentos suplementares só podem ter incidência sobre as necessidades/capacidades líquidas de financiamento no caso de venda de activos não financeiros no momento em que são efectuados.

3.4. *Acompanhamento dos progressos e elaboração de relatórios periódicos*

Ao nível da União, a evolução da Iniciativa Europeia para o Crescimento será avaliada regularmente, a partir de 2005, no contexto dos relatórios anuais a apresentar ao Conselho Europeu da Primavera. Proceder-se-á ainda a uma apreciação mais exaustiva dos progressos realizados no quadro desta iniciativa cinco anos após o seu lançamento.

4. CONCLUSÕES

O presente relatório dá seguimento ao pedido formulado no Conselho Europeu de Outubro último no sentido do prosseguimento da Iniciativa Europeia para o Crescimento.

O relatório apresenta um roteiro para estimular o investimento nas redes e no conhecimento, em apoio do processo mais vasto de reformas estruturais na União, expõe as possibilidades de financiamento desses investimentos e, em especial, demonstra em que medida a existência de um quadro regulamentar e administrativo adequado, associado a um financiamento específico a nível europeu, pode favorecer a participação do sector privado. Como solicitado pelo Conselho Europeu, o relatório prevê um primeiro conjunto de projectos no âmbito de um programa de arranque rápido que reúne acções susceptíveis de contribuir para uma melhor integração da União Europeia alargada e para reforçar a nossa capacidade de inovação. Trata-se de uma lista aberta à qual se poderão adicionar outros projectos que atinjam um grau de maturidade suficiente e satisfaçam os critérios previstos no presente relatório para a inclusão no programa de arranque rápido.

Pretende-se com o presente relatório estabelecer um quadro para a definição das prioridades políticas e de financiamento a nível nacional e europeu. Importa, em especial, assegurar que os projectos de arranque rápido propostos sejam apoiados por um financiamento adequado. Para esse efeito, será necessário utilizar da melhor os fundos específicos existentes, designadamente no âmbito do programa RTE e do Sexto Programa-quadro de Investigação, bem como os recursos dos fundos estruturais e do BEI.

O Conselho Europeu é convidado a subscrever a abordagem proposta e a confirmar um calendário concreto de medidas a tomar pelos diversos intervenientes - Comissão, Conselho, Parlamento Europeu, BEI e Estados-Membros - a fim de lançar a Iniciativa Europeia para o Crescimento.

Anexo 1: Projectos de arranque rápido: Redes de transportes, Redes de banda larga, Investigação, Desenvolvimento e Inovação

Redes de transportes

Troços transfronteiriços dos projectos RTE-T prioritários com o grau de maturidade adequado⁷ (projectos sublinhados: conclusão até Dezembro de 2007)	País	Início	Final	Custo⁸	Fase⁹	Financiamento nacional¹⁰	Sinergias com o financiamento comunitário até 2006¹¹	Sinergias com o BEI até 2010¹²
1. Eixo ferroviário Berlim-Verona/Milão-Bolonha-Nápoles-Messina-Palermo Túnel do Brenner	A-I	2004	2015	4312	P/S	a preencher	28,15 milhões de euros - RTE 2003-2006	3 mil milhões de euros já atribuídos para a totalidade do projecto prioritário. Em curso e em preparação no que respeita aos segmentos italianos. É possível uma maior participação na totalidade do projecto. Participação no acesso ao túnel e no túnel quando do seu início.

⁷ Como definidos no documento COM (2003) 564. Para os túneis do Brenner e do Mont-Cenis, a maturidade está ligada a importantes trabalhos de sondagem (estudos geológicos).

⁸ Custo total do troços mencionados, incluindo os estudos. Em milhões de euros, preços de 2003.

⁹ O = em curso; P= início antes de Dezembro de 2006; S= importantes estudos técnicos; W= trabalhos

¹⁰ Importa distinguir o financiamento nacional equivalente ao financiamento comunitário das outras formas de financiamento nacional.

¹¹ A Comissão propôs um aumento da contribuição a título do orçamento RTE até 30% da intensidade da ajuda para os troços transfronteiriços. Para os projectos que impliquem a UE15, as subvenções RTE são as previstas no quadro do actual Programa Indicativo Plurianual (PIP) (Decisão 19/09/2001) ou as concedidas em 2003 fora do âmbito do PIP. FC= Fundo de Coesão; FEDER = Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional.

¹² As contribuições do grupo BEI indicadas no presente quadro e nos quadros seguintes referem-se a apoio mediante empréstimos, ao contrário do financiamento comunitário, que é concedido sob a forma de subvenções. Além disso, as estimativas do grupo BEI referem-se à totalidade de cada corredor prioritário RTE identificado, ao passo que as estimativas da Comissão dizem respeito ao financiamento comunitário previsto para os troços específicos definidos como projectos de arranque rápido.

2. Eixo ferroviário de alta velocidade Paris-Bruxelas/Bruxelas-Colónia-Amsterdão-Londres Liège-Colónia	B-D	1996	2007	1184	O/W	a. p.	5 milhões de euros - RTE 2003-2006	4,5 mil milhões de euros já atribuídos para a totalidade do projecto prioritário. Em curso e em preparação no Reino Unido, na Bélgica e nos Países Baixos.
3. Eixo ferroviário de alta velocidade do sudoeste da Europa - Figueras-Perpignan - Lisboa/Porto – Madrid	E-F P-E	2004 2006	2009 2011	950 5700	P/W P/W	a. p. a. p.	63,5 milhões de euros - RTE 2003-2006 FC possível	300 milhões de euros já atribuídos, estando iminente a atribuição de 2,4 mil milhões de euros suplementares para a totalidade do projecto. Em curso e em preparação no que respeita a Madrid, Barcelona, Figueres. Possível participação no troço de Madrid-Valladolid.
4. TGV Este - Estrasburgo – Appenweier (ponte de Kehl)	F-D	2004	2010	150	P/W	a. p.		600 milhões de euros já atribuídos para a totalidade do projecto prioritário. TGV Este em curso. Participação suplementar possível no troço alemão e no troço Metz-Luxemburgo.
5. Eixo de Betuwe								

6. Eixo ferroviário Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapeste-fronteira ucraniana - Túnel do Mont-Cenis - Budapeste-Ljubljana – melhoria da infra-estrutura ferroviária	F-I	2006	2017	6100	O/S	a. p.	42 milhões de euros - RTE 2003-2006 43,5 milhões de euros do ISPA e 40,8 milhões do FC	100 milhões de euros já atribuídos para a totalidade do projecto prioritário. Participação possível no túnel e ligações de acesso. Em curso e em preparação no que respeita ao segmento Ljubljana-Budapeste.
	HU-SI	2006	2015	760	P/W	a. p.		
7. Eixo de auto-estrada Igoumenitsa/Patra-Atenas-Sófia-Budapeste - Atenas-Salónica-(Bulgária) (incluído em Pathe) - Sófia- Kulata - (Grécia)	EL	1996	2008	1200 ¹³	O/W	a. p.	FEDER e FC em curso	3,5 mil milhões de euros já atribuídos para a totalidade do projecto prioritário. Em curso e em preparação para a Via Egnatia e a Via Pathe e para Sófia-Kulata
	BG	2003	2010	675	P/W	a. p.		
8. Eixo multimodal Portugal/Espanha - resto da Europa								3,7 mil milhões de euros já atribuídos para a totalidade do projecto prioritário. Em curso e em preparação para as auto-estradas portuguesas e espanholas e o eixo ferroviário Coruña-Lisboa-Sines.
9. Ligação ferroviária convencional Cork-Dublim-Belfast-Larne-Stranraer (concluída em 2001.								

¹³

Trabalhos restantes.

<u>10. Aeroporto de Malpensa (concluído em 2001)</u>								
<u>11. Ligação ferroviária/rodoviária fixa entre a Dinamarca e a Alemanha (concluída em 2001)</u>								
12. Eixo ferroviário/rodoviário do triângulo nórdico - Kerava-Vainikkala - (Rússia) – Melhoria da infra-estrutura ferroviária - Túneis ferroviários de Malmö e Estocolmo	FIN S	2003 2004	2006 2011	591 2000	O/W P/W	a. p. a. p.	31 milhões de euros - RTE 2003-2006	1,2 mil milhões de euros já atribuídos para a totalidade do projecto prioritário. Participação possível na melhoria do eixo ferroviário Kerava-Vainikkala. Em curso e em preparação no que respeita ao túnel de Malmö.
13. Ligação rodoviária UK/Irlanda/Benelux - Eixo rodoviário (novo ou melhorado) Felixtowe-Holyhead/Stranraer	UK	1996	2010	1349	O/W	a. p.	5,8 milhões de euros - RTE 2003-2006	119 milhões de euros já atribuídos, e atribuição em breve de 600 milhões, para a totalidade do projecto prioritário. Troços em curso e em preparação para os componentes rodoviários no Reino Unido e na Irlanda.
14. Linha principal da costa ocidental								600 milhões de euros já atribuídos para a totalidade do projecto prioritário. Não está prevista outra participação a curto prazo.

16. Eixo ferroviário de transporte de mercadorias Sines-Madrid-Paris								Ainda não participa.
17. Eixo ferroviário Paris-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava - Munique-Mühldorf-Salzburg – melhoria da infra-estrutura ferroviária - Viena – Bratislava – melhoria da infra-estrutura ferroviária	D-A A-SK	2002 2004	2015 2010	898 134	O/W P/W	a. p. a. p.	4 milhões de euros - RTE 2003-2006	Não participa nos trabalhos em curso. Possível participação a mais longo prazo.
18. Eixo fluvial do Reno/Mosa-Meno-Danúbio - Viena-Bratislava - Reno-Mosa, incluindo a comporta de Lanay	A-SK NL-B	2006 2005	2015 2019	180 504	P/W P/W	a. p. a. p.	5,6 milhões de euros - RTE 2003-2006	Ainda não participa.
19. Interoperabilidade das linhas de caminho-de-ferro de alta velocidade na Península Ibérica - Corredor Norte - Noroeste, incluindo Vigo-Porto	E-P	2001	2010	8736	O/W	a. p.	FC e FEDER possíveis	Participação substancial esperada a curto prazo no AVE Córdova-Málaga e no AVE Levante. Não participa no troço Vigo-Porto em curso (n.b. não realizado pelo GIF).

20. Eixo ferroviário do Fehmarn Belt								Ainda não participa.
21. Auto-estradas do mar¹⁴								
Auto-estrada do Mar Báltico	UE	2004	2010	a. p.	P/W			1,8 mil milhões de euros atribuídos para os projectos portuários nas quatro regiões.
- Auto-estrada marítima da Europa Ocidental	UE	2004	2010	a	P/W	Depende		Participação
- Auto-estrada marítima da Europa do Sudeste	UE	2004	2010	completar	P/W	n-te da		suplementar
- Auto-estrada marítima da Europa do Sudoeste	UE	2004	2010	a. p.	P/W	decisão		possível.
				a. p.		final da		
						CE		
22. Eixo ferroviário Atenas-Sófia-Budapeste-Viena-Praga-Nuremberga/Dresden								
- Budapeste-Sopron-Viena – melhoria da infra-estrutura ferroviária	A-HU	2004	2010	1318	P/W	a. p.		90 milhões de euros já atribuídos para a totalidade do projecto prioritário. Em curso e em preparação no que respeita à ponte do Danúbio.
								Participação possível para os troços checo, húngaro e romeno.
23. Eixo ferroviário Gdansk-Varsóvia-Brno/Bratislava-Viena								
- Katowice-Breclav – melhoria da infra-estrutura ferroviária	PL-CZ	2004	2010	731	P/W	a. p.	FC ou FEDER possíveis	240 milhões de euros já atribuídos para a totalidade do projecto prioritário.
- Katowice-Zilina-Nove Mesto n. V. – melhoria da infra-estrutura ferroviária	PL-SK	2002	2010	1331	O/W	a. p.	Possibilidade de 49 milhões de euros do FC 2004-2006	Em curso e em preparação no que respeita a pequenos troços. Participação possível para outros.

¹⁴

A Comissão poderá prestar apoio aos Estados-Membros que pretendam organizar a sua cooperação (seminários, por exemplo).

24. Eixo ferroviário Lyon/Génova-Basileia-Duisburg-Roterdão/Antuérpia - Dijon - Mulhouse-Mülheim – nova ferrovia - Basileia – Karlsruhe – nova ferrovia - "Ferrovia do Reno": Rheidt – Antuérpia – melhoria da infra-estrutura ferroviária	F-D	2006	2010	2080	P/W	a. p.	7,5 milhões de euros em 2003	Ainda não participa.
	CH-D	1987	2015	4235	O/W		77 milhões de euros - RTE 2003-2006	Participação futura possível.
	B-NL	2004	2010	550	P/W			
25. Eixo de auto-estrada Gdansk-Brno/Bratislava-Viena - Brno-Viena	CZ-A	2005	2010	479	P/W			173 milhões de euros já atribuídos para a totalidade do projecto prioritário. Em curso e em preparação no que respeita a pequenos troços. Participação possível para outros.
26. Eixo ferroviário/rodoviário Irlanda/Reino Unido/Europa continental - Cork-Dublim-Belfast – melhoria da infra-estrutura ferroviária - Crewe - Holyhead – melhoria da infra-estrutura ferroviária	IRL-UK	2003	2010	469	P/W	a. p.	FEDER possível	Ainda não participa.
	UK	2005	2008	120	P/W		FEDER possível	Participação futura possível.
27. "Linha Báltica": eixo ferroviário Varsóvia-Kaunas-Riga-Tallin								Ainda não participa.
28. "Eurocaprail" no eixo ferroviário Bruxelas-Luxemburgo-Estrasburgo								Ainda não participa.

29. Eixo ferroviário do corredor intermodal jónico/adriático								Ainda não participa.
15. Galileo - Fase de desenvolvimento e de implementação	UE	2002	2007	3200	O/W	1 100 milhões de euros do sector privado 550 ¹⁵ milhões de euros da ESA	550 milhões de euros - RTE 2001-2006 200 milhões de euros da RTE previstos até 2006	Participação possível.

¹⁵ Dependendo do resultado do concurso para concessão a negociar pela empresa comum Galileo.

Redes de energia

Troços transfronteiriços dos projectos RTE-E prioritários com o grau de maturidade adequado ¹⁶	País	Início	Final	Custo ¹⁷	Fase ¹⁸	Sinergias com o financiamento comunitário até 2006 ¹⁹	Sinergias com o BEI até 2010
Electricidade							
EL 1. França - Bélgica - Países Baixos - Alemanha: reforço da rede eléctrica para resolver o congestionamento do fluxo de energia através do Benelux. - Linha Avelin-Avelgem - Linha Moulaine - Aubange.	FR-BE	2003	2005	13	P/W		Observação geral: esta categoria de projectos pode beneficiar do financiamento do BEI disponível para as RTE de energia (empréstimos anuais estimados em 500-1000 milhões de euros).
	FR-BE	2005	2007	30	P/W		
EL 2. Fronteiras da Itália com a França, Áustria, Eslovénia e Suíça: aumento das capacidades de interconexão eléctrica. - Linha Robbia – St.Fiorano - Instalação de desfasador	CH-IT	2003	2005	25	P/W		
	IT-SI	2004	2005	40	P/W		

¹⁶ Como definidos no documento Decisão 1229/2003/EC.

¹⁷ Custo total do troço mencionado, incluindo os estudos. Em milhões de euros, preços de 2003.

¹⁸ O = em curso; P= início antes de Dezembro de 2006; S= importantes estudos técnicos; W= trabalhos

¹⁹ FC= Fundo de Coesão; FEDER = Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional.

EL 3. França - Espanha - Portugal: aumento das capacidades de interconexão eléctrica entre estes países e para a Península Ibérica e desenvolvimento da rede nas regiões insulares. - Linha Sentmenat – Bescano – Baixas - Linha Aldeadávila – Douro- Valdigem	ES-FR	2004	2006	100	P/W		
	ES-PT	2006	2008	11	P/W		
EL 4. Grécia - Estados dos Balcãs - Sistema UCTE: desenvolvimento da infra-estrutura eléctrica para a conexão da Grécia ao sistema UCTE. - Linha Philippi - Hamidabad.	GR-TR	2004	2006	50	P/W		Apoio de acordo com critérios UCTE mais amplos.
EL 5. Reino Unido - Europa Continental e Europa do Norte: criação/aumento das capacidades de interconexão eléctrica e eventual integração da energia eólica do alto mar. - Cabo submarino	NL-UK	2004	2006	480	P/W		

EL 7. Dinamarca - Alemanha - Anel do Báltico (incluindo a Noruega - Suécia - Finlândia - Dinamarca - Alemanha): aumento da capacidade de interconexão eléctrica e possível integração de energia eólica externa. - Cabo submarino <i>Skagerak 4</i> - <i>Harku – Espoo (ESTLINK)</i> - <i>Alytus-Elk</i>	DK-NO	2005	2008	400	P/W		
	EE-FI	2005	2007	110	P/W		
	LT-PL	2006	2008	434	P/W		

Gás natural							
NG 1. Reino Unido - Norte da Europa continental, incluindo os Países Baixos, Dinamarca e Alemanha - (com conexões aos países da Região do Mar Báltico) - Rússia: gasodutos de conexão de algumas das principais fontes de gás na Europa, que melhoram a interoperabilidade das redes e aumentam a segurança do aprovisionamento. - Gasoduto <i>North Transgas</i>	RU-DE-NL-UK	2006	2010	5000	P/W		Contactos com o BEI para o troço UK-NL

NG 2. Argélia - Espanha - Itália - França - Norte da Europa continental: construção de novos gasodutos da Argélia em direcção a Espanha, França e em direcção a Itália e aumento das capacidades das redes em e entre a Espanha, a Itália e a França. - Gasoduto Argélia - Espanha - França - Argélia - Líbia - Itália	DZ-ES- FR	2004	2008	1500	P/W		Em apreciação pelo BEI
	DZ-LY-IT	2004	2008	540	P/W		
NG 3. Países do Mar Cáspio - Médio Oriente - União Europeia: novas redes de gasodutos em direcção à União Europeia a partir de novas fontes, incluindo os gasodutos Turquia - Grécia, Grécia - Itália e Turquia - Áustria. - Turquia - Grécia - Itália	TR-GR- IT	2004	2010	900	P/W		Estudo de viabilidade pedido

Redes de banda larga, Investigação, Desenvolvimento e Inovação

Domínio	Projectos específicos	Início	Final	Custo total	Sinergias com o financiamento comunitário	Sinergias com o BEI
Banda larga / fractura digital	Promover a cobertura da banda larga nas regiões remotas e rurais (fibra óptica, cobre, sistemas sem fios, satélite, etc.) até ao final de 2005, em conformidade com as estratégias nacionais no domínio da banda larga ²⁰ a publicar até final de 2003. Tal permitirá também interligar as escolas e centros de saúde.	2004	2006	A determinar posteriormente com base nas estratégias nacionais em matéria de banda larga.	Elegível para apoio dos fundos estruturais. 6 mil milhões de euros programados para a sociedade da informação em geral durante o período de 2000-2006 (revisão após a avaliação intercalar dos fundos estruturais). Os critérios e modalidades de utilização são especificados nas directrizes relativas à utilização dos fundos estruturais para as comunicações electrónicas.	Os projectos beneficiarão das dotações TIC e Investigação da Iniciativa Inovação 2010, para a qual está previsto um montante total de 20 mil milhões de euros entre 2004 e 2006
Tecnologias e comunicações móveis	A desenvolver através da Plataforma Tecnológica das Comunicações Móveis. No sector da I&D comunitária, dois projectos relativos a: 1) um banco de ensaio distribuído em grande escala para a interoperabilidade das comunicações móveis, 2) a evolução dos sistemas móveis actuais para além da terceira geração.	2004	2006	800 milhões de euros para a I&D	Montante indicativo do financiamento comunitário : 400 milhões de euros para a I&D através do 6º PQ. Deve ser associado a um montante equivalente proveniente de participantes privados nos projectos comunitários de I&D. Em geral, o financiamento comunitário para a I&D no domínio das TIC representa cerca de 5% da despesa total de I&D no sector das TIC na UE. Os fundos restantes são privados (empresas	

²⁰

No Conselho Europeu de 20-21 de Março de 2003 (Conclusões, ponto 38) os Estados-Membros foram instados a criar estratégias nacionais em matéria de banda larga até finais de 2003.

					que investem na I&D) ou públicos (apoio proveniente de programas nacionais de I&D).	
Infra-estrutura da rede de investigação baseada nas TIC (Géant)	Aumento da capacidade das redes de investigação e educação para 10 Gbit/s até 2005 e transição para as redes com velocidades da ordem do terabit.	Em curso	2010	2,35 mil milhões de euros	Montante indicativo do financiamento comunitário: 150 milhões de euros através do 6º programa-quadro de I&D.	

Economia do hidrogénio	Hypogen - instalação de ensaio de grande escala para a produção de hidrogénio e electricidade. Hycom – Criação na União de um número limitado de "comunidades de hidrogénio", que utilizarão o hidrogénio como fonte de energia para o aquecimento e a electricidade e como combustível para os veículos.	2004	2015	<i>Hypogen</i> 1,3 mil milhões de euros <i>Hycom</i> 1,5 mil milhões de euros <u>Calendário</u> 2005-2007 (500 milhões de euros) 2007-2012 (1,5 mil milhões de euros) 2013-2015 (800 milhões de euros)	Possível apoio do Programa-quadro de Investigação e dos fundos estruturais.	Os projectos beneficiarão das dotações TIC e Investigação da Iniciativa Inovação 2010, para a qual está previsto um montante total de 20 mil milhões de euros entre 2004 e 2006
Nanoelectrónica	Infra-estrutura e projectos a definir com a indústria através da Plataforma Tecnológica da Nanoelectrónica.	2004	2009	Infra-estrutura 2,5 mil milhões de euros Projectos I&D 2,8 mil milhões de euros	Possível apoio do Programa-quadro de Investigação e dos fundos estruturais.	
Lasers da próxima geração	Desenvolver rede de instalações laser nacionais até 2010 e uma instalação internacional até 2012.	2005	2012	Até 1,25 mil milhões de euros	Possível apoio do Programa-quadro de Investigação e dos fundos estruturais.	
GMES (vigilância global do ambiente e da	Criação da rede de satélites GMES e das instalações e	2004	2013	2004-2006 900 milhões de euros	Possível apoio do Programa-quadro de Investigação	

segurança)	aplicações conexas			a partir de 2007 aumento de 300 a 450 milhões de euros por ano		
Base de lançamento de Korou		2004	2005	320 milhões de euros	Possível apoio do Programa- quadro de Investigação e dos fundos estruturais.	

Anexo 2: Roteiro para o desenvolvimento das redes e do conhecimento

Até Dezembro de 2003

- Simplificação dos procedimentos relativos aos auxílios estatais às PME, incluindo regulamentação em matéria de auxílio à I&D (Comissão).
- Lançamento de uma acção preparatória em matéria de investigação relacionada com a segurança.
- Propostas RTE: prioridades das redes de transportes e adequação das regras de financiamento das RTE de transportes e energia.
- Proposta de alteração das actuais disposições do direito das sociedades para facilitar as fusões transfronteiriças.
- Proposta de linhas de orientação para o tratamento das parcerias sector público/sector privado nas contas nacionais.
- Aplicação de estratégias nacionais no domínio da banda larga.
- Avaliação dos progressos iniciais antes da realização do Conselho Europeu de Dezembro.

Até Março de 2004

- Acordo político sobre os projectos prioritários das redes transeuropeias de transportes e sobre as regras de financiamento das RTE de transportes, telecomunicações e energia.
- Adopção final das medidas pendentes sobre a regulamentação dos contratos públicos e sobre a patente comunitária.
- Adopção final do segundo pacote dos transportes ferroviários.

Até Junho de 2004

- Adopção final das propostas que alteram o sistema da Eurovinheta.
- Acordo sobre as propostas relativas ao tratamento fiscal das sociedades-mães e filiais e das fusões.
- Adopção final das directivas relativas aos serviços de investimento e à transparência.
- Avaliação intercalar dos fundos estruturais.
- Livro Verde sobre as parcerias sector público/sector privado e o direito dos contratos públicos.
- Propostas da Comissão relativas a uma eventual estrutura de fundos europeus harmonizada que garanta a transparência fiscal das operações de capital de risco.

- Conclusão, pela Comissão, do lançamento de uma primeira vaga de plataformas tecnológicas europeias.

Até Dezembro de 2004

- Adopção final dos projectos prioritários das redes transeuropeias de transportes e das regras de financiamento das RTE de transportes, telecomunicações e energia.

ACCÕES DO BEI/FEI NO QUADRO DO ROTEIRO DA INICIATIVA EUROPEIA PARA O CRESCIMENTO

Até Dezembro de 2003:

- Aprovação dos planos de operações do BEI e do FEI para o período de 2004 a 2006, bem como da sua contribuição para a Iniciativa para o Crescimento. Lançamento oficial do mecanismo de investimento em RTE (TIF). Reorientação da iniciativa Inovação 2010, em linha com a Iniciativa para o Crescimento.

Até Março de 2004:

- Elaboração de um relatório sobre os progressos realizados no âmbito da Iniciativa para o Crescimento, no qual se incluíam as medidas aplicadas e as primeiras operações identificadas ou em curso (tendo igualmente em conta o Conselho Europeu da Primavera).
- Lançamento, pelo grupo BEI (com financiamento do Programa-quadro de Investigação), de um estudo de viabilidade de um novo tipo de instrumento de investimento em capital de risco para centros de excelência que colmate a lacuna entre o investimento da investigação e os investimentos relativos à fase inicial. Estas acções poderão levar à aplicação de uma acção piloto em 2004.

Até Junho de 2004:

- Revisão intercalar do plano de operações e da contribuição do grupo BEI para a Iniciativa Europeia para o Crescimento; relatório aos conselhos de administração.

Até Dezembro de 2004:

- Aprovação do plano de operações do BEI e do FEI para o período de 2005 a 2007, bem como de eventuais adaptações da sua contribuição para a Iniciativa para o Crescimento.

Anexo 3: Projectos de arranque rápido no sector dos transportes

