

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre «Os corredores pan-europeus de transporte 2004-2006»

(2006/C 318/30)

Em 16 de Dezembro de 2004, o Comité Económico e Social Europeu decidiu, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 29.º do seu Regimento, elaborar um parecer sobre: «Os corredores pan-europeus de transporte 2004-2006».

Incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-Estruturas e Sociedade da Informação emitiu parecer em 4 de Setembro de 2006, tendo sido relatora K. ALLEWELDT.

Na 429.^a reunião plenária de 13 e 14 de Setembro de 2006 (sessão de 13 de Setembro), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 192 votos a favor, 4 votos contra e 10 abstenções, o seguinte parecer:

1. Objectivo do grupo de estudo permanente

1.1 Desde o início da política pan-europeia de transportes em 1991, que serviu de base à planificação dos grandes corredores, o CESE tem vindo a contribuir, activa e convictamente, para esta política de coesão cujo impacto vai além das fronteiras comunitárias. Em 2003, os resultados dos trabalhos realizados ao longo de 10 anos foram publicados num volume único ⁽¹⁾. Desde então, um grupo de estudo permanente tem-se dedicado a este tema. O último parecer ⁽²⁾ refere-se ao período 2002-2004. O presente parecer abrange a evolução até meados de 2006.

1.2 O grupo de estudo permanente visa criar, desde o início, uma infra-estrutura pan-europeia de transportes para além das fronteiras da UE, indo ao encontro dos objectivos de política de transportes de desenvolver um sistema de transportes sustentável e eficiente e dos objectivos de coesão. Neste contexto, há que considerar questões sociais, económicas, operacionais, ambientais, de segurança e regionais e assegurar a participação dos respectivos grupos de interesse. Partindo do trabalho no terreno, o grupo de estudo permanente gostaria de dar o seu próprio contributo. O presente parecer resume as actividades e experiências no período entre 2004-2006 e faz uma avaliação das alterações políticas verificadas neste domínio.

2. Conclusões

2.1 A ligação entre o desenvolvimento das infra-estruturas de transporte, por um lado, e a realização dos principais objectivos de política de transportes e as questões operacionais, por outro, está no centro das iniciativas do CESE e nunca perdeu significado nem urgência. Embora se reconheça a importância política de tal ligação, pouco ou nada foi feito para avançar nessa área, o que se fica a dever à falta de um processo próprio de aplicação. A esperança de que, na prática, os objectivos da política de transportes se alinhassem naturalmente com o desenvolvimento das infra-estruturas desfez-se nos últimos anos. As regiões, para onde convergem todas as questões e em que a compreensão das interdependências pan-europeias é extremamente importante, poderiam desempenhar um papel preponderante neste processo. Na conferência regional realizada no nordeste da Polónia, o

grupo de estudo permanente mostrou exemplarmente que é muito importante considerar o impacto regional dos grandes eixos transeuropeus que estão a ser planeados. A política europeia tem de assumir maior responsabilidade. A sua acção não pode limitar-se à realização dos eixos de transporte centrais.

2.2 Nos últimos dois anos, muito foi feito para adaptar o planeamento das infra-estruturas no espaço europeu à nova realidade política. Na UE, assistiu-se à definição de novos projectos prioritários e à identificação de novos eixos de transporte centrais com os Estados vizinhos, bem como ao desenvolvimento da iniciativa para os Balcãs Ocidentais. Essencialmente, o CESE reconhece que este trabalho foi bem-sucedido e regozija-se, acima de tudo, com a importância conferida à ligação com os Estados vizinhos. No entanto, esta nova abordagem desenvolve-se com base nos conceitos anteriores, ou seja, trata-se quase exclusivamente do planeamento de vias de transporte e de questões relacionadas com a intermodalidade e o impacto ambiental. Os interesses económicos e sociais locais não são, ou são apenas limitadamente, tomados em conta. O CESE considera que esta situação é absolutamente lamentável.

2.3 Um dos motivos que levaram à revisão do planeamento das infra-estruturas no espaço europeu foi a lentidão na realização de progressos, o que se deve, não raro, à insuficiência dos meios financeiros. Portanto, o principal objectivo era a concentração em alguns poucos projectos. Na opinião do CESE, é também necessário multiplicar os recursos financeiros europeus. O CESE já contribuiu com algumas propostas neste domínio. Pelo menos, dever-se-ia fazer maior uso da possibilidade de co-financiamento em 20 % dos projectos na UE através de fontes comunitárias de financiamento. Paralelamente, com o aumento dos subsídios, os requisitos dos projectos de infra-estruturas, por exemplo no que se refere à protecção ambiental, à intermodalidade ou à segurança, também devem e podem ser mais vinculativos.

2.4 O CESE defende a necessidade de destacar os pontos em comum entre os organismos transfronteiriços instituídos pelos ministérios dos transportes dos Estados-Membros (por exemplo, os comités directores para os corredores) e os criados pela Comissão nesta área. A coordenação, por si só, não é suficiente

⁽¹⁾ CESE: 10 anos de política pan-europeia de transportes, 2003.

⁽²⁾ Parecer do Comité sobre «Os corredores pan-europeus de transporte», JO C 120 de 20.05.05, p. 17.

e pode inclusivamente deitar por terra grandes oportunidades de avançar na política prática. Cada vez mais se torna mais difícil saber quem assume qual responsabilidade pelos objectivos globais de política de transportes. As três primeiras conferências pan-europeias de transportes, realizadas em 1991, 1994 e 1997, dão orientações importantes. A Declaração de Helsínquia de 1997, pela sua natureza abrangente, continua a ser uma ótima base para a cooperação. Foi na altura decidido analisar regularmente os progressos alcançados, mas, actualmente, este exercício limita-se praticamente à análise dos projectos de construção.

2.5 A conferência de Białystok, organizada pelo CESE, foi um enorme sucesso ⁽³⁾. Esta conferência não só levou a Europa à região, como também veiculou as ideias que as pessoas têm sobre o sucesso de uma política pan-europeia dos transportes. O CESE reforçará a sua capacidade para dar impulsos neste campo. Simultaneamente, é oportuno colaborar estreitamente com os comités directores dos corredores, o Observatório dos Transportes da Europa do Sudeste (SEETO) e, evidentemente, com a Comissão no âmbito das actividades de coordenação. Futuramente, importa examinar e avaliar, para além das abordagens regionais, as questões relacionadas com os modos de transporte ao longo dos eixos principais e, também, os projectos prioritários no quadro da RTE-T.

3. Novas condições da política pan-europeia de transportes

3.1 Ao longo dos últimos dois anos, a Europa sofreu evoluções consideráveis neste domínio. Em Maio de 2004, dez novos países aderiram à União Europeia. A Europa renovou e reforçou o seu empenho para com os Balcãs Ocidentais, tendo desenvolvido uma nova política de vizinhança. A iniciativa da Comissão Europeia a favor da nova orientação das redes transeuropeias e do desenvolvimento dos corredores incidiu em duas vertentes: uma delas virada para o interior da UE para fazer face ao alargamento em 2004, em que a política da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) se baseava na experiência adquirida com os corredores ⁽⁴⁾, e outra voltada para o exterior, cujo objectivo era alargar as ligações de transporte centrais a fim de ter em conta a nova política europeia de vizinhança e até países mais afastados.

3.2 Em 2002, a Comissão Europeia procedeu à análise do estado de execução da RTE-T e dos corredores pan-europeus. De modo geral, as conclusões apontaram que havia atrasos consideráveis nos grandes eixos. Foi assim adoptada uma abordagem centrada em prioridades claramente definidas e mais empenhada relativamente aos países em questão. Foram definidas três áreas geográficas diferentes: a União Europeia alargada a 27 Estados-Membros, os Balcãs Ocidentais ⁽⁵⁾ e os restantes países e regiões limítrofes de uma UE a 27. Em cada um destes três casos, a Comissão Europeia incumbiu grupos de alto nível de apresentarem recomendações relativamente a projectos prioritários, bem como medidas para a sua aplicação e mecanismos de acompanhamento.

3.3 O primeiro exercício deste tipo foi realizado, para a UE a 27, pelo Grupo de Alto Nível dirigido por Karel van Miert

(2002-2003). Foram analisados três quartos dos corredores pan-europeus, após o que o Grupo apresentou 30 projectos de infra-estruturas de transportes, abrangendo tanto os «antigos» como os «novos» Estados Membros, que representam as prioridades para as redes transeuropeias de transportes na UE a 27. Por outro lado, o Grupo recomendou a adopção de novas disposições financeiras e legislativas favoráveis à aplicação dos novos mecanismos de coordenação em torno de projectos da rede transeuropeia de transportes (RTE-T). As recomendações do Grupo de Alto Nível levaram à revisão das orientações RTE-T em Abril de 2004.

3.4 O facto de os Balcãs Ocidentais serem menos homogêneos do que a UE a 27 dificulta a concepção de políticas regionais: a diversidade dos estatutos destes países comparando com a UE, as relações intra-regionais e a dinâmica das relações com a UE obrigam a um constante ajustamento das políticas. Devido aos conflitos passados, os Balcãs têm uma enorme necessidade de estabilidade — económica, social e política — o que torna a ajuda externa ainda mais urgente. Nesta medida, a abordagem regional cria nos Balcãs uma mais-valia específica. De resto, convém não esquecer que a UE tem sido uma defensora acérrima desta abordagem no sector dos transportes tendo também envidado esforços para criar uma zona de comércio livre e um mercado energético comum.

3.4.1 Em 2000, a Comissão Europeia lançou uma estratégia de sistema regional de transportes na Europa de Sueste que assenta numa rede de infra-estruturas de transporte multimodal. No âmbito da estratégia, foram realizados dois estudos, nomeadamente um estudo sobre as infra-estruturas de transporte ao nível regional (TIRS) e um estudo sobre as infra-estruturas de transporte na região dos Balcãs (REBIS) ⁽⁶⁾, nos quais é definida a Rede de Base e são apresentadas recomendações em matéria de investimento e financiamento. Este processo preparou o terreno para a criação de um secretariado próprio, baseado em Belgrado, o chamado «Observatório dos Transportes da Europa do Sudeste (SEETO)». Compete-lhe não só apoiar e coordenar o desenvolvimento da infra-estrutura, mas também actuar como ponto de contacto para prestar informações aos actores sociais e económicos, possibilidade essa que é cada vez mais utilizada. Neste contexto, deve também ser feita referência expressa ao grupo de estudo permanente do CESE.

3.4.2 O primeiro *plano quinquenal* (período de 2006-2010), assinado em Novembro de 2005, identifica cerca de 150 projectos. O plano menciona ainda uns vinte projectos regionais, os chamados projectos «soft», que prevêem medidas para acompanhar o processo de aplicação das redes regionais. Nos últimos tempos, devido às limitações orçamentais, o número de projectos de infra-estruturas prioritários foi drasticamente reduzido, tendo passado para 22. O processo coordenado pelo SEETO pode ser comparado ao antigo processo TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*) na UE, através do qual, para além dos grandes eixos/corredores, deverá ser finalizada a rede regional.

⁽⁶⁾ *Regional Balkans Infrastructure Study*.

⁽³⁾ O relatório sobre a conferência consta do Anexo I.

⁽⁴⁾ Serviu de base o relatório do grupo de peritos presidido por Karel van Miert, apresentado em Junho de 2003.

⁽⁵⁾ Por motivos de coerência política, os Balcãs Ocidentais são, por vezes, tratados como uma parte da Europa de Sueste, que compreende, para além da ex-Jugoslávia, a Roménia, a Bulgária e até, ainda que raramente, a Turquia e a República da Moldávia.

3.5 Os trabalhos do Grupo de Alto Nível, presidido por Loyola de Palacio, centraram-se no desenvolvimento dos grandes eixos transeuropeus entre a UE e os seus países vizinhos e em direcção a países mais afastados. Foram definidos um eixo marítimo ⁽⁷⁾ e 4 ligações terrestres. Pretende-se deste modo estabelecer as ligações internacionais mais importantes e reforçar a coesão regional. O Grupo de Alto Nível apresentou igualmente uma série de propostas para medidas horizontais, nomeadamente no que diz respeito à simplificação das formalidades nas fronteiras, ao aumento da segurança nos transportes e à melhoria da interoperabilidade nos transportes ferroviários. Outra das suas recomendações defende uma coordenação mais eficiente e maior capacidade de execução, sendo para isso necessário substituir o Memorando de Entendimento por acordos vinculativos. Com base nestas recomendações, a Comissão pretende apresentar em Julho ou Setembro uma comunicação sobre os seus planos. Na opinião do grupo de estudo permanente, é importante que a Comissão examine adequadamente as questões horizontais.

3.6 Os trabalhos nos corredores de transportes e nas zonas por estes servidas (ver informações detalhadas no Anexo II) progrediram a ritmos diferentes. À excepção da região euro-ártica do mar de Barents, as zonas de transporte não se têm evidenciado, situação que, mais ou menos, se mantém desde a sua criação em 1997 (conferência de Helsínquia). No entanto, há uma tendência para uma cooperação mais acentuada nos corredores, e também nas redes regionais, um aspecto que, na opinião do CESE, é bastante positivo. No que diz respeito ao apoio financeiro e técnico-organizacional, não se verificou qualquer melhoria nos últimos dois anos. Um apoio reforçado da Comissão nunca houve, embora tenha sido solicitado. Mas o aspecto decisivo é que os trabalhos dos dois grupos de alto nível e as conclusões da Comissão praticamente tornaram obsoleto o «modelo dos corredores». Na UE, os 30 projectos de RTE passaram a ser prioritários. Fora da UE, os corredores foram «substituídos» por 5 novos eixos ou passaram a ter outro nome. No entanto, parece haver razões suficientes para continuar este trabalho. Os comités directores assumiram-se como fóruns de contacto e de cooperação importantes para os ministérios dos transportes envolvidos, tendo criado uma própria identidade (marca). Prosseguem o trabalho em domínios importantes que não são abrangidos por uma iniciativa transfronteiriça, como, por exemplo, os projectos prioritários de RTE para os quais não é designado um coordenador especial.

⁽⁷⁾ As ligações são as seguintes:

- Eixo de sudoeste: liga a região sudoeste ao centro da UE incluindo a Suíça e o eixo «Transmagrebe» entre Marrocos e o Egipto.
- Eixo de sudeste: liga o centro da UE ao Cáucaso e ao mar Cáspio através dos Balcãs e da Turquia, bem como o Próximo Oriente ao Egipto.
- Eixo central: liga o centro da UE à Ucrânia e ao mar Negro, bem como à Rússia e à Sibéria.
- Eixo de nordeste: liga a UE à Noruega e à Rússia e à Transibéria.
- Auto-estrada do mar: liga o mar Báltico, o Atlântico, o mar Mediterrâneo e o mar Negro, bem como os países ribeirinhos. Está igualmente prevista uma extensão através do canal de Suez.

3.7 A Comissão reforçou a sua oferta de coordenação. Por outro lado, as reuniões coordenadoras regularmente realizadas (uma a duas vezes por ano) com todos os dirigentes dos corredores e outros actores de relevo são um importante fórum de intercâmbio. O CESE, a quem é sempre dada a possibilidade de participar e colaborar nestas reuniões, constata que a sua presença tem sido muito apreciada. Não se trata apenas de trocar ideias sobre as mais recentes evoluções nos projectos de construção, mas também de discutir questões fundamentais e conceptuais ligadas à política pan-europeia de infra-estruturas de transportes. Algumas novidades estruturais são importantes: para encorajar a realização de segmentos importantes de RTE, a Comissão designou coordenadores especiais para 6 projectos ⁽⁸⁾. Simultaneamente, prevê-se a criação de uma agência para se melhorar o financiamento e a gestão de projectos importantes, dado o elevado volume de financiamento em causa. Por último, prossegue o debate para se encontrar uma forma de cooperação transfronteiriça mais juridicamente vinculativa do que os actuais memorandos de entendimento.

4. Orientação dos trabalhos do grupo de estudo permanente — actividades

4.1 Na sequência da nova orientação da política pan-europeia de transportes, o grupo de estudo permanente foca, para além dos trabalhos nos corredores, os projectos prioritários da rede transeuropeia de transportes ⁽⁹⁾, incluindo os novos planos do grupo de peritos coordenado por Loyola de Palacio, como seja a ideia de uma ligação específica entre Espanha e África. Numa série de encontros com responsáveis da DG Transportes e Energia ficou claro que a contribuição do CESE para a avaliação socioeconómica dos projectos de RTE já realizados ou planeados seria bem-vinda.

4.2 Em finais de 2004/princípios de 2005, a Comissão iniciou os preparativos para o segundo relatório do grupo de peritos presidido por Loyola de Palacio. O grupo de estudo permanente teve oportunidade de se pronunciar, nesta fase, sobre questões fundamentais ⁽¹⁰⁾. Os aspectos apontados foram os seguintes: necessidade de atribuir à protecção do ambiente um papel de maior destaque; intensificar a prática da intermodalidade, a qual poderia ser utilizada como critério de avaliação; a ligação às redes regionais de transportes deveria assumir um papel mais central. Por fim, o grupo de estudo permanente salientou a importância dos aspectos horizontais, tais como harmonização das legislações, questões de segurança, etc., tendo

⁽⁸⁾ I. Eixo ferroviário Berlim-Palermo (van Miert).

II. Eixo ferroviário de alta velocidade Lisboa-Madrid-Tours/Montpellier (Davignon).

III. Eixo ferroviário Lião-Turim-Budapeste-fronteira ucraniana (De Palacio).

IV. Eixo ferroviário Paris-Bratislava (Balzacs).

V. Eixo ferroviário «Rail Baltica» Varsóvia-Helsínquia (Telicka).

VI. Corredores ferroviários e ETRMS (Vinck).

⁽⁹⁾ Decisão 884/2004/EC de 29 de Abril de 2004, JO L 167 de 30.04.04 e de 07.07.04.

⁽¹⁰⁾ Carta enviada pela DG TREN a E. Thielmann, datada de 15.12.2004.

apontado para a necessidade de dedicar mais atenção e rigor a estas questões, condição essencial para se progredir em direcção aos objectivos da política comunitária de transportes. Na sua resposta ⁽¹¹⁾, a Comissão salientou que daria especial atenção à questão da ligação às redes regionais de transportes.

4.3 Paralelamente ao segundo relatório do grupo de peritos, a Comissão fez um balanço dos trabalhos levados a cabo nos corredores. O grupo de estudo permanente limitou-se aqui a apontar que deve ser dedicada especial atenção à questão da coesão económica e social e às consultas. Adiantou ainda que seria igualmente útil reforçar os comités directores e incentivar a sua interligação, devendo haver mais compromisso e uma avaliação do êxito dos seus trabalhos, embora se saiba que esta tarefa compete principalmente aos comités directores. Da avaliação do questionário, a Comissão extrai quatro conclusões principais ⁽¹²⁾: os corredores de transporte deram provas de serem eficazes e este modelo será mantido; no que diz respeito às questões operacionais e à necessidade de considerar os factores socioeconómicos há ainda muito para fazer; seria conveniente assegurar um maior controlo dos progressos alcançados, sem, contudo, descuidar as características de cada corredor; o efeito positivo dos corredores só pode ser avaliado a longo prazo, mas o seu sucesso será tanto maior quanto maior for o grau de organização da cooperação.

4.4 Nos últimos dois anos, a cooperação com os comités directores dos 10 corredores de transporte continuou a ser importante. Por razões práticas e de ordem pessoal, deixou de haver uma participação activa nas reuniões dos comités directores, como era habitual. Mas os contactos mantêm-se, sobretudo porque as reuniões coordenadoras, realizadas normalmente duas vezes por ano em Bruxelas, são uma oportunidade para encontros e troca de experiências. O grupo de estudo permanente introduziu um sistema de partilha de responsabilidades pelos diversos corredores, com o objectivo de assegurar maior empenho na prática e mais continuidade nas próprias fileiras.

4.5 A elaboração do parecer «O papel das estações ferroviárias na UE alargada» ⁽¹³⁾ teve um peso relativamente importante. Adoptado em Fevereiro de 2006, este parecer foi integrado nos trabalhos do grupo de estudo permanente. A política europeia de transportes tem de concentrar-se mais nos aspectos da conservação, utilização e concepção das estações ferroviárias — sobretudo do ponto de vista da segurança — que servem como montra do transporte ferroviário de passageiros e centros de serviços na rede de transportes.

4.6 Durante o período abrangido pelo relatório, o grupo de estudo permanente organizou dois eventos externos: em Novembro de 2004, o CESE participou numa muito publicitada viagem de comboio pelo corredor X organizada pela sociedade «ARGE Korridor X», de Villach, na Áustria, a Serajevo, na

Bósnia-Herzegovina, passando por Zagreb, na Croácia. Pretendia-se com esta acção salientar a importância de ligações ferroviárias mais eficientes e da cooperação transfronteiriça dos caminhos-de-ferro da região. Em cada ponto de paragem do comboio houve manifestações mediáticas. O segundo evento, organizado pelo CESE fora da sua sede, teve lugar em Bialystok (Polónia) e colocou a tónica nas consequências regionais do corredor I para a protecção da natureza, a segurança e a qualidade de vida no nordeste da Polónia. A conferência de Bialystok foi um enorme sucesso, sob vários pontos de vista, e pode ser considerada como um dos expoentes do trabalho realizado pelo grupo de estudo permanente. Por estes motivos, considerou-se relevante fazer uma avaliação da mesma no capítulo que se segue.

5. Principais resultados dos trabalhos entre 2004-2006

5.1 Entre 15 e 17 de Novembro de 2005, o grupo de estudo permanente organizou, a convite do voivode de Podlázia, uma conferência e uma audição pública em Bialystok, bem como vários encontros e visitas a regiões ao longo do corredor trans-europeu de transporte 1, a «Via/Rail Baltica». O objectivo era debater com representantes da administração autónoma, diversos grupos de interesses socioeconómicos e responsáveis pela política de transportes aos níveis regional e nacional a melhor via de conciliar o desenvolvimento do corredor I com os interesses regionais e os aspectos da protecção do ambiente. A delegação do CESE integrou um representante da Comissão Europeia, cuja principal função é a de promover a Rail Baltica. Em todos os encontros o ambiente foi de grande hospitalidade. A visita da delegação, para além da importância que teve para a política dos transportes, foi também um sucesso para todos no que diz respeito ao tema «Comunicar a Europa».

5.1.1 Esta conferência reuniu pessoas dos mais diversos quadrantes (ecologistas, políticos municipais, empresas do sector do transporte ferroviário, habitantes dos povoados ribeirinhos, conselhos de empresas) e permitiu que se estabelecesse uma ligação directa entre a região e a UE/Bruxelas. As diferentes dimensões do impacto de um corredor de transporte tornaram-se visíveis: as condicionantes da vida da população que reside ao longo dos eixos de trânsito, a esperança de que a região dê um salto económico devido à melhor acessibilidade, as limitações dos serviços de transporte público de passageiros e de transporte ferroviário regional, a preservação das riquezas naturais específicas da região, o medo de ficar sem trabalho, os problemas financeiros e os entraves burocráticos, problemas estes que só podem ser reconhecidos como tal e eliminados se forem vistos no seu conjunto. Os resultados deste encontro foram muito variados e extremamente instrutivos para todos os participantes, tendo-se também conseguido apontar soluções inovadoras para os problemas.

⁽¹¹⁾ Carta de E.Thielmann datada de 21.01.05.

⁽¹²⁾ A avaliação foi apresentada na reunião coordenadora, realizada em 21 de Abril de 2005, em Bruxelas.

⁽¹³⁾ Parecer do Comité sobre «O papel das estações ferroviárias na UE alargada», JO C 88 de 11.04.06, p. 9.

5.1.2 A Via Baltica no nordeste da Polónia pode tornar-se num modelo exemplar para uma política pan-europeia de transportes integrada. Um dos problemas principais é, por um lado, o aumento do tráfego em trânsito pela região e, por outro, a necessidade urgente de desenvolvimento económico, embora este dependa da acessibilidade da região e não do tráfego de trânsito. Um outro problema advém da necessidade de proteger a incomparável riqueza natural da região, um dos seus maiores «trunfos». Para este problema foram encontradas numerosas soluções praticáveis e economicamente viáveis. Por fim, ficou claro que a Rail Baltica não está devidamente considerada nos planos regionais e o coordenador da UE aproveitou a oportunidade para referir as vantagens precisamente deste corredor de ligação. Foi ainda salientado que apenas um conceito global integrado de transportes para a região permitirá resolver os problemas e ultrapassar os obstáculos no planeamento e na execução da Via Baltica e da Rail Baltica. O CESE continuará a apoiar esta evolução positiva.

5.2 A possibilidade de cooperação transfronteiriça entre os respectivos ministérios dos transportes dos Estados-Membros situados ao longo dos «corredores» será suprimida ou substituída pela iniciativa da Comissão (*Vide* Capítulo 3). Pretende-se, assim, promover uma colaboração estreita, como se de uma única componente se tratasse, em vez de se continuar, como até aqui, a coordenar dois processos paralelos. Deste modo, contribuir-se-

-ia também para melhorar a concretização dos objectivos centrais de política de transportes. O problema de como reforçar eficazmente a cooperação transfronteiriça entre os Estados-Membros e países terceiros continua por resolver. O CESE considera que uma solução possível seria a melhoria das relações contratuais e, sobretudo, uma concentração dos meios financeiros disponibilizados pela UE. Portanto, também no que diz respeito aos eixos prioritários, deveria haver uma concentração nos projectos prioritários e conviria explorar efectivamente a possibilidade de co-financiamento a 20 % para projectos na UE. Actualmente, as subvenções praticamente não ultrapassam os 2-5 %.

5.3 Por fim, resta uma questão importante para o CESE que é a da combinação das questões relativas às infra-estruturas e das questões operacionais, aliás um aspecto que tem sido menosprezado. Embora se reconheça a importância política de tal ligação, pouco ou nada foi feito para avançar nessa área, o que se fica a dever à falta de um processo próprio de aplicação. A esperança de que, na prática, os objectivos da política de transportes se alinhassem naturalmente com o desenvolvimento das infra-estruturas desfez-se nos últimos anos. Infelizmente, as grandes conferências sobre transportes pertencem ao passado. O futuro está, portanto, nas regiões, para onde convergem todas as questões e em que a compreensão das interdependências pan-europeias é extremamente importante. A esta conclusão chegaram também os participantes na conferência de Bialystok.

Bruxelas, 13 de Setembro de 2006

A Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Anne-Marie SIGMUND
