



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 31.1.2007
COM(2007) 32 final

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

Extensão dos principais eixos transeuropeus de transporte aos países vizinhos

Orientações para os transportes na Europa e nas regiões vizinhas

{SEC(2007) 98}
{SEC(2007) 99}

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

Extensão dos principais eixos transeuropeus de transporte aos países vizinhos

Orientações para os transportes na Europa e nas regiões vizinhas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Índice

1.	Introdução e enquadramento político.....	3
1.1.	A União Europeia e as regiões vizinhas.....	3
1.2.	Contexto dos transportes	4
1.2.1.	Redes transeuropeias de transportes na União Europeia.....	4
1.2.2.	Corredores/zonas pan-europeus	4
1.2.3.	Desenvolvimento das redes a nível regional.....	5
1.3.	Processo de elaboração da política.....	6
2.	Orientações para os transportes na Europa e nas regiões vizinhas	7
2.1.	Cinco eixos para ligar a UE aos seus vizinhos.....	7
2.1.1.	Integração dos corredores/zonas pan-europeus.....	8
2.1.2.	Cooperação com outras organizações	9
2.2.	Projectos de infra-estruturas.....	9
2.3.	Medidas horizontais para promover a interoperabilidade.....	9
2.3.1.	Cooperação da União Europeia na aplicação das medidas horizontais	10
3.	Aplicação das orientações políticas	11
3.1.	Estrutura multilateral para a coordenação e a monitorização	11
3.2.	Financiamento das medidas	11
3.3.	Quadro institucional.....	12
3.4.	Abordagem por etapas.....	13

1. INTRODUÇÃO E ENQUADRAMENTO POLÍTICO

Um importante objectivo da política externa da União Europeia (UE) é facilitar a extensão das suas políticas, nomeadamente os princípios e regras que presidem ao mercado interno, aos países vizinhos. Esse objectivo é claramente sublinhado na Comunicação recentemente adoptada¹, cujo tema é o “Reforço da política europeia de vizinhança”. No sector dos transportes, o objectivo é garantir que a legislação, as normas e as especificações técnicas dos nossos principais parceiros comerciais sejam compatíveis com as da UE e contribuir, desse modo, para a realização da agenda de Lisboa, incentivando o comércio e o crescimento sustentável, assim como a coesão social.

A presente comunicação descreve em linhas gerais as primeiras medidas de uma política geral de reforço da integração da rede de transportes da UE com os países vizinhos. A dita política centra-se na principal infra-estrutura utilizada pelo transporte internacional e na legislação relevante que regula a utilização dessas rotas por todos os modos de transporte; a seu tempo, esta abordagem poderá conduzir ao desenvolvimento de regras e regulamentos comuns para o sector dos transportes na sua globalidade e criar, assim, um efectivo mercado dos transportes que envolva a União Europeia e os seus vizinhos.

1.1. A União Europeia e as regiões vizinhas

Após o histórico alargamento da UE a 10 países da Europa Central e Oriental e do Mediterrâneo em 2004, a Roménia e a Bulgária aderiram à União Europeia no início de 2007. A Croácia e a Turquia são países candidatos com os quais estão já em curso negociações de adesão. A Antiga República Jugoslava da Macedónia é país candidato. A Albânia, a Bósnia-Herzegovina, o Montenegro e a Sérvia, incluindo o Kosovo², são potenciais candidatos.

A política europeia de vizinhança (PEV) foi desenvolvida com o objectivo de evitar o surgimento de novas linhas divisórias entre a UE e os seus vizinhos: a sua finalidade é promover a paz, a estabilidade, a segurança, o crescimento, o desenvolvimento e a prosperidade nos países vizinhos, assim como a modernização da economia e da sociedade. A PEV dirigiu-se inicialmente aos vizinhos imediatos. Entretanto, foram concluídos planos de acção com Israel, a Jordânia, o Líbano, a Moldávia, Marrocos, a Autoridade Palestiniana, a Tunísia, a Ucrânia, a Arménia, o Azerbaijão e a Geórgia e, dentro em breve, estará concluído o plano de acção com o Egipto. A União Europeia e a Rússia, na cimeira de Maio de 2005, aprovaram roteiros para o reforço da cooperação, criando quatro “espaços comuns”.

Estas iniciativas estabeleceram um quadro totalmente novo, geral e apostado no futuro, através do qual a UE procura dilatar a área de aplicação dos princípios do mercado único e promover a reforma política e económica, assim como o desenvolvimento e a modernização, em benefício mútuo. Como sublinhado na recente Comunicação da Comissão intitulada “Reforço da Política Europeia de Vizinhança”, há uma série de temas transversais, entre os quais os transportes, em que a UE e os seus vizinhos têm interesses e preocupações comuns e que poderiam ser abordados com utilidade num contexto multilateral. Para tirar o máximo partido das relações mais estreitas com a UE e da perspectiva de maior acesso ao seu

¹ COM (2006) 726 de 4 de Dezembro de 2006.

² Nos termos da Resolução 1244 do Conselho de Segurança das Nações Unidas, de 10 de Junho de 1999.

mercado, as redes de transporte dos países vizinhos devem poder suportar fluxos de transporte acrescidos. O processo de adesão e os enquadramentos da PEV afirmam claramente que a política das redes transeuropeias deve incluir estratégias que visem a consecução desse objectivo.

1.2. Contexto dos transportes

1.2.1. Redes transeuropeias de transportes na União Europeia

A política para as redes transeuropeias de transportes (RT-T), revista em 2004³, centra os investimentos em 30 eixos e projectos transnacionais prioritários e é fortemente focalizada na integração das redes dos novos Estados-Membros. Como salientado pelo Conselho Europeu de Dezembro de 2003, os eixos transeuropeus, ao melhorarem as ligações dentro do mercado interno, reforçarão a competitividade e a coesão da União alargada. A política das RT-T não contempla, no entanto, as ligações de transporte entre a UE e os países vizinhos ou outros parceiros comerciais. Essas ligações têm vindo a ser desenvolvidas, desde o início dos anos 90, através dos “corredores e zonas pan-europeus”.

1.2.2. Corredores/zonas pan-europeus

Os corredores e zonas pan-europeus (CPE) foram definidos durante duas conferências ministeriais que tiveram lugar em Creta (1994) e em Helsínquia (1997) e o seu objectivo era ligar a UE-15 aos então países vizinhos. Em consequência dos alargamentos de 2004 e 2007, os referidos corredores situam-se agora predominantemente na UE, formando, por conseguinte, parte da rede RT-T.

A cooperação entre os diversos CPE organiza-se através de memorandos de entendimento (MoU) não vinculativos, que também instituem um presidente e um secretariado para a maioria desses corredores. O financiamento dos secretariados, que é da responsabilidade de um dos países atravessados pelo corredor, tem sido irregular e em grande parte dependente das circunstâncias particulares do CPE; destacamos em seguida os problemas que foi possível identificar:

- O planeamento e o elenco das prioridades dos investimentos fazem-se, na maior parte dos casos, de forma fragmentada, seguindo uma lógica nacional que negligencia as necessidades dos fluxos internacionais ao longo de todo o eixo.
- O foco tem incidido nas infra-estruturas, não se dando atenção suficiente à eliminação dos estrangulamentos não relacionados com infra-estruturas que são, muitas vezes, a principal causa das demoras, em particular no atravessamento das fronteiras.
- Não estão definidas metodologias comuns para avaliar os impactos económico, social e ambiental dos planos e projectos que satisfaçam as normas das melhores práticas internacionais.

³ Decisão 884/2004/CE

1.2.3. *Desenvolvimento das redes a nível regional*

A identificação das redes principais nalgumas das regiões vizinhas contribuiu, em certa medida, para resolver os pontos fracos dos corredores/zonas pan-europeus. Esses exercícios, financiados a título do quadro de adesão e dos planos de acção bilaterais da política europeia de vizinhança, têm por objectivo melhorar a aplicação das políticas e a infra-estrutura das redes regionais de transportes:

- Em 2004, os países dos Balcãs ocidentais⁴ e a Comissão Europeia assinaram um Memorando de Entendimento para o desenvolvimento de uma rede principal. Foi criado um Comité Director responsável pela aplicação do memorando, que conta com o apoio de um secretariado e do Observatório dos Transportes do Sudeste da Europa (SEETO). O SEETO encontra-se operacional desde Junho de 2005 e visa estabelecer sistemas de informação e formular um plano quinquenal e procedimentos para melhorar a rede principal. Além disso, os doadores internacionais, com o Banco Mundial e a UE à cabeça, criaram um grupo director das infra-estruturas, para coordenar as actividades dos doadores.
- Na região mediterrânica, a cooperação no sector dos transportes foi lançada em 1995 no âmbito do Processo de Barcelona, que fixou objectivos para o estabelecimento de uma zona de comércio livre na região mediterrânica até 2010. Em 1998, foi criado um fórum euro-mediterrânico dos transportes, para coordenar as abordagens comuns e desenvolver uma rede de transportes regional integrada. A primeira conferência euro-mediterrânica de ministros dos transportes, realizada em 2005, identificou as principais prioridades para o desenvolvimento do sector dos transportes e pediu ao Fórum que adoptasse um plano de acção regional para os transportes, válido para os cinco anos seguintes.
- No âmbito das negociações de adesão, a Turquia está a tratar de identificar a sua rede principal e uma lista de projectos infra-estruturais prioritários. A Turquia está envolvida quer nos corredores pan-europeus, quer no corredor TRACECA.
- O corredor TRACECA, desenvolvido desde 1993, liga a Europa à Turquia, seguindo em direcção à Arménia, ao Azerbaijão e à Geórgia, no Sul do Cáucaso, até à Ásia Central. A cooperação organiza-se por meio de um acordo multilateral de base, assinado pelos países envolvidos⁵, que instituiu uma comissão intergovernamental e um secretariado permanente. O secretariado supervisiona a aplicação das decisões da comissão e apresenta propostas adequadas para garantir a realização do acordo multilateral.
- Para a Bielorrússia, a Moldávia e a Ucrânia, os corredores pan-europeus continuam a ser a rede de referência.

⁴ Albânia, Bósnia-Herzegovina, Croácia, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Montenegro, Sérvia e Kosovo (nos termos da Resolução 1244 do Conselho de Segurança da ONU).

⁵ Afeganistão, Arménia, Azerbaijão, Bulgária, Geórgia, Cazaquistão, República do Quirguizistão, Moldávia, Roménia, Tajiquistão, Turquia, Ucrânia e Usbequistão. O Paquistão e o Irão pediram a adesão ao TRACECA.

- Relativamente à Rússia, a cooperação a nível dos transportes é decidida no âmbito do diálogo UE-Rússia, lançado em 2005. Foram criados cinco grupos de trabalho constituídos por peritos, encarregados de estudar as estratégias para os transportes, as infra-estruturas e as parcerias público-privadas; a segurança dos transportes (face a ameaças exteriores); o transporte aéreo; o transporte marítimo, flúvio-marítimo e fluvial; o transporte rodoviário e ferroviário.
- A cooperação com a região do Mar Cáspio e do Mar Negro iniciou-se na sequência da conferência ministerial sobre transportes realizada em 2004, em Baku, entre a UE e os países situados na bacia do Mar Negro/Mar Cáspio e reúne os países do corredor TRACECA, a Rússia e a Bielorrússia. No âmbito deste “processo de Baku”, foram criados quatro grupos de trabalho constituídos por peritos em transportes, que se ocupam da aviação, da segurança, do transporte rodoviário e ferroviário e das infra-estruturas. O objectivo é reforçar a cooperação entre a UE e os Estados parceiros e, mais importante ainda, entre os países da região.

A Comissão está convicta de que estas iniciativas são fundamentais para conseguir um desenvolvimento sustentável e uma integração regional. Refira-se que o processo de integração dos países vizinhos nos mercados e na sociedade da UE exige infra-estruturas compatíveis e interligadas, assim como enquadramentos regulamentares aproximados. Exige, além disso, uma concentração num número limitado de ligações transnacionais essenciais, para garantir que os recursos inevitavelmente escassos produzam um estímulo visível ao comércio e ao crescimento económico, tanto na UE como nos países vizinhos. Mais adiante, no capítulo 2, apresenta-se em linhas gerais essa política.

1.3. Processo de elaboração da política

Para aplicar o conceito de “política europeia de vizinhança” ao domínio dos transportes e encontrar maneiras de ligar melhor a União Europeia aos seus vizinhos, a Comissão Europeia estabeleceu, em 2004⁶, o Grupo de Alto Nível para a *extensão dos grandes eixos transeuropeus de transporte aos países e regiões vizinhas*, presidido pela antiga Vice-Presidente da Comissão, Sra. Loyola de Palacio. O relatório do grupo⁷ foi entregue à Comissão em Dezembro de 2005. Enquanto decorreu o trabalho do grupo, organizou-se um processo de consulta pública, para integrar os pontos de vista e as preocupações das partes interessadas. As recomendações do grupo foram bem acolhidas pela maioria das partes interessadas; manifestaram-se, porém, certas preocupações no que respeita à inclusão dos aspectos ambientais e sociais⁸.

⁶ Decisão C(2004) 3618 da Comissão, de 29 de Setembro de 2004.

⁷ Ver http://europa.eu.int/comm/ten/transport/external_dimension/index_en.htm

⁸ As contribuições escritas e orais de ambas as consultas podem ser descarregadas da página http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/index_en.htm

2. ORIENTAÇÕES PARA OS TRANSPORTES NA EUROPA E NAS REGIÕES VIZINHAS

Depois de examinadas as propostas do Grupo de Alto Nível e as reacções recebidas através da consulta pública, a Comissão considera que o trabalho do grupo constitui uma boa base para a cooperação entre a UE e os países vizinhos. A Comissão recomenda, pois, ao Conselho e ao Parlamento Europeu que tomem nota do relatório do grupo e aceitem a proposta de revisão do conceito de corredores/zonas pan-europeus (CPE) em torno dos seguintes eixos:

- extensão da cobertura geográfica do conceito aos CPE, para ter em plena conta a política das redes transeuropeias revista e os objectivos do quadro de adesão e da política europeia de vizinhança;
- extensão dos princípios e regras pertinentes do mercado interno aos países vizinhos, tendo em conta a sustentabilidade e sublinhando a importância das medidas não referentes às infra-estruturas para facilitar o comércio e os fluxos de tráfego ao longo dos principais eixos;
- reforço dos quadros de coordenação e monitorização para garantir o pleno empenho dos países envolvidos, a junção de recursos com vista à sua aplicação no desenvolvimento sustentável das infra-estruturas e a projecção das políticas da União, incluindo a dimensão social.

2.1. Cinco eixos para ligar a UE aos seus vizinhos

A Comissão considera que é necessário estender o conceito de corredor/zona pan-europeus, por forma a traduzir o novo contexto geopolítico decorrente do alargamento da União Europeia e ligar melhor os grandes eixos das redes transeuropeias aos dos países vizinhos. A Comissão propõe, por conseguinte, a adopção dos seguintes cinco eixos transnacionais, consonantes com os propostos pelo Grupo de Alto Nível (para o alinhamento dos eixos, ver anexo 1):

- Auto-estradas marítimas: ligarão as zonas do Mar Báltico, do Mar de Barents, do Oceano Atlântico (incluindo as regiões ultraperiféricas⁹), do Mar Mediterrâneo, do Mar Negro e do Mar Cáspio, assim como os países do litoral situados nas zonas marítimas, e com uma extensão através do Canal de Suez até ao Mar Vermelho.
- Eixo Setentrional: ligará o Norte da União Europeia à Noruega, a norte, e à Bielorrússia e Rússia, a leste. Está também prevista uma ligação à região de Barents, ligando a Noruega à Rússia, através da Suécia e da Finlândia.
- Eixo Central: ligará o centro da UE à Ucrânia e ao Mar Negro e, através de uma conexão fluvial, ao Mar Cáspio. Estão também incluídas uma ligação directa da Ucrânia até à linha ferroviária transiberiana e uma ligação das vias navegáveis interiores do Don/Volga ao Mar Báltico.

⁹ Ilhas Canárias, Açores e Madeira.

- Eixo do Sudeste: ligará a UE aos Balcãs e à Turquia, continuando até ao Sul do Cáucaso e ao Mar Cáspio, assim como ao Médio Oriente até ao Egipto e Mar Vermelho.
- Eixo do Sudoeste: ligará o Sudoeste Europeu à Suíça e a Marrocos, incluindo a ligação transmagrebina, que liga Marrocos, a Argélia e a Tunísia, e a sua extensão ao Egipto.

Segundo a análise efectuada pelo Grupo de Alto Nível, estes cinco eixos são os que mais contribuirão para promover as trocas, o comércio e o tráfego internacionais. Incluem igualmente alguns troços em regiões em que os volumes de tráfego são relativamente baixos devido aos problemas políticos existentes, com o objectivo de assim reforçar a cooperação e a integração regionais a mais longo prazo. Neste contexto, a Comissão sublinha que a abertura e a segurança das fronteiras entre a UE e os países vizinhos e entre os próprios países vizinhos são fundamentais para estimular o comércio e reforçar a cooperação regional.

A Comissão propõe que, nesta fase, apenas sejam consideradas as ligações entre a UE e os países vizinhos e não as ligações destes países a países terceiros (ver, no entanto, capítulo 2.1.2). A Comissão sublinha também que estes cinco eixos não alteram as prioridades estabelecidas para as redes transeuropeias de transporte da UE (ver capítulo 1.2.1).

2.1.1. Integração dos corredores/zonas pan-europeus

De acordo com os pontos de vista das presidências dos corredores pan-europeus, a Comissão propõe a plena integração dos CPE nas novas estruturas e o aproveitamento do saber e da experiência acumulados. Enquanto os corredores pan-europeus I, IV, V, VI e VII se encontram agora, na sua maior parte, em território da UE, integrando, portanto, um projecto prioritário das redes transeuropeias de transporte, os restantes corredores estão abrangidos pelos cinco eixos propostos, conforme se descreve:

- As quatro zonas pan-europeias (Mares de Barents, Negro, Jónico e Mediterrâneo) estão incorporadas nas auto-estradas marítimas, no que respeita às ligações marítimas.
- O Eixo Setentrional incorpora o CPE II e a parte setentrional do CPE IX. Inclui também uma ligação terrestre à zona pan-europeia de Barents, ligando a Noruega à Rússia através da Suécia e da Finlândia.
- O Eixo Central inclui o CPE III e um troço dos CPE V e IX.
- O Eixo do Sudeste funde e estende os CPE IV e X, incorpora os CPE VII e VIII, assim como um troço do CPE V. O eixo prolonga-se depois até ao Médio Oriente, juntando-se ao TRACECA na Turquia, Arménia, Azerbaijão e Geórgia.
- O Eixo do Sudoeste inclui uma ligação por terra na zona pan-europeia do Mediterrâneo.

2.1.2. *Cooperação com outras organizações*

A Comissão considera essencial que o desenvolvimento dos cinco eixos seja muito bem coordenado com as organizações que desenvolvem os corredores de transporte internacionais noutras regiões. Referimo-nos, em particular, ao corredor TRACECA na Ásia Central, às redes transafricanas¹⁰ e às redes que ligam a Europa à Ásia, estabelecidas pela Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, a Comissão Económica e Social para a Ásia e o Pacífico das Nações Unidas e a Conferência Europeia de Ministros dos Transportes.

2.2. **Projectos de infra-estruturas**

O Grupo de Alto Nível propôs um certo número de projectos de infra-estruturas, que classificou em duas categorias consoante a sua maturidade. A consulta pública pôs em evidência preocupações com o facto de o futuro desenvolvimento de alguns eixos transnacionais poder ter efeitos negativos no ambiente circundante e, em particular, na biodiversidade. A Comissão propõe, por conseguinte, que as listas de projectos sejam consideradas indicativas e sublinha a importância de se elaborarem planos directores para os eixos. Estes planos directores devem ser sujeitos a uma avaliação estratégica do impacto económico, ambiental e social, de acordo com as melhores práticas internacionais e, se pertinente, com a legislação comunitária¹¹.

2.3. **Medidas horizontais para promover a interoperabilidade**

A Comissão propõe-se aprovar as medidas horizontais propostas pelo Grupo de Alto Nível como base para a cooperação, com vista a tornar o transporte ao longo dos eixos mais rápido e eficaz. Estas medidas visam aproximar gradualmente a legislação e as políticas dos países vizinhos do *acquis communautaire* relevante; dizem respeito a todos os modos de transporte e incluem, entre outras:

- Garantir a interoperabilidade técnica, legal e administrativa com os sistemas da UE, no que respeita, por exemplo, às redes ferroviárias, aos sistemas de sinalização e aos regimes de tarifação da infra-estrutura.
- Acelerar os procedimentos de atravessamento de fronteiras, através da aplicação, sem demora, das convenções internacionais relevantes, conforme já adoptadas na UE, introduzindo “balcões únicos” com partilha de instalações, simplificando e harmonizando a documentação referente ao comércio e aos transportes, de acordo com a prática comunitária.

¹⁰ Estas redes são desenvolvidas no âmbito da União Africana e da Parceria UE-África para as Infra-estruturas.

¹¹ Para orientações práticas sobre a avaliação socioeconómica e a avaliação ambiental estratégica, ver os projectos do 6.º Programa-Quadro de Investigação HEATCO em <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/> e BEACON em <http://www.transport-sea.net/results.phtml>

- Adoptar novas tecnologias, como os sistemas de gestão e informação do tráfego (nomeadamente o ERTMS¹² e o SESAR¹³), incluindo a navegação por satélite (Galileo), em todos os modos de transporte, que sejam eficazes e compatíveis com as adoptadas no território da UE.
- Tomar medidas que melhorem a segurança intrínseca e extrínseca e as condições de trabalho em todos os modos de transporte, por exemplo, através da harmonização de normas e procedimentos ao mais alto nível de desempenho.
- Aplicar as convenções internacionais, proceder a avaliações do impacto social e ambiental, seguir os procedimentos de adjudicação de contratos públicos, etc., de acordo com as normas comunitárias, as regras de financiamento dos doadores e a melhor prática internacional.

2.3.1. *Cooperação da União Europeia na aplicação das medidas horizontais*

Os planos de acção nos quadros de cooperação da UE são um dos principais instrumentos para pôr em prática as medidas horizontais. Estes planos de acção são acordados em conjunto com os países parceiros, com os seguintes objectivos (ver também capítulo 1.2.3):

- Para os países candidatos e potenciais candidatos, o objectivo é o alinhamento gradual com o *acquis communautaire* em todos os sectores.
- No que respeita aos países abrangidos pela política europeia de vizinhança, os planos de acção e os documentos de estratégia bilaterais identificam as prioridades numa vasta gama de domínios, incluindo os transportes e as alfândegas, assim como em domínios transversais como o ambiente e as questões sociais.
- A cooperação multilateral, em particular no contexto da aplicação da estratégia do TRACECA até 2015 e do processo de Baku, assim como dos planos para um plano de acção para o transporte regional na zona do Mediterrâneo, complementam os planos de acção bilaterais.
- A cooperação transfronteiriça entre regiões adjacentes na UE e nos países vizinhos assumirá um papel cada vez mais importante, incluindo acções destinadas a melhorar os transportes e a aumentar a cooperação nos domínios jurídico e administrativo.

Embora os quadros de cooperação da UE já contemplem a maioria das medidas horizontais, a Comissão considera ser necessário conjugá-las com o desenvolvimento das infra-estruturas ao longo dos grandes eixos transnacionais. O objectivo é garantir que os estrangulamentos mais importantes existentes ao longo de um eixo sejam tratados de modo sincronizado e atempado e que os diferentes procedimentos e normas sejam compatíveis ao longo de todo o eixo utilizado pelos transportes internacionais com destino ou partida na União.

¹² O ERTMS (European Rail Traffic Management System) é o sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário.

¹³ O SESAR é o programa europeu de modernização da infra-estrutura do controlo de tráfego aéreo.

3. APLICAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES POLÍTICAS

3.1. Estrutura multilateral para a coordenação e a monitorização

Os crescentes desafios que a União Europeia enfrenta fazem com que seja ainda mais importante melhorar a eficácia e a coerência das suas políticas externas e apresentar um melhor planeamento estratégico, conseguir maior coerência entre os seus vários instrumentos de política externa e reforçar a cooperação entre as instituições comunitárias, os Estados-Membros, os países vizinhos e outras partes interessadas. Essa cooperação deve:

- Reunir os países em causa num quadro multilateral, dando simultaneamente margem a uma cooperação regional efectiva.
- Promover a interoperabilidade das redes entre a UE e os países vizinhos e uma maior aproximação da legislação e das políticas desses países dos padrões europeus, no intuito de garantir um desenvolvimento económico e social constante e sustentável do ponto de vista ambiental.
- Responder às necessidades de desenvolvimento de projectos de infra-estruturas de interesse mútuo e canalizar os investimentos para esses projectos.
- Monitorizar a eliminação dos estrangulamentos não ligados às infra-estruturas e a aplicação das medidas horizontais ao longo dos eixos.
- Assegurar e promover um desenvolvimento sustentável, tomando em consideração as consequências económicas, ambientais e sociais dos planos e projectos de infra-estruturas e das medidas horizontais.

3.2. Financiamento das medidas

A execução deste plano ambicioso exige a agregação de todas as fontes de financiamento relevantes, públicas ou privadas, aos níveis nacional ou internacional. Embora os orçamentos públicos continuem a ser importantes, o papel das instituições internacionais de financiamento, como o Banco Europeu de Investimento (BEI), o Banco Europeu para a Reconstrução e o Desenvolvimento (BERD) e o Banco Mundial, é crucial para financiar o desenvolvimento equilibrado dos grandes eixos transnacionais e a rede de transportes em geral.

A Comissão recomenda que se tire partido da cooperação bem sucedida com as instituições internacionais de financiamento no Grupo Director para as Infra-estruturas dos Balcãs Ocidentais (ver capítulo 1.2.3) e que se estenda o conceito a outras regiões. Os Estados-Membros da União Europeia e outros doadores devem ser integrados nessa cooperação, sempre que necessário.

A partir de 2007, o Instrumento Europeu de Vizinhança e Parceria (IEVP) fornecerá assistência financeira aos países vizinhos, que incluirá apoio aos empréstimos concedidos pelas instituições financeiras aos sectores prioritários através do proposto “Neighbourhood Investment Facility”, assim como apoio à aplicação das medidas horizontais. Além disso, a assistência comunitária poderá ajudar os países a prepararem-se para os investimentos financiando estudos sobre a definição dos planos directores, a viabilidade dos projectos e as parcerias público-privadas.

Acresce que a proposta da Comissão relativa aos novos mandatos do BEI em matéria de empréstimos externos para 2007-2013 prevê um aumento considerável dos limites máximos de empréstimo aos países vizinhos. A Comissão, o BEI e o BERD assinaram um memorando de entendimento específico para facilitar a cooperação na Europa Oriental, no Sul do Cáucaso, na Rússia e na Ásia Central.

O Instrumento de Pré-Adesão (IPA) fornecerá assistência financeira aos países candidatos e potenciais candidatos (ver capítulo 1.1). O leque de apoios varia consoante o estatuto do país. Aos países candidatos será oferecido todo o leque de instrumentos de assistência pré-adesão, incluindo apoio ao cumprimento dos critérios de adesão e à preparação para a política de coesão, incluindo investimentos em infra-estruturas, ao passo que os potenciais candidatos beneficiarão de um leque mais limitado de medidas.

3.3. Quadro institucional

Com base na análise apresentada nos capítulos precedentes e tendo em conta o forte apoio recebido das diversas partes interessadas através da consulta pública, a Comissão entende ser essencial estabelecer um quadro de coordenação forte e vinculativo. Tal quadro garantirá o forte empenho e a responsabilização conjunta dos países interessados na aplicação das medidas necessárias de modo atempado e sincronizado nos diversos eixos.

Um dos quadros de coordenação possíveis poderá prever o estabelecimento de uma estrutura institucional com uma boa relação custo-eficácia para apoiar a implementação e a monitorização dos eixos. Essa estrutura poderá comportar três níveis:

- Grupos directores regionais, para acompanharem a implementação dos eixos acordados e das medidas a nível técnico. Estes grupos poderão igualmente organizar conferências de doadores, por eixo, e envolver os parceiros sociais e outras partes interessadas, sempre que se justifique. Todos os grupos directores regionais se devem reunir regularmente, uma vez por ano, por exemplo, para garantirem a aplicação coerente das medidas acordadas, assim como para acordarem em métodos comuns para a avaliação e a monitorização a nível estratégico e a nível dos projectos.
- Reuniões ministeriais, para tomar decisões estratégicas em relação ao quadro de coordenação, assim como aos eixos transnacionais, aos projectos de infra-estruturas e às medidas horizontais e ao seu futuro desenvolvimento, com base numa recomendação conjunta dos grupos directores regionais.
- Um secretariado, para dar apoio administrativo e técnico. O financiamento sustentável, suficiente e a longo prazo do secretariado deve ser garantido por contribuições dos países abrangidos pelos eixos, como forma de reforçar o seu empenho e responsabilidade.

Para assegurar uma eficácia aliada a baixos custos e evitar a duplicação desnecessária de tarefas, os grupos directores e secretariados já existentes devem assumir as funções acima descritas (ver capítulo 1.2.3).

3.4. Abordagem por etapas

Para acelerar todo o processo e garantir que o formato e o conteúdo da estrutura de cooperação satisfaçam as necessidades e expectativas das partes envolvidas, a Comissão executará a política definida em duas etapas:

1. Numa primeira etapa, iniciar-se-ão conversações exploratórias com todos os países vizinhos. O seu objectivo será avaliar o interesse e o empenho dos países em reforçar os quadros de coordenação multilateral, caso existam, ou em criá-los, caso não existam ainda. Nesta fase, podem eventualmente procurar-se soluções provisórias, para evitar interrupções no desenvolvimento dos eixos.
2. Numa segunda etapa, com base nos resultados das conversações exploratórias, a Comissão fará recomendações e/ou uma proposta concreta de implementação da política e do quadro de coordenação.

ANEXO 1 – Alinhamento dos cinco eixos transnacionais

