



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 13.3.2007
COM(2007) 94 final

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

Rede Transeuropeia de Transportes

Relatório sobre a aplicação das orientações 2002-2003

nos termos do artigo 18.º da Decisão 1692/96/CE

{SEC(2007) 313}

ÍNDICE

Introdução.....	3
Contexto político	3
Aplicação.....	5
Capítulo 1	5
1.1 Aplicação em geral.....	5
1.2 Aplicação por modos e sectores.....	6
1.2.1 Rede rodoviária RTE-T.....	6
1.2.2 Rede ferroviária RTE-T	6
1.2.3 Rede de vias navegáveis interiores RTE-T	6
1.2.4 Portos RTE-T	7
1.2.5 Aeroportos RTE-T	7
1.2.6 Rede de transporte combinado	7
1.2.7 Sistemas de gestão do tráfego e de navegação.....	8
Capítulo 2	8
2.1 Questões horizontais	8
2.1.1 Interoperabilidade	8
2.1.2 Investigação e desenvolvimento	8
2.1.3 Protecção do ambiente	9
Capítulo 3	9
3.1 Avaliação geral da aplicação das RTE-T no período de 2002-2003.....	9
3.2 Projectos prioritários	11
3.3 Fontes de financiamento	11
3.3.1 Orçamento RTE-T.....	11
3.3.2 Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER)	12
3.3.3 Fundo de Coesão	12
3.3.4 Fundo ISPA.....	12
3.3.5 Empréstimos do Banco Europeu de Investimento	12
3.3.6 Avaliação geral das fontes de financiamento.....	13
Conclusão	13

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

Rede Transeuropeia de Transportes

Relatório sobre a aplicação das orientações 2002-2003

nos termos do artigo 18.º da Decisão 1692/96/CE

INTRODUÇÃO

O presente relatório apresenta uma avaliação do desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) na sequência das orientações RTE-T estabelecidas na Decisão 1692/96/CE¹. As orientações constituem um quadro de referência geral para a implementação da rede e identificam projectos de interesse comum, que deveriam ser completados até 2010. Os modos de transportes abrangidos pelas orientações são: redes rodoviárias, ferroviárias e de vias navegáveis interiores, auto-estradas do mar, portos marítimos e portos de navegação interior, aeroportos e outros pontos de interconexão entre redes modais, bem como sistemas de gestão do tráfego e de navegação.

O n.º 3 do artigo 18.º da Decisão estabelece que a Comissão deve, com a assistência dos Estados-Membros, apresentar de dois em dois anos um relatório sobre a aplicação das orientações.

O presente relatório abrange um período de dois anos, de 2002 até ao final de 2003. Os dados relativos aos investimentos constantes do relatório referem os "antigos" e "novos" Estados-Membros e os Estados Bulgária e Roménia, sendo feita uma distinção parcial entre a UE-15², a UE-10³ e a UE-2⁴, por um lado, e a UE-27, por outro (o conjunto dos três grupos de Estados).

CONTEXTO POLÍTICO

Em Julho de 1996, o Parlamento Europeu e Conselho adoptaram a Decisão n.º 1692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T). As orientações RTE-T constituem o quadro geral de referência para a implementação da rede e a identificação de projectos de interesse comum. O Conselho Europeu de Essen realizado em 1994 atribuiu especial importância a catorze desses projectos.

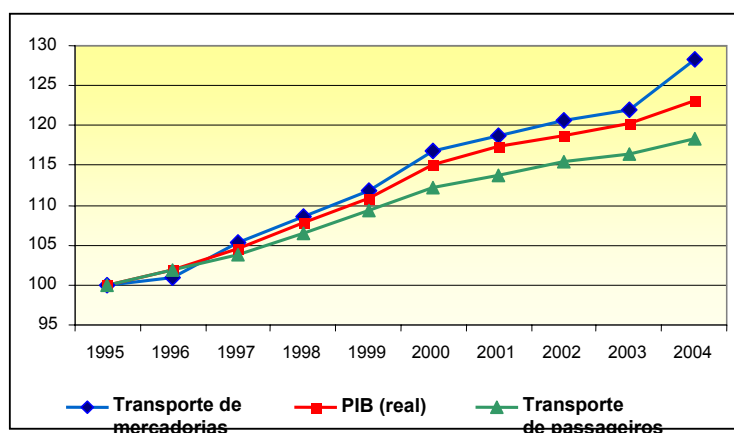
¹ Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Julho de 1996 sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, JO L 228 de 9/9/1996

² Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Portugal, Reino Unido e Suécia.

³ Chipre, Eslováquia, Eslovénia, Estónia, Hungria, Letónia, Lituânia, Malta, Polónia, República Checa.

⁴ Bulgária e Roménia.

A Comissão adoptou, em Setembro de 2001, o Livro Branco “A Política Europeia de Transportes no horizonte 2010: a hora das opções”. Tendo em conta o congestionamento e os custos externos crescentes dos transportes, a Comissão recomendou que a Política Comum de Transportes deveria dar maior importância ao reexame da questão da transferência modal como uma forma de promoção da sustentabilidade. Em geral, o transporte de passageiros não está a aumentar tão rapidamente como o PIB, mas, em contrapartida, o transporte de mercadorias está a aumentar mais que o PIB. Na prática, o transporte rodoviário está a crescer aproximadamente ao mesmo ritmo que o PIB, tal como acontece com os transportes marítimo e aéreo.



Procura de transportes versus crescimento do PIB de 1995 a 2004 na UE-25⁵

Em 22 de Maio de 2001, foi adoptada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho a Decisão 1346/2001/CE⁶ que altera as orientações RTE-T relativamente aos portos marítimos, portos de navegação interior e terminais intermodais, salientando a dimensão multimodal da rede e reagindo assim a desenvolvimentos recentes.

Em 2 de Outubro de 2001, a Comissão propôs uma alteração à Decisão n.º 1692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes. A proposta foi aprovada pelo Parlamento Europeu em primeira leitura, com algumas alterações. Dado que a proposta não avançava no Conselho, a Comissão decidiu apresentar uma alteração mais profunda das orientações, pelo que criou um Grupo de Alto Nível presidido pelo antigo Vice-Presidente da Comissão Karel Van Miert, que incluía representantes da UE-27 e do Banco Europeu de Investimento. Em 1 de Outubro de 2003, a Comissão apresentou uma nova proposta que complementa a proposta de 2001 baseada no trabalho realizado pelo Grupo de Alto Nível e que tem em conta as observações recebidas do Parlamento Europeu em primeira leitura. Seguindo as recomendações do Grupo de Alto Nível, a decisão identificou 30 projectos prioritários de importância considerável para o tráfego internacional. Os projectos prioritários incluem também projectos nos novos Estados-Membros.

⁵ Fonte: *EU energy and transport in figures 2005 – statistical pocketbook*.

⁶ Decisão n.º 1346/2001/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Maio de 2001 que altera a Decisão n.º 1692/96/CE relativamente aos portos marítimos, portos de navegação interior e terminais intermodais, bem como ao projecto n.º 8 do anexo III (Jornal Oficial L 185 de 2001, p.1)

Em Abril de 2004, o Parlamento Europeu e o Conselho adoptaram as orientações revistas na sua Decisão n.º 884/2004/CE⁷, que altera a Decisão n.º 1692/96/CE. As orientações alteradas atribuem uma maior prioridade a projectos-chave e concentram os escassos fundos disponíveis em projectos de interesse europeu - como as secções transfronteiras e barreiras naturais - e têm como horizonte temporal para a sua conclusão o ano de 2020.

Além disso, de acordo com o objectivo geral de assegurar a mobilidade sustentável de pessoas e mercadorias, deveriam ser criados mecanismos para apoiar o desenvolvimento das auto-estradas do mar entre os Estados-Membros, a fim de reduzir o congestionamento das estradas e/ou melhorar o acesso a Estados e regiões periféricas e insulares.

APLICAÇÃO

Foram analisados os financiamentos para a implementação das RTE-T em 2002 e 2003 para fins da preparação do presente relatório, por projecto e por Estado-Membro, tendo sido dada especial atenção aos projectos prioritários. A fim de acompanhar o desenvolvimento da rede RTE-T, foi elaborada uma previsão dos investimentos e da implementação física das RTE-T no período de 2004 a 2020.

Os investimentos totais na rede RTE-T na UE-27 no período de dois anos de 2002-2003 foram aproximadamente de 82 mil milhões de euros.

Uma avaliação geral das fontes dos investimentos RTE-T no período em questão mostra que o financiamento público nacional contribuiu com cerca de 78%, representando, de longe, a maior parte dos investimentos na rede RTE-T no período de 2002 -2003: juntamente com os empréstimos do BEI, estas duas fontes contribuíram com mais de 90% dos investimentos na rede RTE-T.

CAPÍTULO 1

1.1 Aplicação em geral

Os investimentos totais na rede RTE-T na UE-27 atingiram 38,5 mil milhões de euros em 2002 e 43,8 mil milhões de euros em 2003.

A nível de modos, o investimento no período de 2002-2003 incidiu nos caminhos-de-ferro (46%), seguidos das estradas (33%), aeroportos (12%), portos (6%) e vias navegáveis interiores (2%). Não se verificou uma alteração significativa desta distribuição em comparação com o período de 1998-2001.

⁷ Decisão n.º 884/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, que altera a Decisão n.º 1692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, JO L 201 de 7/6/2004.

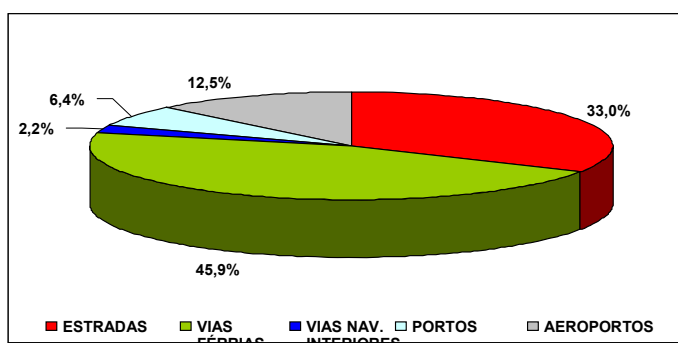


Figura 2: Investimentos por modo em 2002 e 2003

1.2 Aplicação por modos e sectores

1.2.1 Rede rodoviária RTE-T

As orientações definem a rede rodoviária RTE-T como sendo composta por auto-estradas e outras estradas de grande qualidade. O número de quilómetros da rede rodoviária RTE-T, constituída por estradas existentes ou programadas na UE-27, é aproximadamente de 95 700 km – 74 500 km existentes e 21 200 km programados - num horizonte temporal até 2020.

Os investimentos totais na rede rodoviária RTE-T na UE-27 atingiram 11,53 mil milhões de euros em 2002 e 15,61 mil milhões de euros em 2003 (um total de 27,14 mil milhões de euros no período de 2002-2003). Em comparação com os investimentos em anos precedentes, o montante anual médio dos investimentos em estradas aumentou ligeiramente no período de 2002-2003.

1.2.2 Rede ferroviária RTE-T

A rede ferroviária RTE-T na UE-27 tinha cerca de 83 300 km de comprimento em 2003. Em 2003, as linhas de alta velocidade, acrescidas das linhas novas e modernizadas, tinham 9 600 km de comprimento e as linhas convencionais 73 700 km.

Os investimentos totais na rede ferroviária RTE-T na UE-27 atingiram 18,82 mil milhões de euros em 2002 e 18,92 mil milhões de euros em 2003 (um total de 37,74 mil milhões de euros no período de 2002-2003).

1.2.3 Rede de vias navegáveis interiores RTE-T

A rede transeuropeia de vias navegáveis RTE-T é constituída por rios e canais, bem como por diferentes intercepções e ramificações que assegurarão a respectiva ligação. As características técnicas mínimas para as vias navegáveis interiores que fazem parte da rede são as estabelecidas para as vias navegáveis de classe IV. Estas permitem a passagem de embarcações ou "comboios" empurrados de 80-85 metros de comprimento e 9,50 metros de largura.

Os países da UE-27 que dispõem de vias navegáveis interiores integradas na rede de vias navegáveis interiores RTE-T são a Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Eslováquia, Finlândia, França, Hungria, Itália, Lituânia, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal, República Checa e Roménia.

O comprimento total da rede existente⁸ de vias navegáveis interiores RTE-T na UE-27 era de cerca de 14 100 km em 2003. Os principais eixos da rede são o Reno, o Meno e o Danúbio. O rio Danúbio é uma das componentes mais importantes da rede UE-10 e UE-2.

Os investimentos totais na rede de vias navegáveis interiores RTE-T na UE-15 atingiram 892 milhões de euros em 2002 e 943 milhões de euros em 2003 (um total de 1 835 milhões de euros no período de 2002-2003).

1.2.4 Portos RTE-T

A Decisão n.º 1346/2001/CE⁹, que altera as orientações adoptadas em 1996 relativamente aos portos marítimos, portos de navegação interior e terminais intermodais, bem como ao projecto n.º 8 do anexo III, foi adoptada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho em 22 de Maio de 2001. A decisão estabelece que os pontos de interconexão, incluindo os portos marítimos, portos de navegação interior e terminais intermodais, constituem uma condição prévia para a integração dos diferentes modos de transporte numa rede multimodal.

Os investimentos totais na rede de portos RTE-T na UE-27 atingiram 2,66 mil milhões de euros em 2002 e 2,64 mil milhões de euros em 2003 (um total de 5,30 mil milhões de euros no período de 2002-2003).

1.2.5 Aeroportos RTE-T

A rede de aeroportos RTE-T inclui cerca de 350 aeroportos. Os 60 aeroportos mais importantes recebem mais de 80%¹⁰ de todos os passageiros e mais de 90% do tráfego internacional extra-comunitário.

Os investimentos totais na rede de aeroportos RTE-T na UE-27 atingiram 4,55 mil milhões de euros em 2002 e 5,73 mil milhões de euros em 2003 (um total de 10,28 mil milhões de euros no período de 2002-2003). O Aeroporto de Malpensa, que é o projecto prioritário n.º 10, foi completado em 2001, tendo os investimentos médios anuais diminuído no período de 2002-2003 em relação aos investimentos de 2000 e 2001.

1.2.6 Rede de transporte combinado

A rede transeuropeia de transporte combinado inclui os caminhos-de-ferro e as vias navegáveis interiores, que são adequadas para o transporte combinado e para ligações marítimas que permitem o transporte de mercadorias a longa distância, e os terminais intermodais equipados com instalações que permitem o transbordo entre caminhos-de-ferro, vias navegáveis interiores, vias marítimas e estradas. Está igualmente incluído o material circulante adequado. O objectivo da inclusão do transporte combinado é salientar a dimensão multimodal da rede.

⁸ Os números relativos às vias navegáveis interiores em construção ou programadas não estão incluídos no número da rede actualmente existente de vias navegáveis interiores.

⁹ Op cit: 6

¹⁰ Op cit: 5

1.2.7 Sistemas de gestão do tráfego e de navegação

As orientações RTE-T incluem a infra-estrutura telemática para sistemas de gestão do tráfego e serviços de informação do tráfego. O objectivo é assegurar a interoperabilidade e a continuidade dos serviços através das fronteiras.

O Programa de Acção "Telemática para Transportes Rodoviários", aprovado pelo Conselho de Ministros em 1997, foi desenvolvido pela Comissão Europeia com o auxílio de um Grupo de Representantes de Alto Nível de todos os Estados-Membros. Nessas propostas - que tratam da investigação e desenvolvimento, da harmonização técnica, da concentração e coordenação, do financiamento e da legislação – foram identificadas cinco áreas prioritárias: serviços de informação baseados no sistema RDS-TMC, cobrança electrónica de portagens, gestão da informação/intercâmbio de dados do tráfego, interface homem-máquina (IHM) e arquitectura de sistemas. Outras aplicações prioritárias são as relacionadas com a informação e orientação antes da viagem e durante a viagem, a gestão do tráfego interurbano e urbano, a operação e controlo, os transportes colectivos, os sistemas avançados de segurança/controlo de veículos e as operações de veículos comerciais.

O Livro Branco sobre a Política de Transportes publicado em 2001 anunciou também que a Comissão apresentaria uma proposta de directiva sobre a interoperabilidade dos sistemas de portagem a fim de apoiar a política geral de fixação de preços a desenvolver entre 2001 e 2010. Esta directiva é de importância vital para a interoperabilidade – directiva relativa à interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária na UE¹¹ - e a continuidade dos serviços da Rede Rodoviária Transeuropeia (RRTE).

CAPÍTULO 2

2.1 Questões horizontais

2.1.1 Interoperabilidade

Um dos principais objectivos das RTE-T é a interoperabilidade das redes nacionais. A interoperabilidade das redes ferroviárias deveria integrar os sistemas ferroviários nacionais convencionais e de alta velocidade, a fim de tornar os serviços internacionais mais eficientes e, por conseguinte, mais competitivos. Uma maior interoperabilidade, ou seja, a capacidade de os comboios atravessarem fronteiras nacionais sem necessidade de parar ou mesmo de compensar diferenças técnicas, aumenta significativamente o desempenho dos transportes e reduz os custos operacionais.

2.1.2 Investigação e desenvolvimento

A investigação e o desenvolvimento figuram entre as medidas de grande alcance abrangidas pelas orientações RTE-T. No âmbito do Quinto Programa-Quadro (1998-2002) e do Sexto Programa-Quadro (2002-2006) de Investigação, Desenvolvimento Tecnológico e Demonstração, foram iniciadas várias acções-chave de programas específicos individuais

¹¹ Directiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária (Texto relevante para efeitos do EEE), JO L 166 de 30/4/2004.

como a mobilidade sustentável e a intermodalidade, transportes terrestres e tecnologias marinhas, sistemas energéticos eficientes e serviços para o cidadão.

Em particular, o programa de investigação sobre os transportes contribuiu para a política da UE no domínio da Rede Transeuropeia de Transportes proporcionando apoio ao planeamento e financiamento do programa de investimento e ao desenvolvimento de novas infra-estruturas e serviços. Foram disponibilizadas metodologias de avaliação e ferramentas informáticas para ajudar os decisores políticos a avaliar os impactos dos diferentes planos de infra-estruturas. Foram também avaliadas novas soluções para o bom funcionamento de redes e terminais.

2.1.3 Protecção do ambiente

O desenvolvimento e a protecção sustentáveis do ambiente é uma questão transversal importante, altamente relevante para o desenvolvimento da rede RTE-T, mas também para as diferentes questões horizontais. Já existem compromissos, normas e recomendações internacionais relativos a várias questões ambientais no domínio dos transportes.

No artigo 8.º das orientações definidas na Decisão n.º 1692/96 estabelece-se que, ao desenvolverem e realizarem os projectos, os Estados-Membros deverão ter em conta a protecção do ambiente, efectuando avaliações do impacto ambiental (AIA) dos projectos de interesse comum a implementar, nos termos da Directiva 85/337/CEE do Conselho, e mediante a aplicação da Directiva 92/43/CEE. Os Estados-Membros são obrigados a tomar em consideração os resultados dessa avaliação do impacto ambiental na preparação de projectos, incluindo os relacionados com as redes transeuropeias. As disposições jurídicas sobre a avaliação ambiental estratégica (AAE) foram estabelecidas na Directiva 2001/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2001, relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente. Os Estados-Membros deveriam ter transposto a referida directiva para o direito nacional até Julho de 2004. A directiva é aplicável a todos os planos e programas de transportes que dêem origem a planos e programas futuros.

CAPÍTULO 3

3.1 Avaliação geral da aplicação das RTE-T no período de 2002-2003

Os investimentos totais na rede RTE-T na UE-27 atingiram 82,3 mil milhões de euros no período de 2002-2003.

A maior parte dos investimentos foi atribuída aos caminhos-de-ferro (cerca de 38 mil milhões de euros), seguidos das estradas (cerca de 27 mil milhões de euros) e dos aeroportos (cerca de 10 mil milhões de euros).

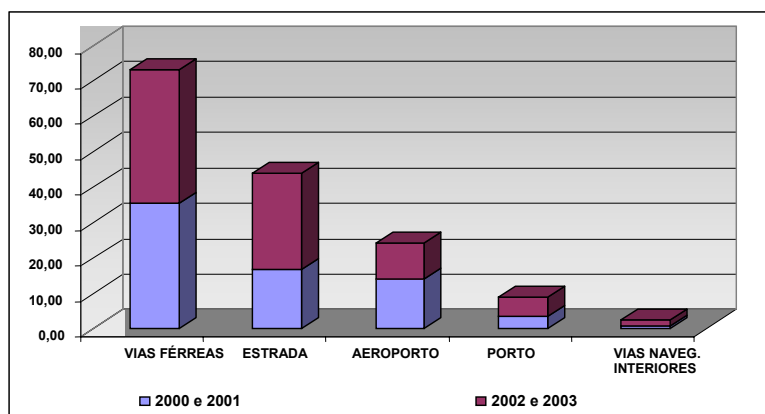


Figura 3: Investimento na rede RTE-T na UE-27 em 2000 e 2001 em comparação com o investimento em 2002-2003 (em milhares de milhões de euros)

Os países com investimentos mais elevados no período de 2002-2003 foram a Itália (22,56 mil milhões de euros), a Espanha (9,88 mil milhões de euros), o Reino Unido (7,91 mil milhões de euros), a Alemanha (7,39 mil milhões de euros) e a França (6,20 mil milhões de euros).

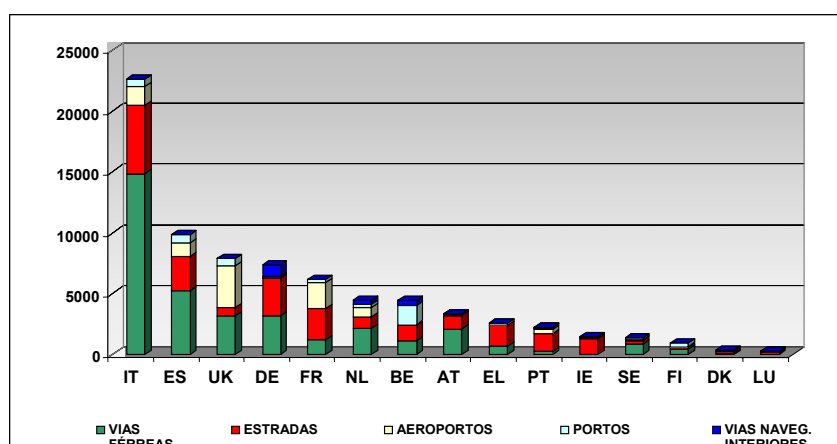


Figura 4: Investimento na rede RTE-T, por país e modo, na UE-15 em 2002 e 2003 (em milhões de euros)

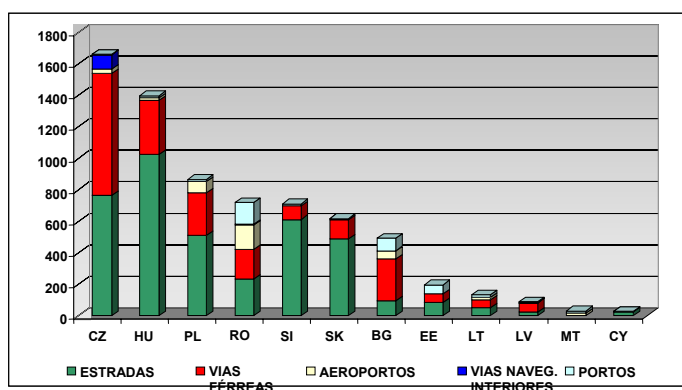


Figura 5: Investimento na rede RTE-T, por país e modo, na UE-10 e na UE-2 em 2002 e 2003 (em milhões de euros)

Na UE-10 e na UE-2, os países com investimentos mais elevados no período de 2002-2003 foram a República Checa (1,66 mil milhões de euros), a Hungria (1,40 mil milhões de euros) e a Polónia (0,87 mil milhões de euros).

3.2 Projectos prioritários

A rede transeuropeia de transportes é composta por muitos projectos de interesse comum. Contudo, alguns projectos assumem uma especial importância para a União Europeia dada a sua escala, o seu papel no apoio ao comércio transnacional e ao reforço da coesão da União ou o nível a que contribuem para concentrar os fluxos de tráfego de longa distância em modos de transporte respeitadores do ambiente.

Nas orientações de 1996¹² foram incluídos 14 projectos prioritários, que deveriam estar concluídos até 2010. Em 29 de Abril de 2004, o Parlamento Europeu e o Conselho adoptaram as orientações de 2004¹³, que incluem 30 projectos prioritários, a concluir até 2020.

Em finais de 2003, tinham sido concluídos três projectos prioritários:

- PP9 – Eixo ferroviário Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Irlanda, Reino Unido) em 1989-2001.
- PP10 - Aeroporto de Malpensa (Milão, Itália) em 1995-2001.
- PP11 - Ligação permanente de Öresund (Dinamarca, Suécia) em 1992-2001.

O investimento em projectos prioritários até finais de 2004 atingiu 88,5 mil milhões de euros. Os restantes investimentos nestes projectos no período de 2005-2020 são de cerca de 252 mil milhões de euros. Desta forma, os investimentos totais e os investimentos nos projectos prioritários, conforme notificados pelos Estados-Membros em 2004, durante todo o período de 1996-2020 atingirão cerca de 340 mil milhões de euros. Se, no futuro, os Estados-Membros concentrarem a sua atenção em investimentos nos projectos prioritários, esses projectos poderiam eventualmente estar concluídos antes de 2020.

3.3 Fontes de financiamento

Para além do financiamento nacional (por administrações públicas), há uma percentagem de investimentos na rede RTE-T que é co-financiada por vários fundos comunitários, como o orçamento RTE-T, o Fundo de Coesão, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), o Instrumento Estrutural de Pré-Adesão (ISPA) e o financiamento concedido pelo Banco Europeu de Investimento (BEI). Estas fontes de apoio têm os seus critérios de elegibilidade, objectivos e condições de financiamento específicos. Um número limitado de projectos, principalmente nos sectores portuário e aeroportuário, recebem financiamentos do sector privado.

3.3.1 Orçamento RTE-T

No período de 2002-2003, um montante total de 1,19 mil milhões de euros foi financiado pelo orçamento RTE-T. Em conformidade com as orientações RTE-T, a maior parte do

¹² Op cit: 1

¹³ Op cit: 7

financiamento foi atribuída aos caminhos-de-ferro, que representaram 49,6% do apoio total da RTE-T neste período. Além disso, a importância dos sistemas globais de navegação por satélite (GNSS) foi novamente sublinhada no período de 2002-2003. Foi atribuído um montante total de 250 milhões de euros (21,0%) ao projecto Galileo e mais 52,4 milhões de euros (4,4%) ao projecto associado Serviço Europeu Complementar Geostacionário de Navegação (EGNOS).

3.3.2 *Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER)*

Em 2002 e 2003, o FEDER prestou assistência a investimentos em infra-estruturas RTE-T nas áreas elegíveis para financiamento ao abrigo dos Objectivos 1 e 2. Em contraste com outros fundos comunitários, a gestão do FEDER é descentralizada nos Estados-Membros. Ao abrigo dos regulamentos que abrangem o período de 2000-2006, o registo de dados a nível comunitário não faz a distinção, por anos, entre despesas relacionadas e não relacionadas com as RTE, por exemplo, na área dos transportes. Não estão, por conseguinte, disponíveis neste momento números pormenorizados e exactos sobre as despesas do FEDER em projectos RTE e os dados apresentados devem ser considerados como as melhores estimativas disponíveis.

Com base nas atribuições para 2000-2006 (Objectivos 1 e 2), constantes dos documentos de programação dos Estados-Membros, a contribuição total do FEDER para os transportes é estimada em 34,1 mil milhões de euros durante todo o período, incluindo despesas relacionadas e não relacionadas com as RTE.

3.3.3 *Fundo de Coesão*

O orçamento total do Fundo de Coesão de 2000-2006 foi de 28,2 mil milhões de euros, dos quais cerca de metade foi atribuída a projectos de transportes que desempenham um papel importante no desenvolvimento da rede RTE-T. No período de 2002-2003 foram afectados cerca de 3,3 mil milhões de euros do Fundo de Coesão a projectos de infra-estruturas de transportes na Grécia, Portugal, Espanha e Irlanda¹⁴.

3.3.4 *Fundo ISPA*

Ao apoiar o investimento nos domínios prioritários comunitários dos transportes e do ambiente, o Instrumento Estrutural de Pré-Adesão (ISPA) contribuiu para a preparação dos países candidatos à adesão da Europa Central e Oriental. No que se refere a projectos de infra-estruturas de transportes, o ISPA apoiou a construção e reabilitação de infra-estruturas de transportes e a sua integração nas redes de transportes da UE. A contribuição total do ISPA para projectos de transportes em 2002 e 2003 foi de 1,06 mil milhões de euros.

3.3.5 *Empréstimos do Banco Europeu de Investimento*

O BEI financia um grande número de projectos RTE-T desde que estes satisfaçam os requisitos de uma avaliação das questões técnicas, financeiras e ambientais e sejam consentâneos com os objectivos da UE.

Aspectos essenciais dos empréstimos do BEI são o facto de estes poderem cobrir até 50% dos custos do projecto e uma outra vantagem relativamente à maioria dos bancos comerciais é que

¹⁴ Fonte: Comissão Europeia; Relatório Anual do Fundo de Coesão 2002, de COM (2003) 697 e Relatório Anual do Fundo de Coesão 2003, COM(2004) 766

os seus empréstimos são a mais longo prazo. Além disso, os empréstimos do BEI são concedidos sem a necessidade de prémios de risco específicos para os projectos, dado que o BEI exige que os empréstimos sejam cobertos por uma garantia.

Os empréstimos do BEI em 2002 e 2003 atingiram perto de 12 mil milhões de euros e o BEI terá cerca de 50 mil milhões de euros disponíveis para empréstimos em projectos RTE-T para o período de 2004-2010.

3.3.6 Avaliação geral das fontes de financiamento

Pode concluir-se que o financiamento público nacional contribuiu indubitavelmente com a maior parte dos investimentos na rede RTE-T no período de 2002-2003. Juntamente com o financiamento privado, representou cerca de 78% do montante total dos investimentos em infra-estruturas RTE-T. Embora o montante exacto do financiamento privado seja difícil de determinar (devido ao facto de, relativamente a infra-estruturas no sector privado - por exemplo portos e aeroportos -, ser difícil obter dados sobre os investimentos), na globalidade representa uma parte comparativamente menor.

Em consequência, o financiamento público nacional continua ainda a ser a principal fonte de financiamento dos projectos relativos à RTE-T.

O apoio do BEI no período de 2002-2003 foi a segunda maior fonte de financiamento, proporcionando perto de 12 mil milhões de euros de empréstimos (14,6%). O financiamento obtido de outros fundos comunitários (Fundo de Coesão, FEDER, ISPA e orçamento RTE-T) foi relativamente pequeno, com percentagens variando entre 1,2% (FEDER), 1,3% (ISPA), 1,4% (orçamento RTE-T) e 3,7% (Fundo de Coesão).

Quadro 1: Distribuição das fontes de financiamento das RTE-T em milhões de euros

	2002	2003	2002-03	em %
Orçamento RTE-T	563,4	626,6	1 190,0	1,4%
ISPA	539,1	524,7	1 063,8	1,3%
Fundo de Coesão	1 504,6	1 526,1	3 030,7	3,7%
BEI	5 897,8	6 090,9	11 988,7	14,6%
FEDER (estimativa)	500,0	500,0	1 000,0	1,2%
Orçamento nacional & fontes privadas	29 540,4	34 474,4	64 014,8	77,8%
Total	38 545,3	43 742,7	82 288,0	100,0%

CONCLUSÃO

Os investimentos totais na rede RTE-T na UE-27, no período de dois anos de 2002-2003, mostrou um aumento nos investimentos anuais médios na rede RTE-T em comparação com os anos de 2000 e 2001.

No entanto, como estes investimentos são calculados a preços constantes, e após debates com representantes dos Estados-Membros, tornou-se claro que o investimento estimado na rede RTE-T pode induzir em erro. A Itália, por exemplo, devido a um período de investimento muito intensivo em 2002 e 2003, gastou mais de 22 mil milhões de euros na RTE-T. O investimento anual médio nesses dois anos foi quase o dobro em comparação com os seis anos anteriores. Este investimento de 22 mil milhões de euros representou assim mais de 25% dos investimentos totais na UE-27. Tomando este facto em consideração ao analisar os investimentos de forma mais pormenorizada, verificou-se que os investimentos totais por país, em comparação com a evolução do PIB, especialmente na UE-15, diminuíram. Na Dinamarca, por exemplo, apenas 0,09% do PIB foi gasto em projectos RTE-T, enquanto na Eslovénia cerca de 1,46% do PIB foi reservado para o desenvolvimento da rede RTE-T.

Quanto ao financiamento, pode concluir-se que o financiamento público nacional continuou ainda indubitavelmente a representar a maior parte dos investimentos na rede RTE-T. A fim de otimizar os fundos comunitários escassos e de facilitar a implementação coordenada de determinados projectos, em particular de projectos transfronteiras, a Comissão designou, de comum acordo com os Estados-Membros em causa e após consulta ao Parlamento Europeu, os "coordenadores europeus". O coordenador europeu actua em nome e por conta da Comissão e deveria trabalhar no sentido de acelerar a implementação dos projectos de interesse comum.

A finalização dos 30 projectos prioritários para o tráfego internacional no horizonte de 2020 em geral está a progredir bem. Deste modo, o volume anual dos investimentos em 2002 e 2003 foi de cerca de 40 mil milhões de euros. Por outro lado, a eliminação de estrangulamentos, especialmente em secções transfronteiras, ainda está atrasada, pelo que são necessárias melhorias nesta área.