

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho tendente a coordenar as garantias que, para protecção dos interesses dos sócios e de terceiros, são exigidas nos Estados-Membros às sociedades, na acepção do segundo parágrafo do artigo 48.º do Tratado, a fim de tornar equivalentes essas garantias em toda a Comunidade» (Versão codificada)

COM(2008) 39 final — 2008/0022 (COD)

(2008/C 204/07)

Em 14 de Fevereiro de 2008, o Conselho da União Europeia decidiu, em conformidade com o artigo 95.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

«Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho tendente a coordenar as garantias que, para protecção dos interesses dos sócios e de terceiros, são exigidas nos Estados-Membros às sociedades, na acepção do segundo parágrafo do artigo 48.º do Tratado, a fim de tornar equivalentes essas garantias em toda a Comunidade» (Versão codificada)

Tendo considerado que o conteúdo da proposta é plenamente satisfatório e não suscita observações, o Comité, na 443.ª reunião plenária de 12 e 13 de Março de 2008 (sessão de 12 de Março) decidiu por 125 votos a favor e 6 abstenções, emitir parecer favorável ao texto proposto.

Bruxelas, 12 de Março de 2008.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Dimitris DIMITRIADIS

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Comunicação da Comissão — Redes trans-europeias: Para uma abordagem integrada»

COM(2007) 135 final

(2008/C 204/08)

Em 21 de Março de 2007, a Comissão Europeia decidiu, nos termos do artigo 262.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a:

«Comunicação da Comissão — Redes transeuropeias: Para uma abordagem integrada»

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação que emitiu parecer em 19 de Fevereiro de 2008, sendo relator Marian KRZAKLEWSKI.

Na 443.ª reunião plenária de 12 e 13 de Março de 2008 (sessão de 13 de Março), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 64 votos a favor com 1 abstenção, o seguinte parecer:

1. Conclusões e recomendações

1.1 O Comité Económico e Social Europeu (CESE) sustenta que uma abordagem integrada das redes transeuropeias (RTE) é um dos métodos para a prossecução do objectivo do desenvolvimento sustentável da União Europeia.

1.2 O CESE está convicto de que a aplicação de uma abordagem integrada das redes transeuropeias permite acelerar a

realização das infra-estruturas correspondentes previstas e reduzir os seus custos de construção em relação aos que seria necessário suportar caso não se tivesse em conta o efeito das sinergias possíveis entre as diferentes redes.

1.2.1 Tendo em conta o que precede, o Comité insta a Comissão Europeia (CE) a apresentar propostas que alarguem o

âmbito dos apoios financeiros para abordagens integradas, *sob a forma de «fundo de abordagens integradas»*, das redes transeuropeias (em sentido amplo, ou seja, englobando as ramificações das redes) antes da próxima revisão intercalar.

1.3 Ao proceder à análise das condições nas quais é possível realizar uma abordagem integrada das redes transeuropeias na sua dimensão global, o CESE considera que a realização eficaz do exercício de sinergia é possível desde que ocorra um processo de convergência dos sectores ⁽¹⁾. Na opinião do Comité, outra condição importante para se atingir uma maior eficácia da abordagem integrada é a rápida conclusão da estrutura de base deste tipo de rede.

1.4 Quanto ao conteúdo da comunicação da Comissão, o CESE propõe que este seja alargado através de uma análise sobre até que ponto a recente adesão à UE de doze novos Estados-Membros pode influenciar as possibilidades e o âmbito de aplicação da abordagem integrada nestes países.

1.5 O Comité afirma que a abordagem integrada das redes transeuropeias é especialmente importante no que diz respeito às seguintes questões:

- limitação dos danos ambientais durante a construção das redes e sua exploração,
- diminuição do número de diferendos e sua mais fácil resolução em situações de conflito de interesses que surjam no decurso da construção das redes e durante o seu funcionamento.

1.6 O CESE considera que, tanto nas iniciativas pan-europeias como nas de dimensão nacional, os estudos científicos se revestem de importância capital para que a abordagem integrada das redes transeuropeias produza os melhores efeitos possíveis. O Comité assinala que, actualmente, estes estudos caracterizam-se por uma compartimentação por temas e por sectores, pelo que exorta a Comissão e o Conselho a programarem e a lançarem em todas as áreas de investigação científica europeia, programas e aplicações sobre sinergias entre todos os tipos de redes que compõem a estrutura geral das redes transeuropeias.

1.7 Considerando que alguns países da UE possuem redes dorsais de fibras ópticas que foram instaladas para dar resposta às necessidades tecnológicas de outras infra-estruturas nacionais (como as redes de energia eléctrica ou ferroviárias), o CESE está convicto de que é conveniente explorar comercialmente em maior escala estas redes de fibras ópticas (serviços de telecomunicações, transmissão de dados, etc.), no âmbito da realização da abordagem integrada.

1.7.1 Ao mesmo tempo, o Comité considera que, relativamente ao desenvolvimento intensivo das infra-estruturas locais (municipais) em muitos países da UE, e tendo em conta a abordagem integrada, *dever-se-á* aproveitar a construção destas novas infra-estruturas para reforçar a penetração das redes de acesso em fibras ópticas e para criar infra-estruturas municipais inteligentes ⁽²⁾, de que deverão fazer parte os mapas integrados SIG ⁽³⁾. Desta forma, a abordagem integrada da rede de infra-estrutura municipal poderá ser realizada através de um sistema informático (Sistema Inteligente de Gestão da Infra-estrutura).

⁽¹⁾ Convergência organizativa dos sectores englobando as empresas.

⁽²⁾ Uma infra-estrutura inteligente dispõe de componentes periféricos ou integrados capazes de coligar e transmitir informação sobre o estado da infra-estrutura a um computador central e, por vezes, receber instruções do computador, desencadeando mecanismos de controlo (*Universidade de Toronto de Engenharia Civil — Última actualização: 9 de Novembro de 2001*).

⁽³⁾ Ver ponto 4.2.3 — Observações na especialidade.

1.8 O Comité propõe que, nos seus projectos relativos a uma abordagem integrada das redes transeuropeias, a Comissão tome em consideração as tecnologias integradas do gás renovável e da produção energética respeitadora do ambiente. Graças a estas tecnologias, que aproximam a geração de energia eléctrica do destinatário final, é possível reduzir as emissões de dióxido de carbono.

1.8.1 No âmbito desta abordagem, *dever-se-ão* procurar os efeitos de sinergia, de coordenação e de economia que podem ser obtidos no processo de desenvolvimento das biotecnologias e das tecnologias energéticas do gás.

1.9 Analisando a questão das sinergias possíveis no domínio das redes transeuropeias de energia, se nos colocarmos na situação dos países bálticos, novos Estados-Membros da UE, o CESE considera que, no contexto de uma abordagem integrada, importa aplicar uma das iniciativas possíveis para superar etapas rapidamente e empreender a integração dos sistemas dos países bálticos com os do resto da UE através de uma ponte energética. No entanto, na execução deste projecto, não se pode aceitar que, para o mais longo prazo (2020), se recorra à prática dos custos irrecuperáveis ⁽⁴⁾ no domínio das redes de transmissão.

2. Introdução

2.1 A criação, conexão e melhor integração e coordenação do desenvolvimento das infra-estruturas europeias de energia, de transportes e de telecomunicações são objectivos ambiciosos que constam do Tratado ⁽⁵⁾ e derivam das orientações para o crescimento e o emprego da Estratégia de Lisboa ⁽⁶⁾.

2.2 Nos artigos 154.º, 155.º e 156.º do Tratado e nas orientações para o crescimento e o emprego, foram introduzidos objectivos respeitantes ao desenvolvimento das infra-estruturas europeias de energia, de transportes e de telecomunicações, à sua interconexão e à melhoria da sua integração e coordenação.

2.3 Com base nas disposições assim consignadas no Tratado e nas referidas orientações, nasceu a ideia de constituir redes transeuropeias de transportes, de energia e de telecomunicações, que seriam o sistema circulatório da economia comunitária.

2.4 Em Julho de 2005, com vista a assegurar que o funcionamento das redes transeuropeias produzisse os melhores resultados possíveis, nomeadamente do ponto de vista do reforço da competitividade da União Europeia, a Comissão Europeia atribuiu a um grupo de pilotagem expressamente dedicado a esta tarefa o mandato de definir uma abordagem comum destinada a coordenar melhor as diferentes intervenções comunitárias, com a finalidade de apoiar a realização das redes transeuropeias de transportes, de energia e de telecomunicações.

2.4.1 O grupo de pilotagem debruçou-se mais especificamente sobre as seguintes questões:

- sinergia entre as redes europeias,
- respeito do ambiente no quadro das redes transeuropeias,

⁽⁴⁾ Custos irrecuperáveis (em inglês *stranded costs*) — Custos provenientes de investimentos e obrigações referentes exclusivamente ao passado (custos históricos) e que ainda não foram recuperados pelos investidores com a venda de energia eléctrica e outros serviços, nem podem ser recuperados num mercado aberto à concorrência. A data-limite para os assumir é normalmente a data de criação do mercado da energia ou da sua liberalização.

⁽⁵⁾ Artigos 154.º, 155.º e 156.º do Tratado.

⁽⁶⁾ Orientações n.ºs 9, 10, 11 e 16 para o crescimento e o emprego para o período 2005-2008.

- exploração das novas tecnologias no âmbito da rede transeuropeia de transportes,
- financiamento das redes transeuropeias e, no contexto desta problemática:
 - articulação entre os fundos,
 - financiamento dos grandes projectos prioritários,
 - recurso à parceria público-privado (PPP) para financiar as redes transeuropeias.

2.5 O parecer do CESE que a seguir se apresenta tem por objecto a comunicação da Comissão (COM(2007) 135 final) intitulada «Redes transeuropeias: Para uma abordagem integrada», elaborada na sequência dos trabalhos do grupo de pilotagem.

3. Observações na generalidade

Situação actual da execução das redes transeuropeias

3.1 Rede transeuropeia de transportes (RTE-T)

3.1.1 Desde o último alargamento da União Europeia em 2007, a RTE-T passou a contar com trinta projectos prioritários, a realizar até 2020. Por outro lado, a Comissão sublinhou recentemente a necessidade de a estender aos países vizinhos ⁽⁷⁾.

3.1.2 A realização destes grandes projectos sofreu alguns atrasos em relação aos calendários iniciais. Ainda que alguns tenham sido concluídos ou estejam em vias de o ser ⁽⁸⁾, o ritmo de realização dos eixos de transportes considerados prioritários continua a ser muito lento. O CESE refere em pormenor as causas deste estado de coisas num parecer de iniciativa ⁽⁹⁾.

3.1.3 Entre estes trinta projectos prioritários, dezoito são ferroviários e outros dois dizem respeito à navegação interior e ao transporte marítimo. Os modos de transporte mais respeitadores do ambiente beneficiam, portanto, de uma clara prioridade. Os mapas constantes do relatório preparado pelo ECORYS para a Comissão ⁽¹⁰⁾ mostram o actual estado de adiamento dos trinta projectos e o estado de evolução previsto no final do período abrangido pelo actual quadro financeiro plurianual, em 2013. Uma análise destes documentos revela que a rede está ainda incompleta.

3.1.4 A comunicação da Comissão objecto do presente parecer recapitula as dotações que foram atribuídas à realização da RTE-T para o período de programação financeira 2000-2006 e apresenta os mecanismos de financiamento estabelecidos no quadro financeiro plurianual 2007-2013. Durante este período financeiro, a contribuição directa do orçamento comunitário a favor do desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes eleva-se a 8 013 mil milhões de euros.

3.1.5 Durante o período de programação 2007-2013, o FEDER e o Fundo de Coesão continuarão a ser as principais fontes de intervenção da UE para co-financiar os projectos da rede transeuropeia de transportes. De uma maneira geral, a contribuição comunitária para a sua realização deverá concentrar-se nas secções transfronteiriças e nos pontos de estrangulamento.

⁽⁷⁾ COM(2007) 32 de 31.1.2007.

⁽⁸⁾ A ligação fixa entre a Suécia e a Dinamarca, concluída em 2000; o aeroporto de Malpensa, em 2001; a linha ferroviária de Betuwe, entre Roterdão e a fronteira alemã, em 2007; o projecto PBKAL (TGV Paris-Bruxelas/Bruxelas-Colónia-Amesterdão-Londres), concluído em 2007.

⁽⁹⁾ JO C 157 de 28.6.2005, p. 130.

⁽¹⁰⁾ Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts, ECORYS, Agosto de 2006.

3.1.6 O Banco Europeu de Investimento continuará a financiar infra-estruturas de transportes através de empréstimos e por meio de um instrumento de garantia específico dotado de 500 milhões de euros provenientes de fundos próprios do BEI e de outros 500 milhões de euros retirados do orçamento da rede transeuropeia de transportes (ou seja, 6,25 % do seu montante total).

3.2 Rede transeuropeia de energia (RTE-E)

3.2.1 Em Janeiro de 2007, no seu «Plano de Interconexões Prioritárias», a Comissão avaliou o estado de adiamento dos projectos considerados de interesse europeu. No que se refere à energia eléctrica, os projectos executados em conformidade com o plano são poucos (12 em 32) e apenas cinco foram efectivamente concluídos ⁽¹¹⁾.

3.2.2 Quanto ao gás, a situação parece ser melhor: em dez projectos, sete deverão entrar em exploração durante o período 2010-2013. Por outro lado, verifica-se, no entanto, que a realização de 29 terminais de gás natural liquefeito (GNL) ⁽¹²⁾ em reservatórios de gás continua atrasada, porque se renunciou a construir nove e porque foram suspensos os trabalhos de cinco outros.

3.2.2.1 Como causa principal destes atrasos e deficiências, a Comissão refere a complexidade da planificação e dos procedimentos de obtenção de licenças. Entre os outros motivos, contam-se a oposição da opinião pública, a insuficiência das fontes de financiamento e a estrutura de integração vertical das empresas do sector energético.

3.2.3 A UE deverá investir, até 2013, pelo menos 30 mil milhões de euros em infra-estruturas (6 mil milhões de euros nas redes de energia eléctrica, 19 mil milhões de euros nas condutas de gás e 5 mil milhões de euros nos terminais GNL), se pretende realizar plenamente as prioridades enunciadas. São, igualmente, indispensáveis investimentos não só no domínio das ligações transfronteiriças, mas também no sector da produção de energia.

3.2.4 Os investimentos relativos à rede transeuropeia de energia beneficiam de apoio financeiro de fundos do orçamento comunitário, que só pode ser atribuído em casos específicos e estritamente justificados. Trata-se da rubrica orçamental exclusivamente destinada ao financiamento das redes transeuropeias, ou de recursos retirados dos Fundos de Coesão e Estruturais, os quais representam mais de um terço da despesa comunitária e estão afectados ao financiamento do desenvolvimento regional, nomeadamente no domínio das redes de energia.

3.2.5 O recurso a outros instrumentos financeiros (fundos, empréstimos) permite financiar a fase ligada à realização dos investimentos. O Banco Europeu de Investimento é a principal fonte de financiamento das redes transeuropeias. No total, os diferentes contratos de empréstimo destinados ao financiamento do conjunto das redes transeuropeias atingiram, no período de 1993 até ao fim de 2005, um total que se eleva a 69,3 mil milhões de euros, dos quais 9,1 mil milhões de euros foram afectados às redes de energia.

⁽¹¹⁾ Aleksandra Gawlikowska-Fryk, *Transeuropejskie sieci energetyczne* [As redes transeuropeias de energia], 2007.

⁽¹²⁾ Em inglês *Liquid Natural Gas* (LNG).

3.3 Redes transeuropeias de telecomunicações

3.3.1 De todas as redes que compõem as RTE, são as das telecomunicações (eRTE) que têm a sua realização mais avançada. A abertura progressiva dos serviços de telecomunicações à concorrência, desde 1988, teve efeitos consideráveis. A intensificação da concorrência estimulou os investimentos, a inovação e a emergência de novos serviços, ocasionando igualmente uma significativa baixa de preços para os consumidores.

3.3.2 Nesta fase, os investimentos visam essencialmente a modernização das redes existentes, com vista à transição para a geração seguinte, a difusão dos telemóveis de terceira geração e de outros serviços de conexão sem fios e o equipamento das zonas rurais da UE com banda larga.

3.3.2.1 Estes investimentos podem ser referentes à instalação de redes de fibra óptica, cujos custos de engenharia civil e de cablagem no interior dos edifícios representam 70 % das despesas. A construção de linhas ferroviárias, de estradas ou de gasodutos/oleodutos pode facilitar essa instalação em zonas mal servidas neste aspecto.

3.3.3 Um dos grandes problemas associados à rede transeuropeia de telecomunicações é o da necessidade de colmatar as disparidades no acesso à banda larga entre as zonas urbanas e as rurais. A este respeito, os Estados-Membros assumiram a obrigação de tomar medidas concretas e de definir objectivos com vista a reduzir essas desigualdades até 2010.

3.3.4 Para aplicar um planeamento coerente e completar a cobertura em banda larga, é necessário coordenar e integrar melhor as diferentes fontes de financiamento (Fundos Estruturais, Fundo de Desenvolvimento Rural, Fundos RTE e financiamentos nacionais).

Domínios abrangidos pela abordagem integrada das redes transeuropeias

3.4 Sinergias entre redes europeias

3.4.1 Um primeiro exemplo de sinergia no domínio das RTE consiste em associar as redes ferroviárias e rodoviárias⁽¹³⁾. As vantagens daí decorrentes são apresentadas na comunicação da Comissão «Extensão dos principais eixos transeuropeus de transporte aos países vizinhos — Orientações para os transportes na Europa e nas regiões vizinhas»⁽¹⁴⁾. As mais significativas são: uma melhor utilização do espaço, a realização conjunta de trabalhos de construção, a atenuação do impacto visual e da fragmentação das paisagens e a adopção de medidas para reduzir o impacto das infra-estruturas comuns (protecção anti-ruído, passagens para animais de grande e pequeno porte). Por outro lado, esta combinação das infra-estruturas abre possibilidades reais de diminuir os custos e o impacto ambiental negativo.

3.4.2 Foram realizados estudos⁽¹⁵⁾ sobre as possibilidades de desenvolver outras combinações de redes, como a passagem de uma linha de alta tensão num túnel ferroviário ou a colocação de cablagem de telecomunicações, nomeadamente cabos de fibra óptica, ao longo de uma linha de caminho-de-ferro. A questão

foi examinada do ponto de vista da viabilidade técnica, do impacto no custo dos projectos e da complexidade dos procedimentos. Esta análise permitiu chegar às conclusões a seguir apresentadas.

3.4.2.1 À excepção da combinação dos gasodutos com outras infra-estruturas, cuja viabilidade técnica parece difícil devido à amplitude dos perímetros de segurança necessários, existem vantagens reais na combinação das RTE entre si.

3.4.2.2 As sinergias entre as redes de telecomunicações e as de transportes parecem ser as mais promissoras. É possível otimizar cada rede de transportes dotando-a de uma rede própria de comunicações, utilizada para a respectiva gestão. Na maior parte dos casos, as redes ferroviárias e de auto-estradas dispõem já destas redes de comunicações. Em certos casos, a capacidade excedentária destas últimas é utilizada para outros fins como, por exemplo, a transmissão de dados.

3.4.2.3 A procura sistemática de sinergias entre um sistema de gestão da infra-estrutura e uma rede de telecomunicações é uma abordagem pouco utilizada actualmente.

3.4.2.4 Uma hipótese cuja viabilidade poderia ser interessante verificar é a de criar interconexões entre as redes de electricidade e as infra-estruturas de transportes e de telecomunicações, como por exemplo, a instalação de cabos de alta tensão na proximidade das margens de canais e rios, as interconexões de tensão limitada (2 × 25 kV) utilizando as linhas ferroviárias de alta velocidade e as interconexões mais sistemáticas entre linhas de alta tensão subterrâneas (300 a 700 kV) nos traçados das redes de transportes. Estas sugestões não anulam a necessidade imediata de interconectar as redes nacionais de alta tensão, antes apontam para uma malhagem mais fina de redes eléctricas nacionais num horizonte temporal mais distante, em sincronia com o período de realização dos grandes projectos de infra-estruturas.

3.5 Integração do ambiente nas redes transeuropeias

3.5.1 A Estratégia de Lisboa para o crescimento e o emprego apela à realização das RTE numa perspectiva compatível com o desenvolvimento sustentável.

3.5.2 Entre os projectos prioritários da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) predomina uma maioria de iniciativas que favorecem os modos de transporte mais respeitadores do ambiente e menos consumidores de energia, designadamente o caminho-de-ferro e a via fluvial. A conclusão da rede transeuropeia de transportes terá um impacto positivo no ambiente. A manter-se o actual ritmo, em 2020, as emissões de CO₂ actualmente produzidas pelo sector de transportes terão aumentado 38 %. Segundo a Comissão, a realização dos 30 eixos prioritários retardará este aumento em cerca de 4 %, ou seja, reduzirá as emissões de CO₂ em 6,3 milhões de toneladas por ano.

3.5.3 A interconexão das redes nacionais de energia e a conexão das fontes de energia renováveis permitirão otimizar a utilização das capacidades de cada Estado-Membro e, por conseguinte, reduzir o impacto ambiental negativo.

⁽¹³⁾ Alguns Estados-Membros introduziram a obrigação legal de procurar tais sinergias, designadamente a Alemanha, com o imperativo de «agregação» (*Bündelungsgebot*) previsto no n.º 2 da lei federal sobre a protecção da natureza (*Bundesnaturschutzgesetzes*).

⁽¹⁴⁾ COM(2007) 32 final de 31.1.2007.

⁽¹⁵⁾ *Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts*, ECORYS, Agosto de 2006.

3.5.4 A legislação comunitária no domínio da protecção do ambiente estabelece um quadro claro que os grandes projectos devem respeitar. As orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes remetem explicitamente para esse quadro ⁽¹⁶⁾. Os novos programas de infra-estruturas no domínio das RTE deverão ser objecto de uma avaliação ambiental estratégica ⁽¹⁷⁾ e cada novo projecto deve ser objecto de avaliação individual ⁽¹⁸⁾. Estas avaliações podem ser utilizadas para fixar o quadro de estudo de eventuais sinergias a realizar.

3.5.5 Cada projecto individual deve cumprir o disposto na legislação comunitária relativa ao ruído, à água e à protecção da flora e da fauna ⁽¹⁹⁾.

3.5.6 Se nenhuma das alternativas, no caso de um projecto declarado de utilidade pública, representar uma solução optimizada e conforme com a legislação comunitária, poderão ser tomadas medidas compensatórias, que permitam realizar o projecto compensando ao mesmo tempo o eventual impacto negativo.

3.6 Uma abordagem integrada para o financiamento das redes transeuropeias

3.6.1 A articulação dos fundos para a realização das redes transeuropeias é uma questão que está na origem de sérios problemas, e mesmo de conflitos. A Comissão sempre se preocupou com a questão da acumulação, para um mesmo projecto, de financiamentos comunitários provenientes de diferentes fontes. O Tribunal de Contas chamou a atenção para esta questão nos seus relatórios sobre a execução das redes transeuropeias pela Comissão.

3.6.2 Segundo a comunicação objecto do presente parecer do CESE, o grupo de pilotagem concluiu que convém excluir qualquer possibilidade de acumular subvenções de diferentes fundos comunitários. Para garantir a transparência orçamental e por uma questão de boa gestão financeira, o regulamento financeiro e/ou os actos de base sectoriais aprovados ou em vias de aprovação excluem a possibilidade de acumulação de vários instrumentos financeiros comunitários para financiar a mesma acção.

3.6.3 A comunicação contém uma informação essencial que tem uma incidência determinante nos investimentos relativos às redes transeuropeias: a de que as despesas efectuadas no âmbito de um projecto integrado num programa operacional que beneficie de uma ajuda financeira a título dos Fundos Estruturais ou do Fundo de Coesão não podem ser objecto de financiamento através de outros instrumentos comunitários.

3.6.3.1 Daqui decorre que quando as despesas relativas, por exemplo, a equipamentos do sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS) ou à electrificação de uma linha de caminho-de-ferro não beneficiam de uma contribuição financeira a título dos Fundos Estruturais ou do Fundo de Coesão, essas despesas podem ser financiadas por fundos atribuídos às redes transeuropeias. A construção de uma linha ferroviária

poderá ser financiada pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) ou pelo Fundo de Coesão. Será igualmente possível segmentar os projectos em troços regionais, que poderão ser co-financiados quer pelo FEDER ou o Fundo de Coesão, quer pelos fundos atribuídos às redes transeuropeias.

4. Observações na especialidade

4.1 Uma abordagem integrada no desenvolvimento das redes energéticas de electricidade e de gás

4.1.1 O desenvolvimento das tecnologias do gás relativamente à produção (tecnologias mistas ⁽²⁰⁾, co-geração ⁽²¹⁾) implica um aumento do risco dos investimentos no domínio das redes de energia eléctrica (o encaminhamento desta é substituído pelo transporte do gás natural e pelo desenvolvimento de uma co-geração de gás local, de uma co-geração em pequena escala, de uma micro-co-geração).

4.1.2 As novas tecnologias de transporte do gás implicam um aumento do risco dos investimentos efectuados no sector das redes do gás (o encaminhamento por rede do gás natural é substituído pelo transporte por mar e por estrada, graças ao recurso às tecnologias do gás natural comprimido (GNC) ⁽²²⁾ e do gás natural liquefeito (GNL)).

4.1.3 A convergência dos sectores da energia eléctrica e do gás (das empresas destes sectores), isto é, a aproximação dos seus regimes de propriedade, da sua gestão e da sua organização, é uma condição necessária para uma prática tecnológica integrada no domínio da exploração do gás natural, da produção de energia eléctrica e de calor. Por esse motivo, é indispensável ultrapassar a abordagem por sector, renunciando à exclusão recíproca estabelecida entre electricidade e gás. É especialmente importante acelerar a convergência entre o sector da energia eléctrica e o sector do gás nos novos Estados-Membros da Europa Central e Oriental, tendo em conta as consequências sociais que tal continua a provocar em todos os Estados-Membros afectados, sejam eles «novos» ou «antigos».

4.2 Uma abordagem integrada no desenvolvimento das redes de fibras ópticas

4.2.1 Numa parte dos países da UE, incluindo igualmente em alguns dos novos Estados-Membros, por exemplo, na Polónia, foram construídas grandes redes de fibras ópticas para aplicações tecnológicas, neste caso para a energia eléctrica ⁽²³⁾ e a ferroviária ⁽²⁴⁾. A exploração destas redes para fins comerciais progride muito bem ⁽²⁵⁾, mas o grande potencial de integração que comportam continua a não ser aproveitado. Estes filões inexplorados encontram-se igualmente no sector do gás, para não citar outros. No entanto, estas potencialidades consistem sobretudo em integrar na rede de telecomunicações redes tecnológicas de fibras ópticas destinadas a diversas infra-estruturas (electricidade, vias férreas), de forma a constituir uma efectiva rede de acesso.

⁽²⁰⁾ «Sistemas que combinam gás e vapor, com uma potência unitária global variando de algumas dezenas a 200 MW» — Jan Popczyk, «Co dalej z elektroenergetyką?» (Que futuro para a electricidade?), Revista mensal da Associação dos Electricistas Polacos, VI 2000.

⁽²¹⁾ Ver nota n.º 25.

⁽²²⁾ Em inglês *Compressed Natural Gas* (CNG). Trata-se de um combustível, o gás natural, comprimido a uma pressão de 20-25 MPa.

⁽²³⁾ Na Polónia, a TelEnergó é uma rede de fibras ópticas deste tipo.

⁽²⁴⁾ A rede de fibras ópticas polaca *Telekomunikacja Kolejowa* — Grupa PKP (Telecomunicações ferroviárias — Grupo PKP) constitui um exemplo.

⁽²⁵⁾ Na Polónia, a fusão das sociedades TelEnergó e Telbanku, que conduziu à criação da Exatel, uma empresa moderna do mercado dos serviços de sistemas informatizados, é um exemplo deste tipo de combinação.

⁽¹⁶⁾ Decisão n.º 884/2004/CE supracitada, artigo 8.º.

⁽¹⁷⁾ Avaliação ambiental estratégica — Directiva 2001/42/CE relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente.

⁽¹⁸⁾ Avaliação de efeitos no ambiente — Directiva 85/337/CEE, alterada pelas directivas 97/11/CE e 2003/35/CE, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente.

⁽¹⁹⁾ Directiva «Aves» (79/409/CEE), Directiva «Habitats» (92/43/CEE) e Directiva-quadro no domínio da água (2000/60/CE).

4.2.2 Muitos Estados-Membros da UE e, nomeadamente, os novos aderentes, encontram-se numa fase de construção intensa das suas infra-estruturas municipais, tais como as canalizações de água e outras condutas, que beneficiam de co-financiamento comunitário, especificamente a título do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e do Fundo de Coesão. Esta circunstância oferece uma oportunidade única de integrar nestas infra-estruturas as redes de acesso de fibras ópticas. Para as zonas rurais e as pequenas cidades europeias, esta é uma oportunidade para dar um salto civilizacional. Para incentivar eficazmente a realização concreta da integração de que falamos, podem ser tomadas medidas que favoreçam dispositivos de atribuição de fundos comunitários ao desenvolvimento das infra-estruturas municipais, por exemplo, através da promoção da construção de infra-estruturas integradas.

4.2.3 A rede de acesso de fibras ópticas pode servir de base para a construção de uma infra-estrutura municipal inteligente, abrangendo a direcção (técnica) das diversas componentes (inteligentes) destas infra-estruturas (água canalizada, condutas, transporte, redes de aquecimento, segurança pública) e a sua gestão (em matéria de supervisão técnica e no mercado de serviços). Um mapa integrado SIG (gerido pelo município ou pelo distrito e acessível às empresas envolvidas nas infra-estruturas em funcionamento no seu território) deverá fazer parte dessas infra-estruturas municipais inteligentes. Actualmente, é este mapa que possui o maior potencial para integrar a estrutura das redes de infra-estruturas municipais.

4.3 *Uma abordagem integrada e a questão das tecnologias do gás natural renovável e da produção energética respeitadora do ambiente*

4.3.1 As tecnologias do gás natural renovável (tecnologias de co-geração ⁽²⁶⁾ de pequena escala, tecnologias baseadas na gaseificação da biomassa produzida pelas grandes explorações agrícolas) oferecem a possibilidade de limitar o desenvolvimento das redes eléctricas e as perdas que aí se verificam, assim como de explorar melhor a energia primária e, ao mesmo tempo, de reduzir as emissões de dióxido de carbono.

4.3.2 Uma categoria muito importante de tecnologias integradas é a das tecnologias energéticas respeitadoras do ambiente (ecológicas e de co-geração), centradas na produção de energia (energia eléctrica e calor) e na utilização de resíduos (municipais,

provenientes da produção agrícola e da indústria agro-alimentar).

4.4 *Uma abordagem integrada para financiamento da estrutura das redes de infra-estruturas sob a forma de uma parceria público-privado*

4.4.1 O objectivo visado pelo recurso ao financiamento integrado das infra-estruturas sob a forma de parcerias público-privado é atingir uma maior eficácia na utilização dos recursos financeiros comunitários destinados ao desenvolvimento das infra-estruturas, nomeadamente nos novos Estados-Membros.

4.4.2 As experiências de parcerias público-privado, que se multiplicaram nos antigos países da União (a antiga UE-15), dizem respeito ao financiamento de grandes investimentos em infra-estruturas. Nos novos Estados-Membros (países da Europa Central e Oriental), a parceria público-privado deve ser explorada para financiar investimentos em infra-estruturas de pequena dimensão nos municípios, pelo que é hoje cada vez mais importante que esta experiência na aplicação da parceria público-privado seja transferida dos antigos Estados-Membros para os novos, tendo, no entanto, em mente que não é possível transferi-la directamente, tal como é impossível proceder a uma comparação directa entre o financiamento de grandes projectos únicos de infra-estruturas e o de um vasto número de pequenos projectos.

4.4.3 Face à disponibilidade de recursos financeiros comunitários, os municípios de alguns Estados-Membros (nomeadamente dos países da Europa Central e Oriental) acabam por investir em excesso nas infra-estruturas sectoriais, como as canalizações de água e outras condutas, deixando por explorar o potencial de integração destas infra-estruturas na fase do investimento. Trata-se de um fenómeno muito perigoso, porque exclui qualquer possibilidade de reduzir as despesas de investimento nas infra-estruturas (baixa de eficácia na utilização dos fundos comunitários) e agrava os encargos municipais, devido aos custos futuros injustificados de exploração desta infra-estrutura objecto de investimento excessivo (aumento dos custos fixos de exploração das infra-estruturas suportados pelos habitantes do município em questão). A participação do capital privado no financiamento das infra-estruturas constitui um meio eficaz para aproveitar o potencial de integração e limitar o risco de investimento excessivo.

Bruxelas, 13 de Março de 2008.

O Presidente

do Comité Económico e Social Europeu

Dimitris DIMITRIADIS

⁽²⁶⁾ A co-geração (ou produção combinada de calor e electricidade (PCCE), em inglês *Combined Heat and Power — CHP*) é um processo tecnológico que produz simultaneamente energia eléctrica e energia térmica utilizável numa central (fonte: versão polaca da Wikipedia).