

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre «Política dos transportes nos Balcãs Ocidentais»

(2010/C 354/08)

Relator: **Patrik ZOLTVÁNY**

Na reunião plenária de 16 de Julho de 2009, o Comité Económico e Social Europeu decidiu, nos termos do artigo 29.º, n.º 2, do Regimento, elaborar um parecer de iniciativa sobre:

Política dos Transportes nos Balcãs Ocidentais.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Relações Externas que emitiu parecer em 4 de Março de 2010.

Na 461.ª reunião plenária de 17 e 18 de Março de 2010 (sessão de 17 de Março), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 132 votos a favor e 2 votos contra, com 4 abstenções, o seguinte parecer:

1. Recomendações

1.1 Recomendações à União Europeia (Comissão Europeia):

- Continuar o processo de alargamento;
- Acelerar o processo de liberalização dos vistos para a Albânia e a Bósnia-Herzegovina, permitindo aos seus cidadãos viajarem sem visto para países do Espaço Schengen. Iniciar também, as negociações com o Kosovo ⁽¹⁾ nesta matéria;
- Mobilizar todas as fontes de financiamento disponíveis para maximizar o investimento em projectos de infra-estruturas e utilizar o Quadro de Investimento para os Balcãs Ocidentais recentemente criado para esse fim;
- Manter a dimensão social como prioridade na aplicação do Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes. O Fórum Social deve ser apoiado para que se possa transformar num instrumento de diálogo social sectorial reforçado ao nível regional;
- Apoiar os esforços visando meios de transporte mais «verdes» nos Balcãs Ocidentais, como o transporte por via navegável interior e o transporte ferroviário;
- Ter em consideração as avaliações do impacto socioeconómico das redes de transporte no desenvolvimento de uma política comum de transportes;
- Apoiar a actualização da Rede Nuclear de Transportes Regionais, de acordo com as necessidades;
- Ter em consideração no âmbito do processo de revisão da política em matéria de redes transeuropeias de transporte (RTE-T) a Rede Nuclear de Transportes Regionais do Sudeste da Europa como futura parte integrante de RTE-T, a fim de promover o reforço da integração dos Balcãs Ocidentais na UE;

- Iniciar um estudo sobre o emprego nos países dos Balcãs Ocidentais que pertencem à Comunidade dos Transportes. Prestar igualmente a devida atenção ao desenvolvimento de programas de formação destinados a empregadores e a trabalhadores para que estes possam responder mais adequadamente às mudanças operadas no mercado de trabalho; e
- Disponibilizar recursos humanos suficientes para o secretariado da Comunidade dos Transportes de forma a poder lidar com assuntos sociais e o diálogo social.

1.2 Recomendações ao CESE:

- Encorajar os parceiros sociais dos países dos Balcãs Ocidentais, através do trabalho desenvolvido nos comités consultivos mistos, a assumirem um papel activo no diálogo social, a nível quer nacional, quer regional;
- Organizar uma conferência sobre política dos transportes nos Balcãs Ocidentais, contando com a participação de representantes das organizações da sociedade civil dos países dos Balcãs Ocidentais, da Comissão Europeia e do CESE; e
- Identificar mecanismos para criar e institucionalizar a cooperação futura com o Fórum Social regional, a ser criado no quadro do Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes.

1.3 Recomendações aos governos dos países dos Balcãs Ocidentais:

- Reforçar a cooperação regional no domínio da política dos transportes da infra-estrutura dos transportes;
- Assegurar um planeamento eficiente do investimento público de interesse regional no sector dos transportes e reforçar as capacidades no sector dos transportes;
- Realizar as reformas necessárias e acelerar o processo de adopção do acervo da União;
- Explorar as oportunidades de financiamento/co-financiamento privado de projectos prioritários e complementares (parcerias público-privado) e criar um enquadramento próprio a este tipo de projectos;

⁽¹⁾ No âmbito da Resolução 1244/1999 do Conselho de Segurança das Nações Unidas.

- Melhorar a transparência na adjudicação de contratos públicos;
- Melhorar a gestão das fronteiras e reforçar a capacidade nas travessias de fronteiras permitindo acelerar e melhorar a qualidade do transporte a nível regional;
- Desenvolver políticas coerentes ao nível regional que encorajem o transporte intermodal e a utilização de sistemas de transporte inteligentes (STI);
- Continuar a melhorar as relações com os países vizinhos e resolver as questões em aberto nas relações bilaterais;
- Ter um papel activo no desenvolvimento da Estratégia para o Danúbio, que está em fase de preparação e visa tirar partido dos projectos conjuntos de infra-estruturas com os Estados-Membros da UE e os países vizinhos; e
- Envolver os parceiros sociais, bem como os representantes de outras organizações da sociedade civil pertinentes, no processo de desenvolvimento da política regional de transportes, e alcançar a convergência entre as políticas de emprego e as reformas.

2. Contexto do parecer

2.1 O papel dos transportes e das infra-estruturas na cooperação regional nos Balcãs Ocidentais é considerado um factor determinante no progresso económico, social e ambiental global desta região. O desenvolvimento da Rede Nuclear de Transportes Regionais do Sudeste da Europa (Rede Nuclear) representa uma oportunidade excelente para os países dos Balcãs Ocidentais unirem os seus interesses e perseguirem soluções vantajosas do ponto de vista económico e social – e também respeitadoras do ambiente – que beneficiem a região no seu todo. No atinente ao desenvolvimento económico, a execução de projectos regionais de infra-estruturas tem um impacto positivo na economia regional, contribui para a abertura dos seus mercados a novas iniciativas empresariais e torna as trocas comerciais entre os países da região mais eficientes. Em particular, o desenvolvimento da rede de transportes regionais ajuda os governos dos países dos Balcãs Ocidentais a enfrentarem as elevadas taxas de desemprego, estimulando, assim, o desenvolvimento económico global da região. Melhores oportunidades de emprego e maior mobilidade laboral também contribuem para o desenvolvimento social. A rede de transportes regionais também ajuda a melhorar a cooperação transfronteiriça e os contactos entre as populações. Dado que o transporte tem um impacto significativo no ambiente, é essencial que os assuntos ambientais sejam tidos em conta no desenvolvimento da Rede Nuclear de Transportes Regionais.

A evolução desta rede também tem uma forte dimensão política. Através do desenvolvimento de projectos de infra-estruturas, os governos dos Balcãs Ocidentais e todas as partes interessadas podem mostrar, em conjunto, a sua vontade de ultrapassar tensões e problemas bilaterais do passado recente. O desenvolvimento da rede de transportes regionais contribui, deste modo, para a integração regional dos países dos Balcãs Ocidentais.

2.2 O papel da União Europeia no desenvolvimento da política dos transportes nos Balcãs Ocidentais

2.2.1 A UE tem um interesse directo nos Balcãs Ocidentais, uma vez que esta região se situa no centro da Europa. Todos os países dos Balcãs Ocidentais são países candidatos ou potenciais candidatos à UE. Para isso, têm de cumprir todos os critérios e condições de adesão. A cooperação regional é um dos pré-requisitos para uma integração de sucesso na União Europeia e é, portanto, um componente essencial do Processo de Estabilização e Associação. É por esse motivo que a UE pretende apoiar o desenvolvimento de projectos regionais, incluindo a Rede Nuclear de Transportes Regionais, que desempenha um papel crucial.

2.2.2 A UE considera que os transportes são um domínio político evidente e adequado para uma cooperação regional eficiente e acreditada, por conseguinte, que a política dos transportes nos Balcãs Ocidentais pode ter um longo alcance e fazer com que a região progrida na adaptação ao acervo. A política dos transportes reveste-se ainda de mais importância pelo facto de quatro dos dez corredores pan-europeus atravessarem os Balcãs Ocidentais. A política dos transportes da UE na região tem três objectivos principais. Visa, em primeiro lugar, melhorar e modernizar a Rede Nuclear de Transportes Regionais do Sudeste da Europa em prol do desenvolvimento social e económico. Em segundo lugar, pretende melhorar o tráfego na rede através da aplicação de medidas secundárias/horizontais. Em terceiro lugar, pretende ajudar a região a adaptar-se ao acervo relativo aos transportes. Para desenvolver estas prioridades, a UE está a negociar um Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes com os países dos Balcãs Ocidentais (ver ponto 4.3).

3. Descrição da Rede Nuclear de Transportes Regionais

Esta rede foi definida no Memorando de Entendimento relativo ao desenvolvimento da Rede Nuclear de Transportes Regionais do Sudeste da Europa como uma rede multimodal que inclui ligações de transporte rodoviário, ferroviário e por via navegável interior nos sete países participantes dos Balcãs Ocidentais, a saber, a Albânia, a Bósnia-Herzegovina, a Croácia, a Antiga República Jugoslava da Macedónia, o Montenegro, a Sérvia e o Kosovo⁽²⁾, bem como uma série de portos marítimos, portos fluviais e aeroportos.

As Redes Nucleares Rodoviária e Ferroviária são compostas por corredores e vias. Os corredores equivalem aos corredores pan-europeus V, VII, VIII e X pré-estabelecidos, que oferecem ligações internacionais à UE. As vias, das quais sete são rodoviárias e seis ferroviárias, completam a Rede Nuclear, tendo como objectivo interligar capitais dentro da região e capitais dos países vizinhos. Pretende-se, igualmente, ligar os principais municípios regionais, oferecer acesso aos portos (e aeroportos) da Rede Nuclear e assegurar que as zonas remotas da região são devidamente servidas. A Rede Nuclear das Vias Navegáveis é composta pelo Corredor VII (Danúbio) e pelo rio Sava.

⁽²⁾ De acordo com a Resolução 1244/1999 do Conselho de Segurança das Nações Unidas.

3.1 Rede Nuclear Rodoviária

A Rede Nuclear Rodoviária tem uma extensão total de 5 975 km, que inclui 3 019 km de corredores e 2 956 km de vias. De acordo com os dados apresentados pelo Observatório dos Transportes do Sudeste da Europa (SEETO), 13,2 % da Rede Nuclear Rodoviária são classificados como estando em más ou péssimas condições, enquanto quase 87 % das vias são classificados como estando em boas ou muito boas condições ⁽³⁾.

O sector rodoviário é o predominante, pelo que recebe o maior volume de financiamento. Há que melhorar a qualidade das vias rodoviárias para reduzir atrasos, congestionamentos e poluição e aumentar a segurança. Não obstante os esforços dos países envolvidos para adoptar legislação nova e mais exigente, a segurança rodoviária continua a ser um dos maiores problemas ⁽⁴⁾. De acordo com os dados relativos à segurança rodoviária, a situação no Sudeste da Europa é preocupante, dado o aumento contínuo de vítimas mortais na sequência de uma insuficiência acumulada de investimentos e da inexistência de uma gestão e aplicação adequadas.

3.2 Rede Nuclear Ferroviária

3.2.1 A Rede Nuclear Ferroviária tem uma extensão total de 4 615 km, que inclui 3 083 km de corredores e 1 532 km de vias. Apenas 15 % da rede são classificados como estando em boas condições, enquanto 19 % estão em más ou péssimas condições ⁽⁵⁾.

3.2.2 A via ferroviária é o elo mais fraco de todos os modos de transporte. A análise da acessibilidade mostra que, entre o mesmo ponto de partida e de chegada, o tempo de viagem realizado pelo transporte ferroviário pode ser até 200 % superior ao realizado pelo transporte rodoviário. A infra-estrutura ferroviária está subdesenvolvida em todos os países dos Balcãs Ocidentais. São necessários, por conseguinte, grandes investimentos neste sector em todos os países da região. Um outro desafio a enfrentar é a reestruturação das companhias ferroviárias, que se considera terem, muitas vezes, mão-de-obra a mais.

3.3 Outros modos de transporte (vias navegáveis interiores, portos fluviais e marítimos)

3.3.1 A extensão total do rio Danúbio (Corredor VII) ⁽⁶⁾ entre a Croácia e a Sérvia é de 588 km, e a via navegável do rio Sava é de 593 km. A Rede Nuclear também inclui sete portos marítimos e dois portos fluviais ⁽⁷⁾. À excepção de cerca de 30

km, o Danúbio está em boas condições, sendo a situação do Sava bastante pior ⁽⁸⁾.

3.3.2 As vias navegáveis interiores representam o meio de transporte mais «verde» e barato. A sua desvantagem é, no entanto, o facto de ser lento.

3.3.3 O transporte intermodal é limitado e, actualmente, compreende, sobretudo, o transporte terrestre de contentores marítimos de e para os portos. Além disso, os terminais intermodais que existem são pouco utilizados. No entanto, o potencial de transporte intermodal na Rede Nuclear é de, aproximadamente, 10 %, podendo atingir os 15 % em 2015.

3.3.4 Pode argumentar-se que a reforma do sector dos transportes tem progredido continuamente nos países desta região, através da execução de estratégias nacionais para os transportes e da introdução de legislação e regulamentos novos, em conformidade com o acervo e política da União em matéria de transportes. De um modo geral, esses países reconhecem que as reformas devem respeitar os interesses regionais, não devendo criar disparidades susceptíveis de prejudicar o desenvolvimento e a gestão eficaz da Rede Nuclear. Tal como no processo de adesão à UE, alguns países estão mais avançados do que outros.

4. Documentos-quadro e disposições institucionais

4.1 A política comum de transportes dos Balcãs Ocidentais remonta ao Pacto de Estabilidade para o Sudeste da Europa, estabelecido em 1999. Conforme já exposto, a UE considera que a cooperação regional é um pré-requisito para a adesão futura dos países dos Balcãs Ocidentais à UE e uma condição prévia ao desenvolvimento da política regional de transportes. Nesse sentido, a UE encorajou estes países a desenvolverem uma cooperação intra-regional e a melhorarem a coordenação no domínio da política comum de transportes. Para estimular o desenvolvimento das infra-estruturas de transportes no Sudeste da Europa, o Memorando de Entendimento relativo ao desenvolvimento da Rede Nuclear de Transportes Regionais foi assinado em 2004 pela Comissão Europeia e pelos países participantes da região. Como resultado, os diversos fóruns relativos a actividades de infra-estruturas de transportes regionais foram substituídos por três órgãos principais responsáveis pela coordenação: a reunião anual de ministros, na qual são tomadas as decisões estratégicas, o *Steering Committee* [Comité Director], responsável pela aplicação do Memorando, e o SEETO, que cumpre o papel de secretariado permanente ⁽⁹⁾. O Memorando obriga os países signatários a desenvolverem e a aplicarem, em conjunto, um plano de acção plurianual de natureza evolutiva, abrangendo um período de 5 anos. Outro papel importante do Memorando consiste em dar enquadramento a um processo coordenado que levará à elaboração do projecto de tratado que institui uma Comunidade dos Transportes com os Balcãs Ocidentais.

⁽³⁾ *South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan* [Plano de Desenvolvimento da Rede Nuclear de Transportes Regionais do Sudeste da Europa], SEETO, Dezembro de 2008, www.seetoint.org/index.php?option=com_rubberdoc

⁽⁴⁾ Federação Rodoviária da União Europeia e Câmara de Comércio da Bélgica, do Luxemburgo e do Sudeste da Europa, *Report: Networks for Peace and Development* [Relatório: Redes em prol da paz e do desenvolvimento], 2006, http://www.erf.be/index.php?option=com_content&view=article&id=157%3AAnetworks-for-peace-and-development&catid=18&Itemid=31

⁽⁵⁾ *South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan* [Plano de Desenvolvimento da Rede Nuclear de Transportes Regionais do Sudeste da Europa], SEETO, Dezembro de 2008, www.seetoint.org/

⁽⁶⁾ A importância do rio Danúbio é reconhecida na estratégia para a área do Danúbio (Estratégia para o Danúbio) que está actualmente a ser preparada ao nível da UE.

⁽⁷⁾ A Rede Nuclear inclui os seguintes sete portos marítimos: Rijeka, Split, Ploce e Dubrovnik (Croácia), Bar (Montenegro), Durrës e Vlore (Albânia). Os dois portos fluviais situam-se na Sérvia, nomeadamente em Belgrado e em Novi Sad.

⁽⁸⁾ *South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan* [Plano de Desenvolvimento da Rede Nuclear de Transportes Regionais do Sudeste da Europa], SEETO, Dezembro de 2009, www.seetoint.org/

⁽⁹⁾ Um dos objectivos do SEETO é promover a cooperação no desenvolvimento de infra-estruturas primárias e secundárias na Rede Nuclear de Transportes Regionais do Sudeste da Europa, que define como multimodal, e encorajar e reforçar as capacidades locais de execução dos programas de investimento, gestão, recolha de dados e análise no quadro da Rede Nuclear de Transportes Regionais. Ver: www.seetoint.org

4.2 Este tratado, em fase de negociação, substituirá o actual Memorando de Entendimento. O seu objectivo é estabelecer um mercado integrado para as infra-estruturas e sistemas e serviços de transporte terrestre, por via navegável e marítimo estreitamente ligados ao mercado interno de transportes pertinente da União Europeia. O estabelecimento da Comunidade de Transportes aceleraria a integração dos sistemas de transporte na própria região e nos da UE. Além de fazer avançar a adaptação da legislação relevante, incluindo o correspondente acervo social, a Comunidade de Transportes permitiria aos utentes e cidadãos beneficiarem, mais rapidamente, do processo de adesão. Também proporcionaria aos operadores e investidores no sector dos transportes uma segurança jurídica, estimulando e acelerando os investimentos necessários e o desenvolvimento económico⁽¹⁰⁾.

4.3 A Comunidade de Transportes tem ainda outros objectivos, como criar um quadro estável para a regulamentação e o mercado, que atraia investimentos em todos os modos de transporte e nos sistemas de gestão do tráfego, para aumentar a eficiência dos modos de transporte, contribuir para uma distribuição modal mais sustentável e acompanhar o desenvolvimento dos transportes na direcção do progresso social e do respeito pelo ambiente. Saliente-se o facto de que o tratado não terá validade nos países dos Balcãs Ocidentais enquanto estes não aplicarem todos os elementos relevantes do acervo.

5. Principais desafios para a política dos transportes nos Balcãs Ocidentais

A integração das infra-estruturas representa um grande desafio para os países dos Balcãs Ocidentais. Embora a infra-estrutura dos transportes e sua simplificação sejam cruciais para o desenvolvimento económico, a coesão social e a integração, pode dizer-se que a região dos Balcãs Ocidentais é caracterizada por um sistema de transportes extremamente fragmentado, por uma infra-estrutura de transportes deficiente e por serviços de transporte ineficazes. Para se alterar o *status quo*, são necessários determinados esforços no planeamento, na legislação e no financiamento. Contudo, para responder a estes desafios, deverá ter em conta que a região dos Balcãs Ocidentais tem características específicas – históricas, políticas, económicas, sociais e geográficas –, pelo que a experiência do alargamento da política dos transportes da UE aos 12 novos Estados-Membros só pode ser transferida até certo ponto.

5.1 Planeamento

5.1.1 O principal motor da integração no sector dos transportes é a harmonização regulamentar e a coordenação entre as instâncias competentes. O número de actores envolvidos no processo de desenvolvimento da política regional dos transportes requer um planeamento e uma coordenação de actividades à altura.

⁽¹⁰⁾ A Comissão propõe uma Comunidade de Transportes com os Balcãs Ocidentais e aplica novas medidas para reforçar a cooperação com os países vizinhos no sector dos transportes, Bruxelas, 5 de Março de 2008, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/382&guiLanguage=en> (em inglês, francês e alemão).

5.1.2 A nível nacional, a aplicação do acervo obriga os governos dos países dos Balcãs Ocidentais a planear e aplicar reformas de grande alcance no sector dos transportes e noutros. Uma avaliação do impacto cuidadosa deverá complementar o processo.

5.1.3 O planeamento eficaz da despesa pública e a cooperação com outras partes interessadas, incluindo os parceiros sociais e as instituições financeiras internacionais, deverá ser considerado um aspecto importante para o desenvolvimento eficaz da política dos transportes.

5.1.4 Outro desafio relacionado com este tema é a necessidade de harmonizar as estratégias nacionais para os transportes com os interesses nacionais e coordenar a implementação do projecto da Rede Nuclear, para apoiar a gestão eficaz e o desenvolvimento da Rede Nuclear.

5.1.5 Além disso, a elaboração dos planos de acção do SEETO, plurianuais e de natureza evolutiva, para o desenvolvimento da Rede Nuclear de Transportes Regionais requer um planeamento e uma coordenação eficientes das actividades a nível regional. Uma tal coordenação será, igualmente, necessária no Fórum Social regional, em que participarão representantes dos parceiros sociais e outras partes interessadas, incluindo organizações não-governamentais dos países dos Balcãs Ocidentais.

5.2 Legislação

5.2.1 Adaptar a legislação nacional ao acervo e às normas da UE no sector dos transportes é uma prioridade. O acervo relativo a este sector é particularmente extenso, abrangendo o acesso ao mercado e exigências sociais, técnicas, fiscais e relativas à segurança e ao ambiente. Os países dos Balcãs Ocidentais enfrentam, portanto, o desafio de aplicar e executar um vasto acervo em matéria de transportes, que inclui um elevado número de regulamentos, directivas e decisões. Outro desafio prende-se com a transposição e a aplicação selectivas do acervo da União.

5.2.2 Devido à elevada fragmentação da região do Sudeste da Europa, as questões relacionadas com as travessias de fronteira são muito importantes. Actualmente, os tempos de espera para atravessar as fronteiras afectam significativamente a eficiência e a competitividade da Rede Nuclear. Os países participantes dos Balcãs Ocidentais deveriam fazer um esforço adicional para melhorar a gestão das fronteiras e os procedimentos e reduzir o tempo de espera.

5.2.3 Os aspectos ambientais devem também ser mencionados. A aplicação de normas ambientais é cada vez mais importante no desenvolvimento de projectos de infra-estruturas. Tendo em conta que a legislação em matéria de ambiente constitui uma parte importante do acervo, a relevância da sua aplicação não é questionável. Pode, contudo, argumentar-se que os países dos Balcãs Ocidentais têm sofrido graves problemas na execução de leis relativas ao ambiente.

5.3 Financiamento

5.3.1 O desenvolvimento e a manutenção das redes de transportes requerem financiamento que não está disponível no sector público. Assim, a coordenação dos financiadores desempenha, neste contexto, um papel importante. Além da UE, também as instituições financeiras internacionais como o Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento (BERD), o Banco Mundial (BM), o Banco Europeu de Investimento (BEI), o Banco de Desenvolvimento do Conselho da Europa (BDCE) e doadores bilaterais deveriam coordenar as suas actividades e disponibilizar as verbas necessárias. Para os governos dos países dos Balcãs Ocidentais, a utilização das parcerias público-privado representa outra oportunidade de financiamento das redes de transportes.

5.3.2 A importância destas parcerias foi salientada na conferência ministerial realizada em Sarajevo em Setembro de 2009. Na Declaração Ministerial, os participantes não só reconheceram e saudaram o papel importante desempenhado pelo sector privado no desenvolvimento das infra-estruturas, como também aceitaram a necessidade de desenvolver um quadro institucional e legislativo que permita a participação do sector privado nos projectos de infra-estruturas, através do instrumento das parcerias público-privado. Além disso, manifestaram o seu empenho em elaborar projectos de infra-estruturas a nível regional e apoiaram o estabelecimento de uma Rede de Parcerias Público-Privado do Sudeste da Europa ⁽¹¹⁾. A declaração proporciona um bom enquadramento para reforçar a aplicação de projectos de desenvolvimento de infra-estruturas na região com base em parcerias público-privado. A sua aplicação impõe, no entanto, reformas, sobretudo dos regimes legislativo e regulamentar, e o apoio activo de parceiros internacionais (a Comissão Europeia, as instituições financeiras internacionais e os financiadores bilaterais) através da prestação de assistência técnica e financeira.

5.3.3 Outra medida importante destinada a assegurar a cooperação mais estreita entre as instituições financeiras internacionais, os financiadores bilaterais e a União Europeia é o Quadro de Investimento para os Balcãs Ocidentais. Este Quadro de Investimento foi lançado em Dezembro de 2009 e é composto por um programa conjunto de subvenções e por um programa conjunto de empréstimos para financiar projectos prioritários nos Balcãs Ocidentais, principalmente projectos de infra-estruturas ⁽¹²⁾.

6. Consequências económicas e sociais – O papel da sociedade civil

O desenvolvimento das redes de transportes regionais representa uma oportunidade, mas também um desafio tanto para os empregadores, como para os trabalhadores. A participação dos dois grupos é essencial para o sucesso da aplicação de qualquer projecto de infra-estruturas. No entanto, pode-se argumentar que nem as organizações patronais nem os sindicatos fazem efectivamente uso do seu papel de parceiros sociais das

instituições da UE, dos dadores internacionais e das instituições financeiras. Além disso, o êxito da reestruturação de infra-estruturas e as reformas por ela exigidas dependem, em grande medida, de extenso apoio e da aceitação geral. Isso não é possível sem o envolvimento activo das organizações da sociedade civil. O diálogo com os parceiros sociais e os actores da sociedade civil desempenham, por isso, um papel vital no desenvolvimento de toda e qualquer política nos Balcãs Ocidentais, incluindo em matéria de transportes. Os países dos Balcãs Ocidentais, porém, não têm uma grande tradição de diálogo social e civil, sendo os seus mecanismos de consulta subdesenvolvidos e o conceito de parceria deficiente. Por conseguinte, dever-se-á encorajar os governos dos países dos Balcãs Ocidentais a viabilizarem a participação activa dos representantes dos parceiros sociais e de outras organizações da sociedade civil pertinentes no processo de desenvolvimento da política regional de transportes e na elaboração das estratégias de reforma.

6.1 Organizações de empregadores

6.1.1 Os transportes têm sido um dos sectores mais importantes na região ao nível da oferta de emprego. Os empregadores devem, por conseguinte, participar na concepção das políticas e na aplicação de reformas que beneficiem não só as suas empresas, mas também os trabalhadores e os cidadãos dos seus países. As organizações sectoriais dos transportes e os empregadores individuais também devem estar envolvidos na negociação das prioridades para as redes nacionais e regionais de transportes e na análise do seu impacto na promoção da mobilidade, na criação e manutenção de empregos e nos benefícios gerais para as economias nacionais.

6.1.2 A visibilidade e a influência das organizações dos empregadores varia de país para país na região. De um modo geral, a sua posição é bastante fraca não só devido à falta de capacidades na mobilização interna, mas também devido a dificuldades em oferecer uma protecção eficaz e defender os seus interesses nas relações com o governo e outras partes interessadas.

6.1.3 Há que desenvolver as capacidades representativas e analíticas entre os membros destas organizações, que poderiam ser benéficas não só para os países em questão, mas também para a UE.

6.2 Sindicatos

6.2.1 O sector dos transportes tem sido um dos maiores empregadores na região. Na maioria dos países, as condições sociais e do mercado de trabalho são precárias; as elevadas taxas de desemprego, de pobreza e migração na população activa persistem, estando os sistemas de segurança social sobrecarregados. No sector ferroviário, em média e no período de uma década, 50 % da mão-de-obra abandonou os seus postos de trabalho ⁽¹³⁾. A reforma deste sector, a ser aplicada por cada país, implica reduzir o pessoal, privatizar os operadores de transportes de mercadorias e encerrar linhas locais não rentáveis ⁽¹⁴⁾. Os planos de liberalização do transporte ferroviário têm, por conseguinte, um impacto no emprego e nas condições de trabalho.

⁽¹¹⁾ *Ministerial Statement on Public-Private Partnerships for Infrastructure Development* [Declaração Ministerial sobre as Parcerias Público-Privado para o Desenvolvimento das Infra-estruturas no Sudeste da Europa], 25 de Setembro de 2009.

⁽¹²⁾ Introdução ao Quadro de Investimento para os Balcãs Ocidentais (em inglês): http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/western-balkans-conference/wbif-a4-def_en.pdf; Lançamento do Quadro de Investimento para os Balcãs Ocidentais (em inglês, francês e alemão): <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=BEI/09/246&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

⁽¹³⁾ ETF – Federação Europeia dos Trabalhadores de Transportes, *The social impact of EU transport infrastructure policy* [O impacto social da política da UE em matéria de infra-estruturas de transportes], 2005. Consulta pública.

⁽¹⁴⁾ Banco Mundial, *Railway Reform in the Western Balkans* [Reforma do sector ferroviário nos Balcãs Ocidentais], documento não-publicado, Banco Mundial, Washington D. C., 2005.

6.2.2 A redução de postos de trabalho afecta também a indústria portuária, bem como as comunidades e economias domésticas. Registou-se uma perda de postos de trabalho semelhante no sector das vias navegáveis interiores.

6.2.3 Os sindicatos desempenham, a par dos outros parceiros sociais, um papel importante na avaliação do impacto do desenvolvimento da Rede Nuclear de Transportes Regionais no emprego. Sob a coordenação da Federação Europeia dos Trabalhadores de Transportes, os sindicatos do sector dos transportes da região têm defendido, tanto ao nível da UE como ao nível nacional, a integração das avaliações do impacto social no planeamento estratégico e na aplicação do Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes⁽¹⁵⁾. Outra prioridade dos sindicatos é assegurar a convergência entre as políticas de emprego e as reformas.

6.3 Outros grupos de interesse

O desenvolvimento das infra-estruturas tem um impacto significativo no ambiente. Deste modo, a protecção ambiental é um elemento importante neste processo e deverá ser tida em consideração no planeamento e desenvolvimento da rede de infra-estruturas. A este respeito, as organizações ambientais têm um importante papel a desempenhar, entre as quais se destaca o Centro Regional Ambiental da Europa Central e Oriental (CRE), que ocupa uma posição única. A sua missão é prestar assistência na resolução de problemas ambientais na região. Tem como principal objectivo promover a cooperação entre as organizações não-governamentais, os governos, as empresas e outros intervenientes no domínio do ambiente, bem como apoiar a troca de informação e a participação pública no processo de decisão em matéria ambiental. O CRE chegou a acordo com

outra iniciativa regional, nomeadamente o Conselho de Cooperação Regional, sobre a aplicação do programa-quadro – o roteiro para a cooperação ambiental no Sudeste da Europa – que inclui uma série de conferências temáticas de alto nível, a serem realizadas trimestralmente.

Para além das organizações ambientais, o desenvolvimento da infra-estrutura diz respeito, em particular, às organizações de consumidores em toda a região, bem como a uma enorme diversidade de organizações não governamentais activas no domínio do desenvolvimento local ou a associações que promovem a utilização de veículos automóveis, como as associações automóveis.

7. O papel do CESE no desenvolvimento da política dos transportes nos Balcãs Ocidentais

Os países dos Balcãs Ocidentais não têm uma grande tradição de diálogo social e os seus mecanismos de consulta aos parceiros sociais são subdesenvolvidos. A participação dos parceiros sociais nos processos de reforma é, portanto, um pré-requisito vital para assegurar a sustentabilidade da política regional de transportes nos Balcãs Ocidentais. O CESE pode, por conseguinte, desempenhar um papel consultivo importante no reforço do diálogo social na região, incluindo por ocasião do Fórum da Sociedade Civil dos Balcãs Ocidentais. O CESE pode ajudar na identificação de parceiros entre as organizações da sociedade civil de cada um dos países dos Balcãs Ocidentais e, também, contribuir para o reforço das capacidades destas organizações e dos seus membros. Além disso, a experiência do CESE pode ser uma mais-valia para o estabelecimento do Fórum Social regional, que deverá fazer parte do futuro Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes.

Bruxelas, 17 de Março de 2010.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Mario SEPI

⁽¹⁵⁾ A Federação Europeia dos Trabalhadores de Transportes tem coordenado a acção dos sindicatos com os seus membros filiados do Sudeste da Europa desde Janeiro de 2003. Abrange os seguintes sectores: rodoviário, ferroviário, marítimo, as vias navegáveis interiores e a aviação. Não há um diálogo social sectorial na Europa para o sector portuário.