

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre o «Desenvolvimento sustentável da política europeia de transportes e o planeamento das RTE-T» (parecer exploratório solicitado pela futura Presidência polaca)

(2011/C 248/05)

Relator: **Jacek KRAWCZYK**

Em 30 de Novembro de 2010, a futura Presidência polaca da União Europeia decidiu, nos termos do artigo 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre o

Desenvolvimento sustentável da política europeia de transportes e o planeamento das RTE-T

(parecer exploratório).

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 24 de Maio de 2011.

Na 472.^a reunião de 15 e 16 de Junho de 2011 de (sessão de 15 de Junho), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 154 votos a favor, com 7 abstenções, o seguinte parecer.

1. Conclusões e recomendações

1.1 O CESE sempre apoiou o programa das redes transeuropeias de transporte, e reafirma esse apoio uma vez mais. No entanto, salienta que as necessidades da Europa alargada em matéria de infra-estruturas de transporte são maiores e que é necessário reflectir sobre como adaptar a política e os instrumentos existentes aos futuros desafios.

1.2 Para o Comité, o objectivo final é a formulação de uma política de transporte cuja aplicação gere coesão social e económica, conjugando as ambições do crescimento económico em termos de um aumento dos transportes, (segundo a Comissão, o tráfego vai aumentar cerca de 20 % entre 2005 e 2020), de coesão, da criação de empregos e de desenvolvimento sustentável com recursos financeiros limitados.

1.3 Na prática, porém, o Comité não pode senão concluir que dos 92 projectos seleccionados no âmbito do convite à apresentação de propostas de 2007, abrangidos pela revisão intercalar do programa de trabalho plurianual para o período de 2007-2013 e representando cerca de dois terços do orçamento total da RTE-T (5,3 mil milhões de euros, de um total de 8 mil milhões), só um pequeno número se situa nos novos Estados-Membros.

1.4 O Comité gostaria de salientar que se o objectivo da UE é criar um mercado único dos transportes verdadeiramente integrado na Europa e levar por diante a política de coesão, é necessário modificar radicalmente a forma como as redes são seleccionadas. Os Estados-Membros deveriam propor redes para a RTE-T com base em critérios claros definidos pela Comissão.

1.5 Atendendo à actual dependência do sector dos transportes em relação aos combustíveis fósseis, o Comité recomenda que a futura política de transportes europeia procure realizar os quatro objectivos principais seguintes:

— promoção de modos de transporte com baixos níveis de emissões de carbono;

— eficiência energética;

— segurança, complexidade e independência da oferta; e

— redução do congestionamento do tráfego.

1.6 Neste contexto, o Comité aconselha que sejam seleccionados os combustíveis renováveis melhores e mais ecológicos (que reduzem as emissões de CO₂ dos escapes), que se dê preferência à co-modalidade e que se introduza o conceito de internalização dos custos externos para todos os modos de transporte. O CESE julga preocupantes as restrições financeiras aos projectos da RTE-T a nível europeu, que poderão não dar incentivos suficientes a que os Estados-Membros participem nestes projectos. Por isso, o CESE remete para os seus pareceres anteriores ⁽¹⁾, em que defende que é necessário explorar novas formas de financiamento público.

1.7 O CESE recomenda igualmente que se recorra cuidadosa e selectivamente às parcerias público-privadas (PPP) para assegurar o financiamento da RTE-T, tomando em consideração o facto de os Estados-Membros terem níveis de experiência diferentes no que respeita à utilização das PPP e reconhecendo a necessidade de mobilizar os instrumentos financeiros da UE (por exemplo, os Fundos Estruturais e o Fundo de Coesão, as RTE, o BEI) como parte de uma estratégia de financiamento coerente que reúna os financiamentos da União Europeia e dos sectores público e privado nacionais. A fim de permitir

⁽¹⁾ JO C 48 de 15.2.2011, pp. 57-64 (Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre o *Relançamento da economia: situação e iniciativas práticas*) e JO C 132, de 3.5.2011, pp. 99-107 (Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a *Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um espaço ferroviário europeu único e a Comunicação da Comissão relativa ao estabelecimento de um espaço ferroviário europeu único*).

que os poderes públicos tenham a liberdade de escolher entre participar em PPP ou não, o CESE recorda a sua posição de que a definição de PPP nos procedimentos do Eurostat sobre a dívida pública deve ser revista ⁽²⁾.

1.8 O Comité recomenda que a revisão das orientações relativas às RTE-T contemple também os estrangulamentos e as lacunas, a fim de se incentivar o desenvolvimento equilibrado das infra-estruturas de transportes em todas as regiões da União, especialmente na parte oriental, tendo em vista a coesão económica e social. Assim, o CESE acolhe o Livro Branco da Comissão sobre o *Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos*, que dedica especial atenção a este aspecto específico e tira conclusões para medidas concretas a tomar nos próximos anos.

1.9 Deve prestar-se especial atenção à chamada política de vizinhança, isto é, às ligações entre as partes oriental e meridional da União Europeia, concentrando a acção principalmente na rede, e não em projectos de infra-estruturas isolados.

1.10 O Comité sugere que sejam assinados «contratos-programa» entre a União Europeia e cada Estado-Membro com base numa RTE-T redefinida, estabelecendo compromissos mútuos no que respeita o financiamento e os prazos de conclusão. O Comité entende que a sociedade civil deve ser envolvida no processo de preparação de «contratos-programa», a fim de melhorar a eficiência da futura execução dos projectos aprovados.

1.11 O Comité entende que o desenvolvimento sustentável da política de transporte da UE pode ser grandemente beneficiado através do diálogo social e/ou do diálogo entre as partes interessadas sobre os corredores transeuropeus de transporte já em funcionamento ou em construção. O CESE apela para que esses diálogos sejam reactivados.

1.12 O Comité recomenda que se esclareça o que se entende por sustentabilidade. Na sua opinião, sustentabilidade inclui – para além do contributo fundamental para o crescimento económico – não só objectivos ambientais como a protecção do clima, a poluição sonora e atmosférica e a conservação de recursos, mas também questões sociais relacionadas com os transportes, tais como os direitos dos trabalhadores, as condições de trabalho e o acesso aos transportes públicos a um preço comportável para todos os cidadãos, incluindo os idosos e as pessoas com deficiência, tendo em conta o seu direito à mobilidade bem como a um acesso equitativo a infra-estruturas físicas e a informação. Também deve ter em conta a política de vizinhança no que diz respeito ao desenvolvimento da infra-estrutura de transporte.

1.13 O Comité considera que uma estratégia baseada na inovação, em incentivos e em infra-estruturas (estratégia dos três «I») é a forma mais eficaz, em termos de custos, de alcançar o desenvolvimento sustentável.

1.14 No que respeita ao desenvolvimento sustentável da política de transporte da União Europeia e do planeamento da RTE-T, o Comité recomenda que sejam examinadas as possibilidades de eliminar os actuais entraves injustificáveis aos modos de transporte, de modo a permitir a utilização plena da sua capacidade. Importa encorajar um melhor planeamento da mobilidade de forma a promover comportamentos compatíveis com o desenvolvimento sustentável. O desafio consiste em influenciar a mobilidade e a intensidade do transporte nas nossas economias.

1.15 O Comité apoia sem reservas a abordagem proposta pela Comissão no Livro Branco no que diz respeito a uma maior coordenação a nível europeu. A fim de alcançar os ambiciosos objectivos definidos no domínio do desenvolvimento das RTE-T, sujeitas a sérias limitações financeiras, será necessária uma política europeia em matéria de infra-estruturas muito mais integrada e devidamente coordenada, desde o planeamento estratégico até à execução final de cada projecto. É chegado o momento de começar a mostrar resultados.

2. Introdução

2.1 No quadro da futura Presidência polaca do Conselho da União Europeia, que decorrerá no segundo semestre de 2011, foi solicitado ao CESE que elaborasse, entre outras coisas, um parecer exploratório sobre o *Desenvolvimento sustentável da política europeia de transportes e o planeamento das RTE-T*.

2.2 Dada a importância do tema e a necessidade de garantir o direito fundamental à mobilidade, e considerando que o sector dos transportes gera 10 % da riqueza da União Europeia em termos de PIB e assegura mais de 10 milhões de empregos, e que, simultaneamente, o crescimento constante da mobilidade impõe graves condicionamentos aos sistemas de transportes, dando origem a congestionamentos, a acidentes e a poluição, o CESE aceitou, com grande compreensão, o pedido da futura Presidência polaca.

2.3 A Comissão Europeia preparou um novo Livro Branco sobre os transportes em que descreve os seus planos para a próxima década e prevê a existência de um sistema de transportes diferente em 2020, com um espaço europeu único dos transportes, mercados abertos, infra-estruturas mais ecológicas e tecnologias com baixos níveis de emissões de carbono.

2.4 Um elemento importante do novo sistema de transportes é a RTE-T. É por esta razão que se deve dedicar muito mais atenção à revisão das orientações da UE relativas à RTE-T.

2.5 Como parte da revisão das orientações relativas à RTE-T, a Comissão propõe a criação daquilo que denomina uma rede de base, sobrepondo-se a redes de transportes básicas coerentes e amplas, e abrangendo nós e ligações estratégicas.

⁽²⁾ JO C 51 de 17.2.2011, pp. 59-66 (Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a *Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Como mobilizar o investimento privado e público com vista ao relançamento da economia e à mudança estrutural a longo prazo: desenvolver parcerias público-privadas*).

2.6 A Comissão sustenta que esta espinha dorsal de um sistema de transportes europeu integrado ajudaria a resolver problemas sistemáticos ao nível do planeamento da RTE-T. Torna-se urgente resolver esses problemas devido ao aumento do tráfego entre Estados-Membros, que deverá duplicar até 2020.

2.7 Para a União Europeia, o desafio consiste em formular uma política cuja aplicação permita conjugar as metas do crescimento económico em termos de aumento dos transportes, coesão, criação de empregos e desenvolvimento sustentável.

2.8 Para superar este desafio, será útil examinar as razões pelas quais os projectos seleccionados no passado não foram tão bem sucedidos como se esperava.

2.9 Em termos gerais, o Comité, tendo em conta o papel fundamental da RTE-T na formulação de uma política de transportes eficiente e na criação de uma rede coerente de infra-estruturas na União Europeia, concorda com a Comissão quanto à pertinência das seguintes razões:

- actualmente, a RTE-T consiste na justaposição de troços nacionais mal interligados; os troços transfronteiriços e os estrangulamentos graves constituem lacunas na rede de infra-estruturas;
- a inexistência de redes coerentes interoperáveis em todos os Estados-Membros da União Europeia, especialmente no sector ferroviário e no que respeita à utilização de sistemas de transportes inteligentes em todos os modos de transporte;
- a tradição que existe nos Estados-Membros de utilizar regras e normas de funcionamento baseadas em tradições e legislação de longa data, que prejudicam a eficácia dos enormes investimentos em infra-estruturas. O Comité defende que estas regras e normas devem ser consentâneas com um elevado nível de segurança e de qualidade;
- a inexistência de integração intermodal – por exemplo, a ausência de redes físicas integradas e de pontos de transbordo intermodal que funcionem bem significa que as capacidades para operações de transportes intermodais são insuficientes;
- as discrepâncias que subsistem no desenvolvimento das infra-estruturas de transportes entre os vários Estados-Membros da União Europeia;
- a inexistência de acessibilidade suficiente aos transportes em algumas regiões europeias.

2.10 A fim de ter em conta as deficiências do passado, as principais questões a considerar para se poder beneficiar de uma RTE-T funcional, interoperável e intermodal são claras, nomeadamente criar uma rede de elevada qualidade em todos os Estados-Membros, prestando especial atenção aos troços transfronteiriços, estrangulamentos e nós, facilitando as operações

intermodais através da integração de todos os modos de transportes e promovendo o bom funcionamento através da harmonização das regras de exploração, que devem assegurar um elevado nível de segurança e qualidade.

2.11 Uma abordagem deste tipo permitirá também ir ao encontro dos objectivos mais gerais da política de transportes e superar os desafios que a Europa enfrenta no que respeita à eficiência dos recursos e ao clima.

3. Observações na generalidade

3.1 O CESE congratula-se com o facto de a Comissão estar a preparar uma nova política em matéria de redes transeuropeias de transportes susceptível de contribuir para a coesão social e económica entre todas as regiões do território da União Europeia, incluindo as periféricas, coesão essa que só será possível alcançar havendo uma infra-estrutura de transportes eficiente que estabeleça a ligação entre elas.

3.2 Tendo isto presente, o Comité está convencido de que o desenvolvimento e a realização progressiva de uma rede transeuropeia como infra-estrutura de base necessária aos fluxos comerciais e à livre circulação de pessoas no mercado interno continuam a ser um objectivo político vital para a União Europeia, cuja realização contribuirá para a aproximação das partes ocidental e oriental da União e para a criação do futuro Espaço Único Europeu dos Transportes.

3.3 O último documento oficial publicado sobre a execução do programa RTE-T foi a revisão intercalar da carteira de projectos do programa plurianual RTE-T, publicada em Outubro de 2010. O referido documento contém uma avaliação de 92 projectos que representam aproximadamente dois terços do orçamento total da RTE-T (5,3 mil milhões de euros de um total de 8 mil milhões de euros). Atendendo à localização desses projectos, o Comité lamenta que apenas uma parcela muito pequena se localize na parte oriental da União.

3.4 Um dos motivos é a falta de recursos financeiros adequados nos novos Estados-Membros. Um outro é a diferença entre as condições a cumprir para obter financiamento ao abrigo do Fundo de Coesão e do Fundo Social Europeu em comparação com o financiamento das RTE-T. O Comité recomenda que seja efectuada uma análise do atraso no desenvolvimento da infra-estrutura nos novos Estados-Membros, assim como do baixo nível de candidaturas e de execução do financiamento das RTE-T nesses países.

3.5 O Comité salienta que, se o objectivo da União Europeia é criar um verdadeiro mercado único integrado dos transportes na Europa, é necessária uma mudança radical na forma como os projectos de redes relativos à RTE-T são seleccionados. O desafio consiste em influenciar a mobilidade e a intensidade do transporte nas nossas economias.

3.6 O Comité está ciente de que, no quadro da Estratégia Europa 2020, o desenvolvimento da RTE-T tem de visar a criação de um sistema de transportes eficiente em termos de utilização de recursos, construído com base na inovação e que tenha em conta os desafios das alterações climáticas, da sustentabilidade social e do ambiente.

3.7 A esse propósito, o Comité recorda que nos últimos anos elaborou uma série de pareceres sobre estes temas, tais como os pareceres sobre o Livro Verde — *Revisão da política relativa à RTE-T — Para uma melhor integração da rede transeuropeia de transportes ao serviço da política comum de transportes* (3), a *Comunicação da Comissão — Um futuro sustentável para os transportes: rumo a um sistema integrado, baseado na tecnologia e de fácil utilização* e *Pontos de partida para a política europeia de transportes após 2010* (4), *Tornar o transporte marítimo e o transporte por via navegável interior mais ecológicos* (5), *Transportes rodoviários em 2020: Expectativas da sociedade civil organizada* (6), a *Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo* (7), a *Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que visa facilitar a aplicação transfronteiras das regras de segurança rodoviária* (8), a *Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Estratégia de internalização dos custos externos* (9), a *Comunicação da Comissão sobre a promoção do transporte por vias navegáveis interiores NAIADES — Programa de acção europeu integrado para o transporte por vias navegáveis interiores* (10), e a *Política Europeia de Transportes no quadro da Estratégia de Lisboa pós-2010 e da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável* (11).

3.8 No seu parecer sobre o Livro Verde — *Revisão da política relativa à RTE-T — Para uma melhor integração da rede transeuropeia de transportes ao serviço da política comum de transportes*, o Comité afirma: «Quanto ao problema do aumento das emissões de CO₂ e às lacunas nas infra-estruturas e da organização do transporte de mercadorias, o CESE partilha da tese da Comissão segundo a qual haverá que buscar verdadeiras soluções co-modais capazes de gerar sinergias de que o utilizador possa beneficiar».

3.9 No seu parecer sobre *A Política Europeia de Transportes no quadro da Estratégia de Lisboa pós-2010 e da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável*, o CESE considera que, devido à dependência do sector dos transportes em relação aos combustíveis fósseis e ao facto de estes serem limitados, a futura política europeia de transportes deve assegurar a competitividade do sector como parte da Estratégia Europa 2020 e procurar realizar quatro objectivos principais:

- a promoção de modos de transporte com baixo teor de carbono,
- a eficiência energética,
- a segurança e a independência do aprovisionamento, e
- a redução do congestionamento do tráfego.

3.10 É nítido que a Europa se encontra perante um dilema: por um lado, quer criar um mercado único integrado dos transportes para os 27 Estados-Membros, o que implica o investimento de montantes enormes em infra-estruturas, porque as infra-estruturas são a base da solidariedade; por outro lado, existem condicionamentos, nomeadamente limitações orçamentais e metas para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e de outras substâncias poluentes.

3.11 O CESE já apresentou sugestões nos vários pareceres supracitados com vista a superar o referido dilema, sugestões

essas que também têm um efeito directo e palpável nos custos: seleccionar os combustíveis renováveis melhores e mais ecológicos, que permitem reduzir substancialmente as emissões de CO₂ dos escapes, dar preferência à co-modalidade, introduzir o conceito de internalização dos custos externos relativamente a todos os modos de transporte e, por último, mas não menos importante, introduzir outros instrumentos de financiamento, incluindo o uso selectivo e judicioso de parcerias sector público/sector privado, para financiar a RTE-T. Para tal há que ter em conta que os Estados-Membros têm níveis de experiência diferentes no que respeita à utilização das PPP e reconhecer a necessidade de mobilizar os instrumentos financeiros da UE (por exemplo, os fundos estruturais e o Fundo de Coesão, as RTE, o BEI) como parte de uma estratégia de financiamento coerente que reúna os financiamentos da União Europeia e dos sectores público e privado nacionais. A fim de permitir que os poderes públicos tenham a liberdade de escolher entre participar em PPP ou não, o CESE recorda a sua posição de que a definição de PPP nos procedimentos do Eurostat sobre a dívida pública deve ser revista (12).

3.12 O CESE julga preocupantes as restrições financeiras aos projectos da RTE-T a nível europeu, que poderão não dar incentivos suficientes a que os Estados-Membros participem nestes projectos. Por isso, o CESE remete para os seus pareceres anteriores (13), em que defende que é necessário explorar novas formas de financiamento público.

3.13 No que respeita às emissões de CO₂, embora os transportes representem uma parcela significativa (24 %) das emissões de CO₂ da União Europeia, o Comité deseja salientar que se deve dedicar especial atenção à dimensão urbana dos transportes. As cidades representam mais de 70 % da população da União Europeia, sendo responsáveis por um quarto de todas as emissões de CO₂ do sector dos transportes, e continuam a crescer. A fim de tornar os transportes mais sustentáveis, as cidades devem nitidamente assumir a sua responsabilidade e ser apoiadas aos níveis regional, nacional e internacional. Por outro lado, o transporte de longo curso de mercadorias na UE é, em grande medida, efectuado em importantes corredores co-modais. Por conseguinte, tornar esses corredores de transporte mais eficazes e sustentáveis deve ser uma prioridade. Importa encorajar uma melhor organização da mobilidade de forma a promover comportamentos compatíveis com o desenvolvimento sustentável.

3.14 Apesar de a UE ter problemas ao nível do financiamento e de as novas infra-estruturas não serem frequentemente bem aceites a nível local, e apesar do impacto ambiental dos investimentos em causa, são necessárias novas infra-estruturas para colmatar as lacunas e suprimir os estrangulamentos na rede existente. Nos novos Estados-Membros, sobretudo, continua a haver numerosos estrangulamentos e lacunas.

3.15 O Comité está convencido de que, para além disso, e a fim de melhorar a co-modalidade, as actividades e os fundos

(3) JO C 318 de 23.12.2009, p. 101.

(4) JO C 255 de 22.9.2010, p. 110.

(5) JO C 277 de 17.11.2009, p. 20.

(6) JO C 277 de 17.11.2009, p. 25.

(7) JO C 27 de 3.2.2009, p. 41.

(8) JO C 77 de 31.3.2009, p. 70.

(9) JO C 317 de 23.12.2009, p. 80.

(10) JO C 318 de 23.12.2006, p. 218.

(11) JO C 354 de 28.12.2010, p. 23.

(12) JO C 51 de 17.2.2011, pp. 59-66 (Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões sobre *Como mobilizar o investimento privado e público com vista ao relançamento da economia e à mudança estrutural a longo prazo: desenvolver parcerias público-privadas*).

(13) JO C 48 de 15.2.2011, pp. 57-64 (Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre o *Relançamento da economia: situação e iniciativas práticas*) e JO C 132, de 3.5.2011, pp. 99-107 (Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a *Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um espaço ferroviário europeu único e a Comunicação da Comissão relativa ao estabelecimento de um espaço ferroviário europeu único*).

devem concentrar-se de um modo geral em nós do sistema de transportes tais como as plataformas de transbordo, porque esses nós têm vindo progressivamente a tornar-se estrangulamentos, pelo que merecem especial atenção, tal como os corredores que os ligam. As tecnologias e os sistemas de transportes inteligentes podem constituir uma grande ajuda, sobretudo nas cidades. Um dos desafios consiste em utilizá-los e integrá-los nos diferentes modos de transporte.

3.16 A revisão das orientações relativas à RTE-T deve também ter em conta os estrangulamentos e os hiatos, a fim de incentivar o desenvolvimento equilibrado e sustentável das infra-estruturas de transportes em todas as partes da União, especialmente na parte oriental, onde continua a verificar-se uma escassez de ligações ferroviárias e rodoviárias de elevada qualidade e onde continuam a ser necessárias soluções co-modais para uma série de estrangulamentos importantes nas ligações e nos nós existentes.

3.17 Embora concorde com a ideia da Comissão de se definir uma estratégia de base para os corredores transfronteiriços mais importantes da rede, o Comité também defende que se devam continuar a disponibilizar fundos da UE para o desenvolvimento de uma rede abrangente no futuro – em particular nos Estados-Membros elegíveis para o efeito do Fundo de Coesão – em condições semelhantes às previstas nas actuais Perspectivas Financeiras.

3.18 Isto coaduna-se com a ideia de que não é possível alcançar a coesão social e económica sem se construírem todos os elementos que faltam para completar a RTE-T e sem melhorar de forma sustentável os elementos das actuais e futuras redes que se encontram em mau estado.

3.19 No que toca à segurança, o Comité chama a atenção sobretudo para a importância de melhorar a concepção das infra-estruturas, incluindo os túneis.

3.20 O CESE estima que há que colocar maior ênfase na transparência na execução de projectos RTE-T, não só durante as consultas ou selecção, mas também durante as fases de realização do trabalho. Embora reconheça que a responsabilidade principal neste contexto cabe aos governos nacionais, o CESE encoraja a Comissão a ser mais incisiva no seu diálogo com os parceiros nacionais, impondo níveis de transparência mais elevados na execução do projecto e a publicação periódica de mais informação sobre a situação física e financeira dos diferentes projectos individuais.

4. Observações na especialidade

4.1 O Comité entende que o desenvolvimento sustentável da política de transporte da UE pode ser grandemente beneficiado através do diálogo social e/ou do diálogo entre as partes interessadas sobre os corredores transeuropeus de transporte já em funcionamento ou em construção. O CESE apela para que esses diálogos sejam reactivados.

4.2 No contexto de uma nova RTE-T, o Comité apela para que seja tida explicitamente em conta a chamada política de vizinhança, isto é, as ligações para leste e para sul da União Europeia, embora a Comissão e os Estados-Membros devam concentrar-se principalmente na rede e não em projectos de infra-estruturas isolados. Isto contribuirá também para a promoção da solidariedade entre os Estados-Membros.

4.3 Quanto ao futuro planeamento da RTE-T, no seu parecer sobre o Livro Verde — *Revisão da política relativa à RTE-T — Para uma melhor integração da rede transeuropeia de transportes ao serviço da política comum de transportes* (14), o Comité diz subscrever a abordagem da Comissão referida no Livro Verde, que se baseia no princípio de que cada modo de transporte deve ser utilizado de acordo com as suas vantagens comparativas em cadeias de transporte co-modal e de que cada modo desempenha, portanto, um papel importante na consecução dos objectivos da Comunidade em matéria de alterações climáticas. O objectivo deve ser a transição para a cadeia de transporte mais respeitadora do ambiente.

4.4 Relativamente a este aspecto, o Comité deseja recordar o conceito de «corredores verdes», introduzido pela Comissão no Plano de Acção para a Logística do Transporte de Mercadorias, em 2007. Este conceito visa criar soluções logísticas sustentáveis baseadas na co-modalidade, com reduções documentadas do impacto no ambiente e no clima, níveis elevados de segurança e qualidade e uma forte eficiência, através de plataformas de demonstração ao longo dos corredores internacionais com fluxos concentrados de mercadorias. O Comité deseja articular este conceito com os corredores co-modais de alto nível da rede de base da RTE-T, que possivelmente seriam adequados para esse tipo de desenvolvimento através da cooperação entre parceiros dos sectores público e privado.

4.5 A Comissão afirma que o actual sistema devia ser radicalmente alterado. Os novos Estados-Membros não beneficiam de financiamento por parte da UE da mesma maneira que os antigos Estados-Membros. Para criar condições equitativas, terão de ser encontradas novas formas de financiamento.

4.6 O Comité duvida que os argumentos utilizados pela Comissão para justificar a selecção dos projectos a financiar sejam válidos. A Comissão sustenta que «estes projectos ajudam-nos a prepararmo-nos para as futuras prioridades do sector dos transportes: nomeadamente, tornar os transportes mais ecológicos, ligar as partes oriental e ocidental da Europa, e prestar apoio a parcerias entre os sectores público e privado». Podemos, pelo menos, questionar o melhoramento das ligações entre as partes oriental e ocidental, e o CESE também gostaria que fossem tidas em conta possibilidades de financiamento que não as PPP.

4.7 A ideia da Comissão de nomear coordenadores europeus para reforçar a cooperação internacional, juntamente com a incidência no apoio a longo prazo aos projectos de infra-estruturas mais importantes e a criação de uma agência de execução, deveria ter contribuído para uma maior transparência e para o desenvolvimento efectivo da RTE-T. Mas tanto a análise dos coordenadores europeus como os resultados da revisão intercalar da carteira de projectos do programa plurianual confirmam que os progressos alcançados até à data têm sido fragmentados devido à falta de cooperação e coordenação entre os Estados-Membros.

4.8 O Comité sugere que, no contexto de uma RTE-T redefinida, sejam assinados «contratos-programa» entre a UE e cada Estado-Membro estabelecendo compromissos mútuos no que respeita ao financiamento e aos prazos de conclusão. Esses contratos-programa devem abranger não só as infra-estruturas da RTE-T, mas também as infra-estruturas secundárias que os Estados se comprometam a concluir a fim de garantir o bom funcionamento das redes principais e servir melhor a população.

(14) JO C 318 de 23.12.2009, p. 101.

O Comité entende que a sociedade civil deve ser envolvida no processo de preparação de «contratos-programa», a fim de melhorar a eficiência da futura execução dos projectos aprovados.

4.9 Na sua revisão intercalar da carteira de projectos do programa plurianual RTE-T para o período de 2007-2013, a Comissão conclui que dos 92 projectos que constituem a carteira 21 são projectos transfronteiriços, sendo o transporte ferroviário o que recebe mais apoio, seguido do transporte por via navegável interior, enquanto, no seu documento sobre a nova política para a rede transeuropeia de transportes, a Comissão conclui que, de um modo geral, os projectos relativos aos transportes rodoviários e aéreos e, em menor grau, os projectos relativos aos transportes marítimos têm tido um desempenho bastante positivo, em comparação com os projectos relativos aos transportes ferroviários e por vias navegáveis interiores.

4.10 O Comité aconselha a Comissão a esclarecer o que se entende por sustentabilidade. Para poder determinar se um projecto proposto satisfaz os requisitos de «sustentabilidade», é necessário compreender claramente qual é o conteúdo deste conceito, de preferência em termos quantitativos.

4.11 Tendo isto presente, o Comité gostaria de salientar que a sustentabilidade abrange (para além do seu contributo fundamental para o crescimento económico) não só objectivos ambientais tais como a protecção do clima, a poluição sonora e atmosférica e a conservação de recursos, mas também questões sociais no domínio dos transportes, como, por exemplo, os direitos dos trabalhadores, as condições de trabalho, o acesso aos transportes públicos em geral a um preço comportável, especialmente para os idosos e as pessoas com deficiência, tendo também em conta o seu acesso a infra-estruturas físicas e a informação.

4.12 O Comité gostaria de declarar que apoia uma estratégia baseada na inovação, em incentivos e em infra-estruturas – a chamada estratégia dos três «I» – como sendo a forma mais eficaz em termos de custos de alcançar o desenvolvimento sustentável:

— inovação: desenvolver e implementar ainda mais medidas técnicas e práticas de funcionamento «na fonte», a fim de reduzir o impacto ambiental dos transportes;

— incentivos: promover uma rápida introdução das melhores tecnologias e práticas disponíveis por parte de todos os modos de transporte;

— infra-estruturas: garantir a fluidez do tráfego, bem como a sua segurança e eficiência, conjugando a utilização das infra-estruturas existentes com um investimento adequado em novas infra-estruturas, a fim de eliminar estrangulamentos e hiatos.

4.13 O CESE observa que uma forma de conseguir o desenvolvimento sustentável da UE é através de uma abordagem integrada das redes transeuropeias (RTE). 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 ⁽¹⁵⁾.

4.14 Perante as crises económicas na Europa e o orçamento limitado disponível para a RTE-T, o Comité considera que é necessário assegurar a cooperação e coordenação entre os diferentes instrumentos de financiamento da RTE-T, nomeadamente para encontrar novas fontes de financiamento e novos mecanismos de crédito.

4.15 O Comité apoia sem reservas a abordagem proposta pela Comissão no Livro Branco no que diz respeito a mais coordenação a nível europeu. A fim de alcançar os ambiciosos objectivos definidos para as RTE-T, sujeitas a sérias limitações financeiras, será necessária uma política europeia em matéria de infra-estruturas muito mais integrada e devidamente coordenada, desde o planeamento estratégico até à execução final de cada projecto.

4.16 O CESE considera que o Livro Branco foi publicado num momento muito oportuno: deverá permitir que seja formulada uma mensagem política vigorosa no contexto da revisão do orçamento da União Europeia a realizar proximamente. O financiamento futuro do desenvolvimento das infra-estruturas de transportes da União Europeia deve ir ao encontro das ambições realistas associadas à criação de um espaço único europeu dos transportes dentro do prazo mais curto possível.

Bruxelas, 15 de Junho de 2011

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Staffan NILSSON

⁽¹⁵⁾ JO C 204 de 9.8.2008, p. 25 (Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a Comunicação da Comissão – Redes transeuropeias: Para uma abordagem integrada).