

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que cria o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014»

[COM (2018) 438 final — 2018/0228 (COD)]

(2018/C 440/33)

Relator: **Aurel Laurențiu PLOSCEANU**

Correlator: **Graham WATSON**

Consultas	Parlamento Europeu, 14.6.2018 Conselho da União Europeia, 3.7.2018
Base jurídica	Artigos 172.º, 194.º e 304.º do TFUE
Competência	Secção Especializada de Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação
Adoção em secção	6.9.2018
Adoção em plenária	19.9.2018
Reunião plenária n.º	537
Resultado da votação (votos a favor/votos contra/abstenções)	144/0/1

1. Conclusões e recomendações

1.1. O Comité Económico e Social Europeu (CESE) defende o reforço do orçamento do Mecanismo Interligar a Europa (MIE) após 2020, com as subvenções a permanecer a sua principal componente. Há uma série de projetos de infraestruturas de transporte, de energia e digitais que são vitais para a competitividade da UE, mas que não geram o retorno do investimento necessário para atrair os investidores privados. É necessário um forte empenho da UE e das autoridades públicas nacionais a este respeito.

1.2. O CESE recomenda à Comissão Europeia e aos Estados-Membros que encorajem mais sinergias a nível dos projetos entre os três setores, atualmente limitadas devido à rigidez do quadro orçamental no que diz respeito à elegibilidade dos projetos e dos custos.

1.3. O CESE recomenda que a Comissão continue a prestar apoio técnico (ação de apoio ao programa MIE) para promover a elegibilidade de projetos maduros e de elevada qualidade e apoie a continuidade da prestação deste tipo de assistência, juntamente com uma atualização dos critérios de avaliação para facilitar a identificação do valor acrescentado dos projetos. Há que adotar medidas adicionais para simplificar os requisitos administrativos, e não apenas para as subvenções de pequeno montante.

1.4. O CESE insta os legisladores a manter o compromisso assumido no âmbito do anterior Regulamento MIE no sentido de consagrar «a maior parte» do orçamento da energia a projetos de eletricidade. Tal é essencial para garantir a conformidade do MIE com a política da UE em matéria de clima e energia e para evitar que o MIE passe a ser uma fonte importante de financiamento de projetos de energia fóssil no âmbito do Quadro Financeiro Plurianual (QFP). É importante que este compromisso seja reforçado e não enfraquecido no contexto do MIE para 2021-2027.

1.5. O CESE considera que os critérios de atribuição para os projetos enumerados no artigo 13.º devem ser alargados de modo a incluir a segurança do aprovisionamento de todos os tipos de energia (eletricidade, gás, calor, etc.) e as reduções específicas de emissões de carbono fornecidas por cada projeto.

1.6. O CESE salienta que o MIE tem de visar projetos energéticos capazes de garantir uma maior independência e segurança energética na UE. O MIE também tem de apoiar a criação de novas instalações de armazenamento de eletricidade.

1.7. O CESE recomenda que a capacidade financeira do programa MIE no âmbito do próximo QFP seja aumentada. No que diz respeito à repartição das subvenções pelos três setores, o CESE recomenda que sejam consideradas as necessidades financeiras de cada setor, como a intensidade de capital e o retorno do investimento, dando preferência aos investimentos que não podem ser financiados pelo mercado, a fim de manter uma elevada credibilidade e atratividade para os investidores.

1.8. Por conseguinte, o CESE recomenda que a dotação orçamental total do MIE seja aumentada, dada a natureza crucial destes dois setores para o mercado interno.

1.9. O CESE salienta que tanto a Comissão como os Estados-Membros devem continuar empenhados nos principais objetivos da política de transportes do MIE, a saber, a conclusão da rede principal da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) até 2030 e a transição para uma mobilidade limpa, competitiva, inovadora e conectada, incluindo uma infraestrutura de base da UE de carregamento para os combustíveis alternativos até 2025. As ligações multimodais e transfronteiras são extremamente importantes neste contexto.

1.10. O CESE insta os legisladores a garantirem uma concorrência ampla e leal para os projetos que beneficiam dos fundos do MIE, respeitando a reciprocidade na prática e recorrendo a termos contratuais que combinem a eficiência e a justa repartição dos riscos.

1.11. O CESE recomenda que os legisladores assegurem que a participação nos correspondentes procedimentos de concurso está aberta apenas a empresas de países em que os mercados correspondentes se encontram abertos, respeitando a reciprocidade efetiva, e que o modelo de contrato utilizado é adequado aos objetivos e circunstâncias do projeto. Os termos contratuais deverão ser redigidos de modo a garantir que os riscos associados ao contrato são repartidos de forma justa, tendo como principal objetivo alcançar o preço mais económico e a execução mais eficiente do contrato. Este princípio deve ser aplicado independentemente de serem ou não utilizados contratos-tipo nacionais ou internacionais [com base na regra 3.21 das «Procurement Policies and Rules» (Políticas e regras de adjudicação de contratos) do BERD, de 1 de novembro de 2017].

1.12. O CESE apoia firmemente a proposta de incluir a cooperação transfronteiriça para produção de energias renováveis no MIE para 2021-2027. O CESE propõe que a visão global das ações em matéria de energias renováveis no MIE seja a criação de uma rede europeia de eletricidade proveniente de fontes renováveis, que permita uma integração mais eficaz das tecnologias de energias renováveis e reflita melhor o potencial das tecnologias disponíveis em todo o continente.

1.13. O CESE acolhe favoravelmente a inclusão de instalações de energia renovável entre os projetos elegíveis para a componente energética do MIE e recomenda a sua alteração por forma a abarcar tanto os projetos de grande escala como as carteiras de projetos de pequena escala, a fim de permitir uma concorrência pelos fundos leal entre todas as tecnologias.

1.14. O CESE recomenda que os objetivos do MIE enumerados no artigo 3.º sejam alargados de modo a incluir não só a facilitação da cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis, como também uma menção explícita à implantação destas energias.

1.15. O CESE assinala que a compra de terrenos está excluída dos custos elegíveis previstos no artigo 15.º, alínea c), pelo que insta os legisladores a equacionarem se este facto pode beneficiar ou desfavorecer determinados projetos e tecnologias. Para setores como o dos transportes e da energia renovável, a aquisição de terrenos representa uma parte não negligenciável do investimento.

1.16. O CESE recorda à Comissão que os interconectores transfronteiriços de energia são fatores fundamentais para a integração das energias renováveis, não só porque permitem o transporte de longa distância de eletricidade proveniente de fontes renováveis, promovendo a utilização de fontes de eletricidade mais limpas e mais baratas em toda a Europa, mas também porque funcionam como uma fonte de flexibilidade essencial do sistema.

1.17. O CESE recomenda que as oportunidades decorrentes da digitalização das redes, incluindo as de energia, e da criação de redes inteligentes para integrar as energias renováveis sejam plenamente aproveitadas e recomenda que a Comissão examine a forma como as sinergias entre os setores digital e energético do MIE podem ser exploradas nesta matéria. O CESE assinala a falta de projetos de redes inteligentes no MIE de 2014-2020, devido, em parte, a obstáculos ao financiamento de projetos de nível inferior de redes de distribuição, por oposição a projetos de redes de transporte de alta tensão.

1.18. O CESE recomenda que o MIE assegure igualmente a existência de mecanismos de certificação nos casos em que a eletricidade produzida a partir de fontes renováveis é utilizada em aplicações de transportes, por exemplo através da utilização de certificados de «garantia de origem» renovável.

1.19. O CESE salienta a necessidade de dar prioridade a projetos de grande escala a nível da UE para digitalizar os transportes, como o ERTMS (Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário), o SESAR (Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu) e a condução autónoma. Terão de ser investidos 15 mil milhões de euros até 2030 para equipar a rede principal com o ERTMS. Um projeto de grande escala ao nível da UE deve ser financiado através de subvenções dos vários agrupamentos do MIE, de fundos privados e da combinação de elementos do Fundo InvestEU.

1.20. O CESE apela para a cobertura 5G da rede RTE-T, que é fundamental.

1.21. O CESE apela para medidas tais como controlos eficazes, um alojamento de pernoita moderno e um número suficiente de parques de estacionamento com equipamento adequado.

1.22. O CESE considera igualmente que devem ser examinadas formas de melhorar os métodos de comunicação dos resultados positivos do MIE. Um orçamento de comunicação pode ser um instrumento útil a este respeito. Há que ter igualmente em conta uma maior previsibilidade.

1.23. O CESE recomenda que se pondere a realização de ações adicionais com vista a libertar todo o potencial do programa, tendo em conta que a intervenção do MIE foi decisiva para o lançamento da maior parte dos projetos e demonstrou ser um importante catalisador de investimento público e privado. Há que reforçar a ligação complementar entre o MIE e outros programas (como o Horizonte Europa, o InvestEU e o Fundo de Coesão) e melhorá-la, a fim de evitar sobreposições e otimizar os recursos orçamentais.

1.24. O CESE considera que a dotação para a coesão é fundamental para a conclusão das partes da rede principal situadas nos Estados-Membros que beneficiam do Fundo de Coesão e recomenda à Comissão Europeia e aos Estados-Membros que mantenham a percentagem do Fundo de Coesão sob gestão direta do MIE no próximo QFP. A realização das prioridades do MIE em matéria de transportes deve ser apoiada pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional. De qualquer modo, os fundos devem permanecer no Estado-Membro elegível.

1.25. O CESE propõe um ajustamento da metodologia de avaliação, porque o êxito do MIE não é garantido exclusivamente pelo montante de fundos atribuídos nem pelo número de projetos apoiados.

O CESE propõe melhorar a metodologia de avaliação do MIE, devendo ser realizada uma verdadeira avaliação quantitativa e qualitativa no final do período de 2014-2020 dos projetos já concluídos e dos que estão numa fase avançada da obra. O CESE insta a que se examine, nomeadamente, a evolução do desenvolvimento da RTE-T, bem como as alterações nos fluxos de tráfego de passageiros e de mercadorias. Insta igualmente a que se proceda a uma análise socioeconómica do custo-benefício dos projetos RTE-T que tenha em conta os benefícios e custos sociais, económicos, climáticos e ambientais.

1.26. O CESE apela para que sejam acordadas medidas específicas sobre os objetivos gerais em matéria de proteção do clima.

1.27. O CESE apela para que as metrópoles sejam tidas em conta nos principais projetos de infraestruturas, quer possam ou não beneficiar de financiamento pelo Fundo de Coesão.

1.28. O CESE recomenda a adoção de medidas concretas para tornar atraentes projetos de adaptação, repotenciação ou modernização da infraestrutura existente que continua a ser a espinha dorsal da atual rede e da capacidade instalada.

1.29. O CESE apoia o desenvolvimento da infraestrutura de dupla utilização para fins civis e de defesa, tanto no que se refere a infraestruturas físicas como tecnológicas (como o ERTMS e o SESAR), no âmbito do MIE e recomenda uma abordagem aberta e proativa no novo contexto geopolítico internacional (Iniciativa Três Mares, etc.).

1.30. O CESE recomenda que o MIE dê prioridade aos investimentos em infraestruturas transfronteiras da RTE-T, por forma a alcançar uma capacidade coerente e evitar estrangulamentos em todos os modos de transporte e, assim, obter uma rede de transportes plenamente integrada.

2. Apresentação da proposta da Comissão

2.1. A proposta tem por objetivo estabelecer a base jurídica do MIE para o período após 2020, sendo apresentada para uma União de 27 Estados-Membros.

2.2. A proposta⁽¹⁾ da Comissão, de 2 de maio de 2018, relativa ao QFP pós-2020 inclui um montante de 42 265 milhões de euros para o MIE, distribuído como segue:

MIE 2021-2027	Valores a preços correntes — EUR
Transportes, Nomeadamente:	30 615 493 000
— Dotação global	12 830 000 000
— Contribuição do Fundo de Coesão	11 285 493 000
— Apoio à mobilidade militar	6 500 000 000
Energia	8 650 000 000
Digital	3 000 000 000
TOTAL	42 265 493 000

2.3. A visão que se perfila é a de uma Europa que avança rumo a uma mobilidade com zero vítimas mortais em acidentes rodoviários, com emissões nulas e sem papel, para se tornar líder mundial no domínio das energias renováveis e ser pioneira na economia digital.

2.4. O MIE apoia o investimento nas infraestruturas de transportes, de energia e digitais através do desenvolvimento das redes transeuropeias (RTE) e promove igualmente a cooperação transfronteiriça para produção de energias renováveis. Essas redes e a cooperação transfronteiriça são cruciais para o funcionamento do mercado único, sendo igualmente estratégicas para concretizar a União da Energia, o mercado único digital e o desenvolvimento de modos de transporte sustentáveis.

2.5. O QFP para 2021-2027 estabelece um objetivo mais ambicioso de integração das questões climáticas em todos os programas da UE, fixando uma meta de 25 % da despesa da UE que deve contribuir para objetivos em matéria de clima. Espera-se que o MIE contribua grandemente para esta meta, com o objetivo de canalizar 60 % da sua dotação para objetivos climáticos.

2.6. As futuras necessidades de descarbonização e digitalização implicarão uma convergência crescente dos setores dos transportes, da energia e digital. As sinergias entre os três setores devem, pois, ser exploradas em pleno, maximizando a eficácia e a eficiência do apoio da União. A fim de incentivar e dar prioridade às propostas transeitoriais, a dimensão sinérgica das ações propostas será avaliada no âmbito dos critérios de atribuição.

2.7. O MIE visa que os transportes contribuam para a realização dos dois níveis da RTE-T (a rede principal até 2030 e a camada mais vasta até 2050). Estima-se que a conclusão da rede principal da RTE-T gerará 7,5 milhões de emprego-anos entre 2017 e 2030 com um aumento adicional do PIB na ordem de 1,6 % em 2030.

⁽¹⁾ COM (2018) 321 final.

2.8. Pela primeira vez, o financiamento da União para execução de projetos de utilização dupla civil e militar no setor dos transportes será atribuído pelo MIE.

2.9. Relativamente ao setor da energia, o foco está na conclusão das redes transeuropeias de energia através do desenvolvimento de projetos de interesse comum relativos a uma maior integração do mercado interno da energia e da interoperabilidade das redes através das fronteiras e dos setores; no desenvolvimento sustentável ao possibilitar a descarbonização, em especial através da integração das fontes de energia renováveis e da segurança do abastecimento, nomeadamente, tornando a infraestrutura mais inteligente e digitalizando-a.

2.10. No setor digital, o MIE maximiza os benefícios que todos os cidadãos, empresas e administrações públicas podem obter com o mercado único digital.

2.11. As infraestruturas de transporte, de energia e digitais serão apoiadas em diferentes graus por um conjunto de programas e instrumentos financeiros da UE, incluindo o MIE, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), o Fundo de Coesão, o Horizonte Europa, o InvestEU e o LIFE.

2.12. As ações do programa devem ser utilizadas para colmatar, de modo proporcionado, as lacunas do mercado ou situações de investimento insuficiente, sem duplicar ou excluir o financiamento privado, e devem ter claro valor acrescentado europeu.

2.13. Os resultados das avaliações *ex post* foram aprovados pela Comissão Europeia em 13 de fevereiro de 2018 ⁽²⁾ segundo cinco critérios: eficácia, eficiência, pertinência, coerência e valor acrescentado da UE. Seguem-se alguns extratos:

- O MIE é um instrumento eficaz e orientado de apoio ao investimento em RTE nos setores dos transportes, da energia e digital. Desde 2014, este mecanismo já investiu 25 mil milhões de euros que geraram cerca de 50 mil milhões de euros de investimento em infraestruturas na UE.
- O MIE proporciona um elevado valor acrescentado europeu a todos os Estados-Membros, ao apoiar projetos de conectividade com dimensão transfronteiriça.
- Pela primeira vez, uma parte do orçamento da coesão (11,3 mil milhões de euros para o setor dos transportes) foi executada em regime de gestão direta no âmbito do MIE.
- O MIE tem continuado a utilizar e a desenvolver instrumentos financeiros inovadores. No entanto, a sua utilização tem sido limitada devido às novas possibilidades oferecidas pelo FEIE.
- O MIE testou igualmente as sinergias intersetoriais, mas foi limitado pelos condicionalismos do atual quadro jurídico e orçamental. As orientações políticas setoriais e o instrumento MIE teriam de ser mais flexíveis para facilitar as sinergias e ter maior capacidade de resposta face aos novos desenvolvimentos tecnológicos e prioridades, como a digitalização, e ser capazes, simultaneamente, de acelerar a descarbonização e superar desafios sociais comuns como a cibersegurança.

2.14. A Comissão propõe continuar a implementação do novo programa, para os três setores do MIE, com gestão direta da Comissão Europeia e da sua Agência de Execução para a Inovação e as Redes (INEA).

2.15. O orçamento proposto abrange todas as despesas operacionais necessárias à execução do programa, assim como o custo dos recursos humanos e outras despesas administrativas associadas à gestão do programa.

2.16. Face ao MIE de 2014-2020, será aplicado um quadro de desempenho mais simples e todavia mais sólido para acompanhar a consecução dos objetivos e o seu contributo para os objetivos políticos da UE. Os indicadores para acompanhar a implementação e o progresso dirão respeito, em particular, ao seguinte:

- Redes interconectadas e eficientes e infraestrutura para uma mobilidade inteligente, sustentável, inclusiva, segura e protegida, assim como adaptação às exigências de mobilidade militar;

⁽²⁾ COM (2018) 66 final.

- Contribuição para a interconectividade e a integração dos mercados, a segurança do aprovisionamento energético e o desenvolvimento sustentável, através da viabilização da descarbonização; contribuição para a cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis;
- Contribuição para a implantação da infraestrutura de conectividade digital na União Europeia.

3. Observações na generalidade e na especialidade

3.1. O CESE destaca a importância estratégica do programa MIE, na perspetiva da integração do mercado interno, da mobilidade inteligente e da oportunidade de proporcionar um valor acrescentado concreto aos cidadãos, à coesão social e às empresas através deste programa, da prosperidade e do valor acrescentado para a UE no seu conjunto.

Até ao final de 2017, o MIE-Transportes já tinha atribuído 21,3 mil milhões de euros em subvenções para projetos da RTE-T, gerando um investimento total na ordem dos 41,6 mil milhões de euros.

3.2. Em 2018, serão assinadas mais convenções de subvenção relativas a um convite misto à apresentação de propostas, que combina subvenções do MIE com financiamento privado, incluindo do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos. Estima-se que por cada mil milhões de euros investidos na rede principal da RTE-T sejam criados até 20 000 postos de trabalho.

3.3. O CESE acolhe globalmente com agrado a proposta apresentada pela Comissão Europeia de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que cria o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014 para o período de 2021-2027.

3.4. O CESE reconhece que o MIE é um dos programas com maior êxito da UE e destaca a importância estratégica do MIE no que se refere à integração do mercado interno, à conclusão da União da Energia, à mobilidade inteligente e à oportunidade de a UE proporcionar um valor acrescentado concreto aos cidadãos, à coesão social e às empresas.

3.5. O CESE considera que a capacidade financeira do programa MIE no âmbito do próximo QFP deve ser aumentada e mais equilibrada, a fim de manter a sua elevada credibilidade e atratividade para os investidores. Um orçamento insuficiente poria em risco a conclusão das redes RTE-T e RTE-E, o que, na realidade, desvalorizaria os investimentos já efetuados a partir de fundos públicos.

3.6. O CESE salienta que o investimento em projetos de transporte digitais, inovadores e sustentáveis deve ser acelerado, para avançar para um sistema de transportes mais ecológico, verdadeiramente integrado, moderno, acessível a todos, mais seguro e eficiente. A coesão social a nível da UE tem de ser reforçada através do aumento do investimento público em projetos de valor acrescentado regional e europeu.

3.7. O CESE considera que as sinergias a nível dos projetos entre os três setores estão atualmente limitadas devido à rigidez do quadro orçamental no que diz respeito à elegibilidade dos projetos e dos custos.

3.8. O CESE congratula-se com o apoio técnico prestado para promover a elegibilidade de projetos maduros e de elevada qualidade e apoia a continuidade da prestação deste tipo de assistência, juntamente com uma atualização dos critérios de avaliação para identificar mais facilmente o valor acrescentado dos projetos. Há que adotar medidas adicionais para simplificar os requisitos administrativos, e não apenas para as subvenções de pequeno montante.

3.9. O CESE salienta que tanto a Comissão como os Estados-Membros têm de continuar empenhados nos principais objetivos políticos do MIE, a saber, a conclusão da rede principal da RTE-T até 2030 e a transição para uma mobilidade limpa, competitiva, inovadora e conectada, incluindo uma infraestrutura de base da UE de carregamento para os combustíveis alternativos até 2025. As ligações multimodais e transfronteiras têm grande importância neste contexto.

3.10. O MIE tem de visar projetos energéticos capazes de garantir uma maior independência e segurança energética na UE. O MIE tem também de apoiar a criação de instalações de armazenamento de eletricidade.

3.11. O CESE considera que os interconectores transfronteiriços de energia são fatores fundamentais para a integração das energias renováveis, não só porque permitem o transporte de longa distância de eletricidade proveniente de fontes renováveis, mas também porque funcionam como uma fonte de flexibilidade essencial do sistema.

3.12. O papel dos coordenadores europeus deve ser reforçado, a fim de permitir uma avaliação exaustiva dos projetos concluídos ou numa fase avançada da obra, das realizações reais e dos estrangulamentos remanescentes. A Comissão deve assegurar que a prioridade dos convites à apresentação de propostas reflete a sua avaliação.

3.13. O CESE entende que o setor dos transportes deve tirar pleno partido das tecnologias digitais e inovadoras e reconhece que as novas infraestruturas de transportes inovadoras são mais atraentes para o investimento, em especial por parte do setor privado.

3.14. O CESE considera que o investimento no setor dos transportes, nomeadamente na rede transeuropeia de transportes (RTE-T), é crucial para o crescimento e emprego na Europa. É por esta razão que defende o reforço do orçamento do Mecanismo Interligar a Europa após 2020, com as subvenções a permanecerem a sua principal componente. Com efeito, há uma série de projetos de infraestruturas de transporte que são vitais para a competitividade da UE, mas que não geram o retorno do investimento necessário para atrair os investidores privados. Exigem, por conseguinte, um forte empenho da UE e das autoridades públicas nacionais a este respeito.

3.15. A Comissão Europeia deve preservar a integridade da capacidade financeira do MIE e deixar de reduzi-la a favor de outros programas (FEIE, PEDID — Programa Europeu de Desenvolvimento Industrial no domínio da Defesa).

3.16. O CESE salienta a necessidade de dar prioridade a projetos de grande escala a nível da UE para digitalizar os transportes, como o ERTMS, o SESAR e a condução autónoma. Para realizar estes projetos, é necessária uma combinação de recursos: os fundos públicos do MIE e os fundos privados garantidos pelo InvestEU. A cobertura 5G da rede RTE-T é também fundamental. Entre 1995 e 2016, apenas 8 % dos 51 000 km de corredores da rede principal foram equipados com o ERTMS; a este ritmo serão necessários mais de 200 anos para equipar toda a rede principal. Concluir este objetivo até 2030 exigiria um investimento de 15 mil milhões de euros e uma enorme aceleração do programa, assegurando assim um tráfego ferroviário na Europa sem descontinuidades e com mais capacidade, segurança e pontualidade.

3.17. A mobilidade elétrica é uma parte essencial da transição para transportes sustentáveis e pode igualmente permitir intercâmbios veículo-rede quando a capacidade de armazenamento das baterias dos veículos elétricos é utilizada como fonte de flexibilidade para a rede. A interoperabilidade nas interfaces veículo-rede deve ser uma prioridade fundamental em toda a UE. O MIE deve igualmente assegurar a existência de mecanismos de certificação nos casos em que a eletricidade produzida a partir de fontes renováveis é utilizada em aplicações de transportes, por exemplo através da utilização de certificados de «garantia de origem» renovável.

3.18. As sinergias são fundamentais para o êxito da implementação do MIE. São exemplo de tais sinergias os pontos de carregamento de veículos elétricos alimentados por eletricidade produzida a partir de fontes renováveis, os lugares de estacionamento cobertos por painéis solares fotovoltaicos e o desenvolvimento de tecnologias de interface veículo-rede.

3.19. Deve igualmente ser considerada a eletrificação do transporte rodoviário. Para os camiões e autocarros, seriam necessários 10 mil milhões de euros para eletrificar cerca de 7 000 km de autoestradas no período de referência.

3.20. O desenvolvimento e a reabilitação das infraestruturas de transporte na UE são ainda bastante fragmentados e representam um grande desafio em termos de capacidade e de financiamento. São de importância estratégica para assegurar tanto o crescimento sustentável, o emprego e a competitividade, como a coesão social e territorial na UE.

3.21. No setor das infraestruturas de transporte existem 11,2 milhões de trabalhadores. Em geral, as necessidades e as condições de trabalho devem igualmente ser tidas em conta no quadro do MIE. O CESE apela para medidas tais como controlos eficazes, um alojamento de pernoita moderno e um número suficiente de parques de estacionamento com equipamento adequado.

3.22. O CESE observa que, na sua forma atual, a proposta da Comissão enfraqueceu o compromisso anterior de consagrar «a maior parte» do orçamento no setor da energia a projetos de eletricidade. O CESE congratula-se com o facto de a Comissão ter a expectativa de que este compromisso será honrado no âmbito do atual MIE até ao final do período de programação. O cumprimento deste compromisso é essencial para garantir a conformidade do MIE com a política da UE em matéria de clima e energia.

3.23. No que diz respeito à inclusão das instalações de energia renovável entre os projetos elegíveis para a componente energética do MIE, convém alterá-la por forma a abarcar tanto os projetos de grande escala como as carteiras de projetos de pequena escala. Trata-se de um elemento fundamental para melhorar a utilização dos fundos da UE destinados às energias renováveis, tal como descrito na reformulação da Diretiva Energias Renováveis.

3.24. O CESE observa que, a preços constantes, a dotação de 2021-2027 para o MIE e a contribuição do Fundo de Coesão representam cortes de 12 %-13 %. É necessário rever este aspeto. Ao mesmo tempo, é importante concretizar as prioridades do MIE em matéria de transportes. A parte do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional que não tenha sido utilizada pelos Estados-Membros beneficiários nos três primeiros anos deve ser afetada no mesmo país, de acordo com essas prioridades.

3.25. A avaliação intercalar do MIE incidiu principalmente sobre aspetos quantitativos, não obstante a natureza muito concreta da maioria dos projetos.

3.26. Há que realizar uma verdadeira avaliação quantitativa e qualitativa no final do período de 2014-2020 dos projetos concluídos e dos que estão numa fase avançada da obra.

3.27. A proposta não inclui uma avaliação da eficácia dos projetos, conforme criticou o Tribunal de Contas Europeu (TCE) no seu relatório de 2018. O CESE insta, por conseguinte, a que se examine, nomeadamente, a evolução do desenvolvimento da RTE-T, bem como as alterações nos fluxos de tráfego de passageiros e de mercadorias. Além disso, o CESE insta a que se proceda a uma análise socioeconómica do custo-benefício dos projetos RTE-T que tenha em conta os benefícios e custos sociais, económicos, climáticos e ambientais.

3.28. O CESE propõe que o êxito do MIE não seja garantido exclusivamente pelo montante de fundos atribuídos nem pelo número de projetos apoiados. A metodologia de avaliação deve ser ajustada.

3.29. O CESE considera igualmente que se devem examinar formas de melhorar os métodos de comunicação dos resultados positivos do MIE. É necessária também maior previsibilidade.

3.30. As metrópoles europeias são as regiões da UE onde há mais tráfego, sendo que quase todo o transporte tem como origem ou destino uma metrópole. O CESE apela para que as aglomerações sejam tidas em conta nos principais projetos de infraestruturas, quer possam ou não beneficiar de financiamento pelo Fundo de Coesão.

3.31. O CESE congratula-se com o facto de que o MIE apoiará, pela primeira vez, a infraestrutura de transporte de dupla utilização civil e militar com 6,5 mil milhões de euros, a fim de melhorar a mobilidade militar na UE, em conformidade com a comunicação conjunta de novembro de 2017 ⁽³⁾ e o plano de ação de março de 2018 ⁽⁴⁾.

3.32. O CESE acolhe favoravelmente os objetivos definidos no Plano de Ação para a Mobilidade Militar e apoia uma União da Defesa tanto em termos de melhoria das infraestruturas como de criação de sinergias. A infraestrutura de dupla utilização para fins civis e de defesa deve ser desenvolvida ao longo da rede RTE-T e também nas regiões mais expostas ao risco militar.

Bruxelas, 19 de setembro de 2018.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Luca JAHIER

⁽³⁾ Bruxelas, 10.11.2017, JOIN (2017) 41 final, Comunicação Conjunta ao Parlamento Europeu e ao Conselho — Melhorar a mobilidade militar na União Europeia.

⁽⁴⁾ Bruxelas, 28.3.2018, JOIN (2018) 5 final, Comunicação Conjunta ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o Plano de Ação para a Mobilidade Militar.