

Consulta sobre a Futura Política Relativa à Rede Transeuropeia de Transportes

PARECER

1. Saudamos, em primeiro lugar, a iniciativa da Comissão Europeia de colocar em consulta pública o documento de trabalho sobre a futura política relativa à Rede Transeuropeia de Transportes, possibilitando assim uma ampla participação de todas as entidades interessadas neste processo.

Nos pontos seguintes apresentamos algumas observações ao documento de trabalho centradas, em particular, nas questões metodológicas de planeamento da RTE-T.

2. Na Introdução do documento são enunciadas as razões pelas quais a Comissão entende que deve ser modernizada a política relativa à RTE-T a ser consagrada no Livro Branco e são também enunciados alguns atributos a que a RTE-T deve obedecer para melhor servir as necessidades de mobilidade dos cidadãos e empresas e a competitividade da UE.

Sem pôr em causa as razões apontadas, em nosso entender, a política relativa à RTE-T a consagrar no Livro Branco deverá, em primeiro lugar, assegurar que são atingidos com maior celeridade e eficácia os objectivos gerais que a RTE-T deve prosseguir nos termos do TFUE – Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

3. Na breve caracterização da Rede Base, feita na Introdução, refere-se que esta “...seria a expressão genuína de uma óptica europeia de planeamento orientada para o melhoramento sistemático da eficiência do sistema de transportes...”.

Estamos de acordo com aquela caracterização desde que o termo “eficiência” seja entendido, não no sentido restrito da simples eficiência do transporte, mas no seu sentido mais amplo de alcance do conjunto dos objectivos estabelecidos no TFUE para a RTE-T.

4. Concordamos, como se refere na Introdução, que “...*por rede base não deve entender-se uma rede que abrange apenas o núcleo geográfico da UE...*”. Mas, a rede base também não pode ser apenas, como refere o texto “...*a parte da RTE-T em que se concentrariam os instrumentos disponíveis, financeiros e não financeiros, para garantir a sua efectiva execução*”.

Em nosso entender a rede base não pode deixar de ser a expressão de um justo equilíbrio entre a necessidade de dar resposta à procura de tráfego nas regiões do centro económico da UE e a de garantir a adequada acessibilidade às regiões periféricas e ultra-periféricas da UE.

5. No ponto do documento relativo ao “Seguimento do Livro Verde” é feita uma referência muito sucinta ao trabalho desenvolvido pelos vários Grupos de Peritos.

Não podemos deixar de realçar, ainda que a partir de uma análise preliminar, que o conjunto dos relatórios produzidos nos parecem constituir um contributo técnico de elevado mérito, que fornece elementos de orientação muito úteis para o planeamento da RTE-T.

6. Sobre a Metodologia de Planeamento da RTE-T, parece-nos que não deviam deixar de ser enunciados, em primeiro lugar, os pressupostos de planeamento que têm de ser rigorosamente respeitados e que são os estabelecidos no TFUE. No TFUE estão enunciadas, para a RTE-T, as funções de interconexão e interoperabilidade das redes nacionais, as de acesso a essas redes e as de ligação das regiões insulares, sem litoral e periféricas às regiões centrais da Comunidade, prosseguindo objectivos gerais de desenvolvimento do mercado interno, livre circulação, reforço da coesão económica e territorial e de desenvolvimento harmonioso do conjunto da comunidade.

Em nosso entender, estes pressupostos de planeamento deverão aplicar-se à RTE-T, no seu conjunto dizendo respeito, portanto, quer à rede global quer à rede base. Sendo certo que a rede base será um subconjunto de rede global haverá, ainda assim, que assegurar uma adequada integração e complementaridade dos dois níveis da rede por forma a que globalmente possa ser potenciado e maximizado o desempenho global do conjunto da RTE-T no alcance dos objectivos que prossegue.

7. Sobre a relação entre a rede global e a rede base, parece-nos de salientar que deve ser evitada a todo o custo qualquer “tentação” de atribuir uma “maior vocação” à rede global para os objectivos da coesão e de ligação das regiões periféricas e ultraperiféricas às regiões centrais da União e de atribuir à rede base uma “maior vocação” para os objectivos da competitividade internacional da UE e de eficiência do transporte.

Embora essa perspectiva não esteja enunciada no texto apresentado, parece-nos que não está de todo excluído o risco de que tal possa ocorrer no processo de aplicação prática da metodologia proposta, em termos gerais, no presente documento.

8. Julgamos não ser excessivo insistir em que, nos corredores onde há massificação e concentração de fluxos de tráfego, haverá sempre diversas soluções de investimento em infra-estruturas e equipamentos porquanto, à partida, estarão garantidos os níveis de procura que permitem sustentar e viabilizar, quer do ponto financeiro quer económico, os investimentos nas melhores e mais eficientes soluções técnicas bem como na sua exploração.

Pelo contrário, é nas regiões onde são débeis os fluxos de tráfego e onde não existe “massa crítica” que viabilize soluções de transporte economicamente competitivas que são maiores os problemas de acessibilidade com custos duplamente penalizantes (distância e custo.km) para o seu desenvolvimento económico.

9. Em nosso entender, entre o nível global e o nível base da RTE-T deverão ser estabelecidos princípios e regras de relação que permitam garantir que, da forma mais económica possível, fiquem asseguradas para todo o território da União standards mínimos de qualidade quanto aos requisitos de mobilidade e acessibilidade de bens e pessoas.

10. Sobre o planeamento da rede base refere-se, no documento, que aquela será constituída “*pelos nós e ligações de maior importância estratégica e económica no conjunto da UE*”. Subscrevemos esta posição, desde que a avaliação da importância estratégica e económica dos nós e ligações seja feita relativamente à função e contributo que esses nós têm ou podem ter para o alcance dos objectivos gerais fixados no TFUE para a RTE-T, nomeadamente os de reforço da coesão económica e territorial, de desenvolvimento do mercado inteiro e de sustentabilidade do transporte.

11. Concordamos genericamente com os critérios enunciados para a determinação da configuração da rede numa base geográfica bem como com os princípios gerais da concepção da RTE-T no seu conjunto.

Quanto ao “dimensionamento e equipamento” dos elementos que compõem a rede, parece-nos que para além dos requisitos enunciados deverão também ser estabelecidos standards mínimos de qualidade a respeitar para o conjunto do território da União (e dos clientes do tráfego de passageiros e mercadorias) em particular, no que ao nível da rede base diz respeito.

12. Concordamos também, em termos gerais, com as etapas e processo de planeamento da rede base enunciados no pressuposto de que haverá flexibilidade e ponderação na sua aplicação prática.

Em nosso entender haverá, por exemplo, que encontrar critérios de avaliação da importância relativa de um “nó” quando estão em causa efeitos cumulativos ligados, designadamente, às funções urbana, portuária, aeroportuária, de capital de uma região industrial ou mineira.

Será também necessário ter presente, em nosso entender, que a importância relativa de dois nós da mesma dimensão, um situado no centro da Europa, outro situado numa região periférica, não pode ser a mesma, para efeito de integração na rede.

13. Apoiamos a referência feita no documento aos actuais projectos prioritários segundo a qual deverão formar uma parte essencial da rede base. Recordamos que o Grupo Van Miert, quando seleccionou aqueles projectos, referiu que aqueles eram os projectos que mais contribuíam para o tráfego transnacional nos maiores eixos transeuropeus caracterizados pelos maiores fluxos “inevitáveis” por razões económicas ou geográficas e que os eixos identificados deveriam ser completados por uma análise mais detalhada dos fluxos de tráfego numa UE de 27 países, juntamente com a definição de uma rede básica integrando esses eixos.

É nosso entender que, no caso de Portugal, os actuais projectos prioritários, não podem deixar de integrar a Rede Base. Manifestamos também o nosso apoio à utilização de uma metodologia de análise multicritério no processo de optimização e avaliação do impacto no planeamento da rede.

14. Por último, quanto ao planeamento da RTE-T, julgamos que não pode deixar de ser feita uma análise e avaliação prospectiva da inserção da economia da UE nos mercados globais construindo, a partir daí, uma visão mais abrangente da globalização dos tráfegos, da inserção da Europa nos fluxos globais e no cabal

aproveitamento do potencial estratégico da localização de territórios europeus que, embora hoje se encontrem fora dos grandes centros económicos da Europa, poderão vir a contribuir para uma melhor inserção do sistema de transporte da UE no sistema global de transporte.

Esta “visão” possibilitará, em nosso entender, um melhor aproveitamento do potencial das regiões periféricas do território europeu, como será exemplo a fachada Atlântica, contribuindo para uma melhor inserção da Europa no mercado global e para a concretização de políticas efectivas de coesão territorial.

15. No ponto relativo à “ Avaliação, definição de prioridades e instrumentos não financeiros” não parece ser totalmente clara a distinção entre a *identificação dos “elementos”* que devem integrar a rede base, a *identificação dos projectos* de elevado valor acrescentado europeu (EVAE) e a *selecção de projectos* de EVAE a merecerem apoio financeiro através de determinados instrumentos financeiros comunitários.

Em nosso entender, a *identificação dos elementos* que devem integrar a rede base será feita no processo do seu planeamento, de acordo com a metodologia e avaliação, por análise multicritério, como é apresentado no capítulo 3 do documento.

A *identificação de projectos* de EVAE poderia ser feita, afigurasse-nos, através de uma avaliação preliminar, de acordo com metodologia a definir, e à luz dos critérios de avaliação do valor acrescentado europeu a serem estabelecidos para cada tipologia de projecto.

A *selecção dos projectos* de EVAE para efeito de financiamento através de determinados instrumentos comunitários deveria continuar a ser feita através de “Calls” com base nos resultados da avaliação do valor acrescentado europeu calculados através de metodologias bem definidas para cada tipologia de projecto.

16. Quanto ao “Financiamento” somos de parecer que a criação de um quadro europeu integrado de financiamento poderá contribuir, efectivamente, para melhorar a utilização da contribuição financeira da EU na concretização das orientações da RTE-T.

No entanto, esse quadro europeu integrado de financiamento, ao materializar a responsabilidade solidária das instâncias comunitárias e de cada Estado Membro na construção do projecto comum da União que é a Rede Transeuropeia, não pode deixar de ter em linha de conta e respeitar a vocação específica de cada instrumento financeiro comunitário e o princípio da subsidiariedade à luz do qual são atribuídos os financiamentos.

17. Consideramos positivo, por último, o quadro jurídico proposto para a revisão da RTE-T conforme recomendações do Grupo de Juristas da Comissão.

Na linha do que é proposto ficará garantida, designadamente, uma resposta mais rápida e eficaz da Comissão nas situações que necessitam de ser completadas ou

especificadas e em que não será justificável a necessidade de deliberação do Parlamento Europeu e do Conselho.

GPERI, 15 de Setembro de 2010.