

Bruxelas, 19 de Outubro de 2011

## **Interligar a Europa: a nova rede básica de transportes da UE**

***A Comissão adoptou hoje uma proposta que visa transformar o actual mosaico heterogéneo de estradas, caminhos-de-ferro, aeroportos e canais da Europa numa rede de transportes unificada (RTE-T). A nova rede de base suprimirá os estrangulamentos, melhorará as infra-estruturas e racionalizará as operações de transporte transfronteiras em toda a UE, em benefício dos passageiros e das empresas. Melhorará ainda as ligações entre os diferentes modos de transporte e contribuirá para a realização dos objectivos da UE respeitantes às alterações climáticas, reduzindo as emissões de CO<sub>2</sub> dos transportes.***

O Vice-Presidente da Comissão Europeia Siim Kallas, responsável pelos transportes, afirmou a este respeito: «Os transportes são fundamentais para a eficiência da economia da UE, mas há ligações vitais que estão por fazer. Os caminhos-de-ferro da Europa utilizam sete bitolas diferentes e só 20 dos nossos principais aeroportos e 35 dos principais portos estão directamente ligados à rede ferroviária. Sem boas ligações, a Europa não pode crescer nem prosperar».

A nova política decorre de um processo de consultas ao longo de dois anos e preconiza a criação, até 2030, de uma rede básica de transportes, que funcionará como trave mestra dos transportes no quadro do mercado único. As propostas de financiamento hoje publicadas (para o período 2014-2020) centram também especificamente o financiamento dos transportes pela UE nesta rede de base, que vai preencher lacunas nas ligações transfronteiras, suprimir estrangulamentos e tornar a rede mais inteligente.

A nova RTE-T de base apoiar-se-á numa rede global de vias a nível regional e nacional que alimentarão a rede de base. Esta rede será largamente financiada pelos Estados-Membros, havendo algumas possibilidades de utilização de fundos da UE para os transportes e as regiões, nomeadamente através de novos instrumentos de financiamento inovadores. O objectivo é assegurar que, gradualmente e até 2050, a grande maioria dos cidadãos e empresas europeus estejam, no máximo, a trinta minutos de viagem da rede global.

Globalmente, a nova rede de transportes proporcionará:

- deslocações mais seguras e com menos congestionamentos;
- viagens mais rápidas e com menos tempos mortos;

Os 31 700 M€ atribuídos aos transportes no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa do QFP (quadro de financiamento plurianual) funcionarão, na prática, como capital de arranque que estimulará mais investimentos dos Estados-Membros com vista à construção de ligações transfronteiras difíceis que de outra forma não seriam realizadas. Cada milhão de euros gasto a nível europeu vai mobilizar 5 milhões dos governos dos Estados-Membros e 20 milhões do sector privado.

Anexam-se mapas que mostram a RTE-T (rede transeuropeia de transportes) de base prevista para 2030, bem como os corredores essenciais previstos para o período de financiamento 2014-2020.

### **Contexto:**

A nova política estabelece uma rede de transportes para a Europa muito menor e definida com mais rigor. O objectivo é centrar a despesa num menor número de projectos susceptíveis de gerarem real valor acrescentado europeu. Os Estados-Membros serão também confrontados com requisitos mais estritos em termos de especificações comuns, aplicáveis através das fronteiras, e obrigações legais respeitantes à efectiva conclusão do projecto.

A RTE-T tem duas camadas: uma rede de base, a concluir até 2030, e uma rede global, a concluir até 2050. A rede global assegurará a cobertura total da UE e a acessibilidade de todas as regiões. A rede de base dará prioridade às ligações e nós mais importantes da RTE-T, devendo estar plenamente funcional em 2030. Ambas as camadas incluem todos os modos de transporte: rodoviário, ferroviário, aéreo, fluvial e marítimo, bem como plataformas intermodais.

As orientações para a RTE-T estabelecem requisitos comuns para a infra-estrutura da rede, sendo mais exigentes para a rede de base. As operações de transporte serão, assim, mais fluidas em toda a rede. Esta nova política promove ainda a criação de sistemas de gestão do tráfego que permitirão otimizar a utilização das infra-estruturas e, graças ao aumento da eficiência, reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>.

A realização da rede de base será facilitada com o recurso à estratégia dos corredores. Dez corredores constituirão a base para o desenvolvimento coordenado das infra-estruturas da rede de base. Abrangendo, no mínimo, três modos, três Estados-Membros e dois troços transfronteiras, estes corredores juntarão os Estados-Membros em causa, bem como as partes interessadas, nomeadamente gestores e utilizadores das infra-estruturas. Os coordenadores europeus dirigirão as «plataformas de corredor», que reunirão todas as partes interessadas; estas plataformas são um importante instrumento para garantir a coordenação, a cooperação e a transparência.

See [http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm) for core network maps, national maps, projects lists.

### **Factos e dados essenciais / perguntas frequentes**

- Os transportes são fundamentais para a eficiência da economia europeia.
- Prevê-se que o transporte de mercadorias cresça 80% até 2050 e o transporte de passageiros mais de 50%.
- O crescimento exige trocas comerciais e estas exigem transportes. As zonas da Europa que não disponham de boas ligações não irão prosperar.

### **Dados da nova rede de base**

A rede de base ligará:

- 83 grandes portos europeus por caminho-de-ferro e estrada
- 37 aeroportos essenciais a grandes cidades por caminho-de-ferro
- 15 000 km de linhas ferroviárias adaptadas para a alta velocidade
- 35 grandes projectos transfronteiras para reduzir os estrangulamentos.

Esta rede será a **seiva vital** do mercado único, permitindo a circulação verdadeiramente livre de mercadorias e pessoas em toda a União.

### **Financiamento da nova rede de base:**

Calcula-se que o custo da primeira fase de financiamento da rede de base (2014 – 2020) será de 250 000 M€ (ver lista de projectos anexa). A rede de base deve ficar concluída até 2030.

O Mecanismo Interligar a Europa disponibiliza, para as infra-estruturas de transporte, 31 700 M€ no próximo período financeiro (2012 – 2020). 80% deste montante será utilizado para apoiar:

- **Projectos da rede de base** – Trata-se de projectos prioritários nos 10 corredores essenciais da rede de base. Também será possível financiar um número reduzido de projectos noutros troços de elevado valor acrescentado europeu da rede de base.
- **Projectos horizontais** – São projectos essencialmente informáticos, como, por exemplo, os sistemas SESAR (a vertente tecnológica do sistema de gestão do tráfego aéreo do céu único europeu) e ERTMS (sistema europeu de gestão de tráfego ferroviário), que é necessário utilizar nos principais corredores de transporte. Trata-se de uma prioridade especial, dado que outra inovação na nova rede de base é a imposição de obrigações mais exigentes aos sistemas de transporte, no sentido de «aderirem», ou seja, investirem essencialmente no alinhamento com as normas da UE em vigor, nomeadamente nos sistemas comuns de sinalização ferroviária.

O restante financiamento pode ser atribuído a projectos *ad hoc*, inclusive projectos para a rede global.

### **Como saber que projectos de transporte serão financiados no meu país?**

O princípio básico é que cada país beneficia de acesso a uma forte rede de base europeia de transportes que permitirá a livre circulação de pessoas e mercadorias. Todos os países europeus ficarão ligados a esta rede.

A lista dos projectos identificados como prioritários para financiamento da UE no próximo período financeiro (2014–2020) consta do anexo do Regulamento Interligar a Europa – ver anexo do presente MEMO (link).

Estes projectos são elegíveis para financiamento pela UE no período 2014–2020, dado que:

- satisfazem os critérios estabelecidos na metodologia para serem incluídos na rede de base (ver abaixo mais informações sobre a metodologia e os critérios),
- produzem elevado valor acrescentado europeu e
- atingiram maturidade suficiente para serem executados entre 2014 e 2020.

Compete aos Estados-Membros apresentar propostas circunstanciadas à Comissão, pois é com base nelas que será concedido financiamento. Este processo deverá ter lugar já em 2014. O nível exacto do financiamento da UE depende ainda das características das propostas nacionais. Globalmente, a contribuição da UE para um grande projecto de infra-estruturas de transporte rondará, normalmente, 20% dos custos de investimento num período orçamental de sete anos. Os apoios poderão ascender a 50% para estudos específicos e a 40% para estudos e obras de construção de projectos transfronteiras. A parte restante virá dos Estados-Membros, das autoridades regionais e, eventualmente, de investidores privados.

### **E se eu não estiver na rede de base? O que é a rede global? Quem a financia e como funciona?**

A nível regional e nacional, a chamada rede global irá alimentar a rede de base. Esta rede global é abrangida pela política RTE-T. Será, em larga medida, gerida pelos próprios Estados-Membros, podendo ser disponibilizado algum financiamento no âmbito da política dos transportes e, obviamente, da política regional.

Trata-se da aplicação do princípio da subsidiariedade. É nossa intenção que, gradualmente e até 2050, a grande maioria dos cidadãos e empresas europeus estejam, no máximo, a 30 minutos de viagem desta rede global.

As novas orientações para a RTE-T vão bem mais longe do que antes na especificação de requisitos, e incluem igualmente a rede global, de modo a que, com o tempo e no horizonte 2050, grande parte da rede global esteja conforme com normas plenamente interoperáveis e eficientes para os caminhos-de-ferro, automóveis eléctricos, etc.

### **Quais são os requisitos mais exigentes para a rede de base?**

Existem dois importantes conjuntos de requisitos aplicáveis aos projectos que recebem financiamento para a rede de base: a) requisitos técnicos a aplicar e b) novas exigências legais de conclusão dos projectos.

#### **Requisitos técnicos:**

É lógico, em especial numa rede de base, que os requisitos técnicos assegurem a interoperabilidade de toda a rede. Por exemplo, no âmbito do ERTMS, os STI (sistemas de transporte inteligentes) de base que controlam os comboios têm de funcionar em toda a rede. Do mesmo modo, as normas de segurança rodoviária, no que respeita aos requisitos de segurança nos túneis e nas estradas, têm de ser aplicadas em toda a rede e a tecnologia dos STI deve obedecer a essas normas. Também no caso de virem a ser criados, nas infra-estruturas, postos de recarga de baterias para automóveis eléctricos, há que respeitar normas comuns para que os automóveis possam utilizar esses postos em toda a rede.

#### **Requisitos legais:**

Das novas orientações para a RTE-T consta um novo requisito legal exigente que obriga os Estados-Membros com projectos que receberam financiamento para a rede de base a concluírem esses projectos até 2030, ano da conclusão da rede de base. No entanto, este requisito legal deverá funcionar como um incentivo claro aos Estados-Membros para respeitarem o calendário dos projectos no domínio dos transportes.

### **Como se obterão os 250 000 M€ necessários para a rede de base?**

Os 31 700 M€ atribuídos aos transportes no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa do QFP funcionarão, na prática, como capital de arranque que estimulará mais investimentos dos Estados-Membros para construir ligações transfronteiras difíceis que de outra forma não seriam realizadas.

O financiamento RTE-T produz um efeito de alavanca muito forte. A experiência dos últimos anos mostra que cada milhão de euros gasto a nível europeu mobiliza 5 milhões dos governos dos Estados-Membros e 20 milhões do sector privado.

Para além desta mobilização de capitais, existe agora a possibilidade de uma nova forma de intervenção do sector privado, através de instrumentos de financiamento inovadores, como as obrigações para projectos.

## **Como funciona o co-financiamento? Qual é a contribuição dos Estados-Membros e a da Europa?**

A infra-estrutura de transportes exige enormes investimentos, pelo que a maior parte virá sempre dos Estados-Membros. O papel da Europa em termos de investimento e coordenação consiste em acrescentar valor, eliminando os estrangulamentos complexos e criando as ligações que faltam, e apoiar a criação de uma verdadeira rede europeia de transportes.

As taxas normais de co-financiamento dos projectos RTE-T da rede de base serão:

- até 50% para estudos;
- até 20% para obras (por exemplo, obras preliminares para um túnel importante);
- para projectos de ligações transfronteiras ferroviárias e fluviais será possível, em alguns casos, aumentar a taxa de co-financiamento (até 40%);
- para determinados projectos STI, como o ERTMS, é possível oferecer uma taxa de co-financiamento mais elevada, até 50%, para ajudar os Estados-Membros a efectuarem a transição.

## **Como foram escolhidos os projectos para a rede de base?**

A prioridade era reorientar o financiamento da UE para os transportes a fim de criar uma verdadeira rede europeia, em vez de procurar resolver apenas os problemas dos estrangulamentos de modo disperso.

Nesse sentido, foi elaborada uma nova metodologia com base em extensas consultas com os Estados-Membros e as partes interessadas. O objectivo era criar uma rede europeia que ligasse os grandes centros sociais e económicos e os nós de ligação a países terceiros (portos, aeroportos e ligações terrestres) e construir a infra-estrutura necessária de apoio ao mercado único, à competitividade e ao desenvolvimento económico.

A metodologia engloba diversas etapas. A primeira é a selecção dos nós principais, que devem obedecer a determinados critérios estatísticos, designadamente as capitais e outros centros sociais e económicos importantes, os grandes portos (critérios de volume e território) e aeroportos (critérios de volume e território) e os nós de ligação a países terceiros. A segunda é o processo de ligação desses nós com os modos de transporte terrestre – ferroviário, fluvial e rodoviário (alguns já existem, noutros há estrangulamentos e noutros falta de ligações). A terceira é uma análise detalhada dos grandes fluxos de tráfego – passageiros e mercadorias. Estes elementos são essenciais para definir os troços prioritários da rede de base e identificar claramente os troços prioritários nos casos em que é necessário melhorar ou construir infra-estruturas ou eliminar estrangulamentos.

Neste contexto, foi definida uma rede de base estratégica que liga nós estrategicamente importantes e itinerários multimodais e tem conta os grandes fluxos de tráfego.

Todos os projectos da rede de base são prioritários para co-financiamento da UE. No entanto, para o período de financiamento de 2014–2020, é dado especial realce ao financiamento dos projectos transfronteiras que produzem maior valor acrescentado europeu.

### **O que são exactamente os corredores e por que razão precisamos deles?**

A experiência mostra que é muito difícil executar de modo coordenado projectos transfronteiras, bem como outros projectos de transporte, em diversos Estados-Membros. Na verdade, é muito fácil criar sistemas e ligações divergentes e gerar ainda mais estrangulamentos.

Uma das principais inovações das novas orientações para a RTE-T é o estabelecimento de 10 corredores essenciais na rede de base. Esses corredores vão ajudar a desenvolver a rede. Cada corredor tem de incluir três modos, três Estados-Membros e dois troços transfronteiras.

Serão criadas "plataformas de corredor" que reunirão todas as partes interessadas e os Estados-Membros. A plataforma de corredor é uma estrutura de governação que definirá e executará «planos de desenvolvimento do corredor» para que as obras ao longo do corredor, em diferentes Estados-Membros e nas diferentes etapas, possam ligar-se de modo eficaz. Os coordenadores europeus dirigirão as plataformas dos 10 corredores essenciais da rede de base.

### **Como irá a nova RTE-T atingir os objectivos ecológicos?**

A RTE-T é uma ferramenta essencial para a política de transportes poder atingir o objectivo global de, até 2050, reduzir em 60% as emissões dos transportes (ver o Livro Branco Transportes 2050 publicado este ano). A RTE-T é essencialmente uma rede de transporte multimodal que facilita substancialmente a transferência de passageiros e mercadorias da estrada para o caminho-de-ferro e outros modos de transporte. Todos os projectos RTE-T devem ser submetidos a uma rigorosa avaliação do impacto ambiental antes de se poderem candidatar a verbas da UE. Para tal, devem cumprir todos os requisitos de planeamento e sustentabilidade estabelecidos na legislação ambiental da UE.

**Contexto da política RTE-T - A política RTE-T, política das redes transeuropeias,** existe para criar infra-estruturas de transporte e interligações que sirvam de base ao mercado único, assegurar a livre circulação de pessoas e mercadorias e apoiar o crescimento, a criação de emprego e a competitividade da UE. No passado, os sistemas de transporte na Europa desenvolveram-se em larga medida numa perspectiva nacional, o que conduziu à ausência ou deficiência das interligações de transporte nas fronteiras ou ao longo dos corredores essenciais. Interligações de transporte deficientes dificultam o crescimento económico. Desde os anos 80 que a política RTE-T tem canalizado o financiamento da UE para o apoio ao desenvolvimento de projectos essenciais de infra-estruturas europeias, tendo em muitos e importantes casos sido coroada de êxito (ver link). No entanto, atendendo em especial ao difícil período financeiro actual, é necessário reorientar a despesa da UE nos transportes para iniciativas que produzam o máximo valor acrescentado, ou seja, para a criação de uma forte rede europeia de base.