



REDES TRANSEUROPEIAS — ORIENTAÇÕES

O Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) mantém as redes transeuropeias (RTE) nos domínios dos transportes, da energia e das telecomunicações, mencionadas pela primeira vez no Tratado de Maastricht, a fim de ligar todas as regiões da UE. Estas redes são instrumentos destinados a contribuir para o crescimento do mercado interno e do emprego, perseguindo, simultaneamente, objetivos em matéria de ambiente e desenvolvimento sustentável. Em finais de 2013 teve lugar uma reforma fundamental da rede transeuropeia de transportes.

BASE JURÍDICA

Artigos 170.º a 172.º e artigo 194.º, n.º 1, alínea d), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (o último com especial referência à energia).

Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE

OBJETIVOS

O Tratado de Maastricht conferiu à UE a missão de criar e desenvolver redes transeuropeias (RTE) nos domínios dos transportes, das telecomunicações e da energia, a fim de ajudar a desenvolver o mercado interno, reforçar a coesão económica e social, ligar as regiões insulares, isoladas e periféricas às regiões centrais da União e tornar o território da UE mais acessível aos países vizinhos.

RESULTADOS

A. Orientações e ideias gerais

Em 1993, no seu Livro Branco sobre o Crescimento, Competitividade e Emprego, a Comissão salientou a importância crucial das RTE para o mercado interno e, em especial, para a criação de postos de trabalho, não só através da construção efetiva de infraestruturas mas também graças ao seu papel posterior no desenvolvimento económico. Foram aprovados 14 projetos prioritários (PP) para os transportes e 10 para o setor da energia pelos Conselhos Europeus de Corfu e Essen em 1994.



B. Medidas legislativas setoriais

1. Transportes

a. Orientações de 1996

A Decisão n.º 1692/96/CE, de 23 de julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), definiu os parâmetros gerais para a globalidade da rede. Estabeleceu também as características da rede específica para cada modo de transporte e identificou os projetos de interesse comum elegíveis e os projetos prioritários. Foi colocada uma tónica nos modos de transporte respeitadores do ambiente, mormente nos projetos ferroviários. A RTE-T abrange integralmente o território da UE e pode estender-se aos países da Associação Europeia de Comércio Livre e aos países parceiros do Sudeste Europeu e do Mediterrâneo. Inicialmente, esta decisão incorporou 14 projetos de interesse comum aprovados pelo Conselho Europeu de Essen. A Decisão n.º 1346/2001/CE, de 22 de maio de 2001, que altera as orientações em matéria de RTE-T relativamente aos portos marítimos, portos de navegação interior e terminais intermodais, veio completar um «plano de desenvolvimento dos transportes» da Comunidade para todos os modos de transporte.

b. Revisão de 2004 das orientações para as RTE-T

Os alargamentos de 2004 e 2007, associados aos graves atrasos e problemas financeiros (sobretudo no que diz respeito às secções transfronteiras) conduziram a uma revisão exaustiva das orientações para as RTE-T. O número de projetos prioritários abrangidos aumentou para 30, estando todos eles obrigados a cumprir a legislação ambiental da UE. Foi introduzido um novo conceito de «Autoestradas do Mar», com vista a tornar algumas vias marítimas mais eficientes e integrar o transporte marítimo de curta distância com o transporte ferroviário.

Em 2005 foram designados «coordenadores europeus» para projetos particularmente importantes para atuarem como mediadores nos contactos com as autoridades nacionais responsáveis pela tomada de decisões, os operadores e os utilizadores do setor dos transportes e os representantes da sociedade civil. Em outubro de 2006 foi criada a Agência de Execução da Rede Transeuropeia de Transportes (AE RTE-T), encarregada da preparação técnica e financeira e da monitorização das decisões sobre projetos geridos pela Comissão.

c. Revisão de 2013: rede integrada, estrutura de nível duplo (principal/global) e corredores RTE-T

A nova política de infraestruturas de transportes da UE tem por objetivo a transformação da manta de retalhos das estradas, caminhos de ferro, vias navegáveis interiores, aeroportos, portos de navegação interior e marítimos, assim como terminais ferroviários/rodoviários, numa rede integrada europeia que cubra todos os Estados-Membros. A falta de uma infraestrutura coerente de transportes deste tipo é um sério obstáculo ao funcionamento ágil do mercado interno. A criação desta rede requer a preparação e implementação de milhares de projetos destinados a eliminar congestionamentos, suprir ligações em falta e melhorar a interoperabilidade entre diferentes modos de transporte, bem como entre infraestruturas de transportes



regionais e nacionais. Além disso, entre as prioridades do desenvolvimento da infraestrutura da RTE-T encontra-se a aplicação de soluções tecnológicas inovadoras que têm um papel vital a desempenhar na transformação dos transportes, de modo a torna-los acessíveis a todos os cidadãos e a criar um sistema mais seguro, sustentável, hipocarbónico e eficiente do ponto de vista energético.

A nova política de infraestruturas de transportes da UE estabelece, pela primeira vez, uma estrutura de nível duplo para as vias de transportes da UE, abrangendo uma rede global (para assegurar ligações eficazes a todas as regiões da União) e uma rede principal (composta pelas componentes estrategicamente mais importantes da rede global). Os projetos ao longo da rede global deverão estar concluídos até ao final de 2050, enquanto os projetos que fazem parte da rede principal devem cumprir os critérios da RTE-T até ao final de 2030.

Para além disso, foram introduzidos nove corredores multimodais principais como um novo instrumento político para facilitar a implementação coordenada de projetos localizados na rede principal. Estes corredores destinam-se a aproximar os intervenientes públicos e privados, com vista a congregar recursos para o desenvolvimento da rede principal. Para assegurar uma implementação eficaz e eficiente dos corredores cada um destes é apoiado por um coordenador europeu.

A política para as RTE-T centra-se igualmente no desenvolvimento das «Autoestradas do Mar», bem como na implementação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS). Neste contexto foram designados dois coordenadores europeus adicionais, cada um para uma das ações acima mencionadas, incumbidos de liderarem o processo da respetiva realização harmonizada. Em 2015, cada um dos coordenadores europeus elaborou um plano de trabalho para, respetivamente, uma Autoestrada do Mar ou um corredor ERTMS. Estes planos de trabalho deverão ser atualizados numa base regular, tendo em conta os progressos alcançados na implementação dos projetos. Além disso, está prevista para 2023 a execução de uma importante revisão da rede principal.

Em 2014, a Agência de Execução da Rede Transeuropeia de Transportes passou a designar-se Agência de Execução para as Infraestruturas e as Redes (INEA). Para além de continuar a executar as RTE-T e os programas Marco Polo 2007-2013, a Agência foi incumbida da gestão técnica e financeira do Mecanismo Interligar a Europa (MIE) e de partes do Horizonte 2020, sendo este último outro programa da UE que presta apoio à investigação no domínio (entre outros) do transporte inteligente, ecológico e integrado (para mais informação sobre o financiamento das RTE ver ficha [3.5.2.](#)).

d. Preparação da próxima revisão da RTE-T (prevista para 2023)

Em setembro de 2018, a Comissão lançou consultas públicas para analisar os progressos realizados até à data em termos de implementação da RTE-T desde a entrada em vigor das orientações. A avaliação está a ser realizada como preparação para a revisão da RTE-T em 2023 e destina-se igualmente a avaliar a eficácia da política da RTE-T em domínios fundamentais como os combustíveis alternativos, a digitalização e os transportes multimodais.



2. Energia

a. Orientações de 1996

Na Cimeira de Essen, em 1994, foram declarados prioritários vários projetos no domínio da rede de energia. A Decisão n.º 1254/96/CE, de 5 de junho de 1996, que estabelece um conjunto de orientações respeitantes às redes transeuropeias no setor da energia (RTE-E), pretendia permitir à Comunidade identificar os projetos de interesse comum elegíveis e ajudar a criar um quadro propício à sua implementação, associado a objetivos setoriais para a eletricidade.

b. Orientações atuais

A Decisão n.º 1364/2006/CE, de 6 de setembro de 2006, estabeleceu novas orientações para atualizar as RTE-E, revogando, deste modo, as orientações de 1996 e 2003. Os objetivos atuais são diversificar as fontes de aprovisionamento, aumentar a segurança do aprovisionamento reforçando as ligações com os países terceiros (países candidatos e outros países nas bacias do Mar Mediterrâneo, Mar Negro, Mar Cáspio ou nas regiões do Médio Oriente e do Golfo Pérsico), incorporar as redes de energia nos novos Estados-Membros e assegurar o acesso das regiões insulares, isoladas e periféricas às RTE-E.

A UE identificou projetos elegíveis para o financiamento da União, dividindo-os em três categorias: projetos de interesse comum relacionados com as redes de eletricidade e de gás e que apresentam potencialidades de viabilidade económica; projetos prioritários em termos de concessão de verbas da União e projetos de interesse europeu que são também projetos prioritários e têm natureza transfronteiriça, ou que têm impacto significativo na capacidade de transporte transfronteiriça.

As prioridades de ação neste domínio, que devem ser compatíveis com os objetivos de desenvolvimento sustentável, incluem: (a) o recurso às energias renováveis e garantia de melhores ligações entre as instalações que as produzem; (b) a utilização de tecnologias mais eficazes que limitem as perdas ambientais e os riscos associados ao transporte e à transmissão de energia; (c) a criação de redes energéticas nas regiões insulares e ultraperiféricas ao mesmo tempo que se promove a diversificação das fontes de energia; e (d) a garantia de interoperabilidade das redes existentes na UE com as dos novos Estados-Membros e de países terceiros. O anexo I da Decisão identifica 32 projetos de interesse europeu relativos à eletricidade e 10 referentes ao gás, enquanto os anexos II e III preveem 164 e 122 projetos, respetivamente para a eletricidade e o gás.

No quadro financeiro 2007-2013 foram afetadas às RTE-E um total de 155 milhões de euros. Em 2007 foram designados quatro coordenadores europeus.

O novo Título sobre a Energia do TFUE [artigo 194.º, n.º 1, alínea d)] faculta uma sólida base jurídica para promover a interconexão das redes energéticas.

3. Telecomunicações

A Decisão n.º 2717/95/CE, de 9 de novembro de 1995, estabeleceu uma série de orientações para o desenvolvimento da EURO-RDIS (Rede Digital com Integração de Serviços) como rede transeuropeia. Identificou objetivos, prioridades e projetos



de interesse comum para o desenvolvimento de um leque de serviços, com base na EURO-RDIS, tendo em vista a implantação posterior de uma rede europeia de comunicações de banda larga.

A Decisão n.º 1336/97/CE, de 17 de junho de 1997, estabeleceu orientações respeitantes às redes transeuropeias de telecomunicações (RTE-Telecom). Definiu os objetivos, as prioridades e as grandes linhas de ação previstas. Entre as prioridades adotadas figuravam aplicações que contribuem para a coesão económica e social, bem como para o desenvolvimento das redes de base, nomeadamente redes de satélites. Estas orientações foram ligeiramente modificadas pela Decisão n.º 1376/2002/CE de 12 de julho de 2002.

As orientações serviram para identificar projetos de interesse comum e especificaram os procedimentos e os critérios para a sua seleção. O programa comunitário eTEN, que constitui um instrumento-chave para o plano de ação conhecido por «eEUROPE 2005: uma sociedade da informação para todos», também se baseou no programa EURO-RDIS. Concluído em 2006, visava apoiar a difusão transeuropeia de serviços com base nas redes de telecomunicações. O investimento da UE está atualmente direcionado para a modernização das redes existentes.

O PAPEL DO PARLAMENTO EUROPEU

O Parlamento apoiou firmemente as políticas em matéria de RTE e chamou regularmente a atenção para os atrasos na execução dos projetos prioritários, apelou a calendários rigorosos e instou os Estados-Membros a aumentarem os recursos orçamentais disponíveis, em especial para a rede RTE-T. Assegurou-se de que fosse dada prioridade à promoção de projetos com inequívoco «valor acrescentado europeu» e que apresentassem efeitos positivos e de longo prazo no ambiente e no emprego, e eliminassem os estrangulamentos, sobretudo no transporte ferroviário e combinado.

Com a aprovação da sua Resolução de 12 de julho de 2007 intitulada «Manter a Europa em movimento: mobilidade sustentável para o nosso continente^[1]», o Parlamento fez um balanço da situação e estabeleceu novos objetivos, em particular a necessidade de concluir a totalidade da RTE, a fim de tirar o melhor partido de todos os modos de transporte («comodalidade») e redistribuir o equilíbrio entre modos («transferência modal») para reduzir o impacto ambiental dos transportes. Incentivou também a utilização do transporte ferroviário, do autocarro e do transporte marítimo, que continuam a deter apenas uma pequena quota de mercado.

Além disso, na sua resolução de 22 de abril de 2009 sobre o Livro Verde sobre o futuro da política relativa à RTE-T^[2], o Parlamento reiterou o seu apelo para que seja dada prioridade aos caminhos-de-ferro (sobretudo para mercadorias), aos portos, às vias navegáveis marítimas e interiores sustentáveis e respetivas ligações com o interior, e aos nós intermodais em ligações de infraestruturas com os novos Estados-Membros e países terceiros. Neste contexto, o Parlamento está a fomentar o alargamento da

[1]JO C 175 E de 24.7.2008, p. 556.

[2]JO C 184 E de 8.7.2010, p. 35.



RTE-T aos países abrangidos pela Política Europeia de Vizinhança (PEV) e aos países mediterrânicos parceiros.

Durante os últimos 15 anos, o Parlamento prestou assistência à revisão da sobreposição de legislação relativa à RTE-T. Juntamente com o Conselho, aprovou, ao abrigo do processo legislativo ordinário, a Decisão 2010/661/UE, de 7 de julho de 2010, que reformula as orientações relativas à RTE-T. Desta forma foram revogadas as Decisões n.º 1692/96/CE, n.º 1346/2001/CE e n.º 884/2004/CE, e foi inserido um novo anexo com os mapas dos 27 Estados-Membros que indica, para todos os Estados-Membros, datas de referência para o estabelecimento da rede.

Em 19 de novembro de 2013, o Parlamento aprovou as novas orientações para a RTE-T com base em metas precisas, aumentou o financiamento da UE e definiu uma visão clara para o estabelecimento das redes de transportes principal e global, com datas de referência de 2030 e 2050, respetivamente. O Parlamento insistiu, nomeadamente, para que a seleção de projetos se baseie na conceção de valor acrescentado da UE (resultante de opções políticas e/ou intervenções financeiras conducentes a melhorias significativas e mensuráveis nas ligações e fluxos de transportes). Além disso, o Parlamento destacou a necessidade de definir uma «análise de custo-benefício socioeconómico», enquanto avaliação *ex ante* quantificada com base numa metodologia harmonizada do valor de um projeto ou programa. No entender do Parlamento, a metodologia deveria também ter em consideração todos os benefícios e custos sociais, económicos e ambientais, servindo de indicador da contribuição para o bem-estar.

Após a entrada em vigor do Regulamento RTE-T (Regulamento (UE) n.º 1315/2013), no final de 2013, o Parlamento continuou a apoiar as RTE-T. Na sua Resolução, de 9 de setembro de 2015, sobre a aplicação do Livro Branco de 2011 sobre os transportes: balanço e via a seguir rumo à mobilidade sustentável»^[3], o Parlamento sublinhou a importância dos transportes para a economia e a mobilidade dos cidadãos, destacando também a necessidade de investir nas infraestruturas. Na perspetiva do Parlamento, a conclusão das RTE-T constitui um pré-requisito para um sistema europeu de transportes sustentável e eficiente, que tem de ser impulsionado pelo Mecanismo Interligar a Europa, assim como pelo Fundo Europeu para os Investimentos Estratégicos.

Em 2018, a Comissão apresentou uma proposta de regulamento sobre a racionalização das medidas destinadas a promover a realização da rede RTE-T. O Parlamento adotou a decisão em primeira leitura em fevereiro de 2019 e o processo legislativo ordinário está em curso. ([2018/0138\(COD\)](#)).

[Esteban Coito / Frédéric Gouardères](#)
04/2019

[3]JO C 316 de 22.9.2017, p. 155.

