|  |  |
| --- | --- |
| Parlamento Europeu2014-2019 | EP logo RGB_Mute |

Documento de sessão

<NoDocSe>B8‑0242/2018</NoDocSe>

<Date>{28/05/2018}28.5.2018</Date>

<TitreType>PROPOSTA DE RESOLUÇÃO</TitreType>

<TitreSuite>apresentada na sequência de uma declaração da Comissão</TitreSuite>

<TitreRecueil>nos termos do artigo 123.º, n.º 2, do Regimento</TitreRecueil>

<Titre>sobre o Mecanismo Interligar a Europa após 2020</Titre>

<DocRef>(2018/2718(RSP))</DocRef>

<RepeatBlock-By><Depute>Marian-Jean Marinescu, Wim van de Camp, Francisco José Millán Mon, Ivo Belet</Depute>

<Commission>{PPE}em nome do Grupo PPE</Commission>

</RepeatBlock-By>

B8‑0242/2018

Resolução do Parlamento Europeu sobre o Mecanismo Interligar a Europa após 2020

(2018/2718(RSP))

*O Parlamento Europeu,*

– Tendo em conta os artigos 311.º, 312.º e 323.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE),

– Tendo em conta o Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 do Conselho, de 2 de dezembro de 2013, que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014‑2020[[1]](#footnote-2), e a sua posterior alteração pelo Regulamento (UE, Euratom) 2017/1123 do Conselho, de 20 de junho de 2017[[2]](#footnote-3),

– Tendo em conta o Acordo Interinstitucional, de 2 de dezembro de 2013, entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental, a cooperação em matéria orçamental e a boa gestão financeira,

– Tendo em conta a sua resolução, de 6 de julho de 2016, sobre a preparação da revisão pós-eleitoral do QFP para 2014-2020: contributo do Parlamento anterior à proposta da Comissão[[3]](#footnote-4),

– Tendo em conta o documento de reflexão da Comissão, de 28 de junho de 2017, sobre o futuro das finanças da UE (COM(2017)0358),

– Tendo em conta a sua resolução, de 24 de outubro de 2017, sobre o documento de reflexão sobre o futuro das finanças da UE[[4]](#footnote-5),

– Tendo em conta a proposta da Comissão, de 14 de setembro de 2016, de regulamento do Conselho que altera o Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014-2020 (COM(2016)0604) e o documento de trabalho dos serviços da Comissão (SWD(2016)0299),

– Tendo em conta a proposta da Comissão, de 14 de setembro de 2016, de alteração do Acordo Interinstitucional, de 2 de dezembro de 2013, entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental, a cooperação em matéria orçamental e a boa gestão financeira (COM(2016)0606),

– Tendo em conta a ratificação do Acordo de Paris, pelo Parlamento Europeu em 4 de outubro de 2016, e pelo Conselho em 5 de outubro de 2016,

– Tendo em conta a sua resolução, de 26 de outubro de 2016, sobre a revisão intercalar do QFP para 2014-2020[[5]](#footnote-6),

– Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões, de 15 de junho de 2016, sobre a revisão intercalar do quadro financeiro plurianual[[6]](#footnote-7),

– Tendo em conta o artigo 123.º, n.º 2, do seu Regimento,

A. Considerando que o setor dos transportes e as infraestruturas que lhe estão associadas são determinantes e fundamentais para o desenvolvimento de qualquer país, bem como para o bem-estar das populações dos Estados-Membros, razão pela qual o setor dos transportes continua a ser um importante domínio de investimento, contribuindo para o crescimento, a competitividade e o desenvolvimento ao impulsionar o potencial económico de todas as regiões da UE, reforçando, assim, a coesão económica, territorial e social, apoiando o mercado interno e facilitando, desta forma, a coesão, a integração e a inclusão social e económica, combatendo os desequilíbrios entre regiões, facilitando o acesso aos serviços e à formação nas regiões mais remotas atualmente em risco de despovoamento e reforçando as redes de criação e desenvolvimento de empresas;

B. Considerando que o Mecanismo Interligar a Europa (MIE) foi concebido como um programa de financiamento comum gerido de forma centralizada para apoiar as infraestruturas de transporte, energia e telecomunicações, no âmbito da estratégia Europa 2020 para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo e dos objetivos «20-20-20» da UE nos domínios da energia e do clima;

C. Considerando que o MIE assegura uma parte substancial do financiamento da UE a favor de projetos relativos aos transportes e à energia que contribuam de forma significativa para a descarbonização da economia europeia e, por conseguinte, para a realização dos objetivos de redução das emissões assumidos pela UE no âmbito do Acordo de Paris sobre o Clima;

D. Considerando que, com base nas suas orientações setoriais, o MIE deve apoiar o desenvolvimento das redes transeuropeias (RTE), com o objetivo de melhorar a coesão do mercado interno e a competitividade da UE no mercado mundial e, ao mesmo tempo, colmatar as falhas do mercado, colocando a ênfase em projetos com elevado valor acrescentado europeu e contribuindo para mobilizar um maior investimento por parte do setor privado;

E. Considerando que os tipos de projetos cofinanciados pelo MIE correspondem à ambição da UE de aumentar a conectividade à escala europeia em três importantes setores e de concentrar o apoio nos bens públicos de dimensão europeia; que o MIE contribui para a realização das prioridades fixadas pela Comissão em matéria de emprego, crescimento e investimento, mercado interno, União da Energia, clima e Mercado Único Digital, reforçando a competitividade da UE a nível mundial;

F. Considerando que, até ao final de 2017, a vertente «Transportes» do MIE já tinha concedido subvenções no valor de 21,3 mil milhões de euros a projetos da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), gerando um investimento total de 41,6 mil milhões de euros; que, durante 2018, serão assinadas mais convenções de subvenção relativas a um convite ao financiamento misto, que combina subvenções do MIE com financiamento privado, incluindo do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE); que o orçamento inicial deste convite ao financiamento misto, que era de mil milhões de euros, foi reforçado, em novembro de 2017, em 350 milhões de euros para apoiar a prioridade «Inovação e novas tecnologias», de acordo com os objetivos do plano de ação sobre combustíveis alternativos;

G. Considerando que a Comissão Europeia deverá publicar as suas propostas legislativas em matéria de investimento estratégico europeu, incluindo uma atualização do Mecanismo Interligar a Europa (MIE), em maio e junho de 2018;

1. Salienta que investir em infraestruturas de transporte equivale a investir a longo prazo no crescimento, na coesão, na competitividade e no emprego, domínios em que a UE proporciona um verdadeiro valor acrescentado aos cidadãos;

2. Entende que, no setor dos transportes, deverá ser dada prioridade aos projetos que criem ou melhorem as ligações transfronteiriças, construam as ligações em falta e eliminem os estrangulamentos; considera, por conseguinte, que, neste cenário, o MIE dará um contributo concreto para o objetivo de alcançar um espaço único europeu dos transportes;

3. Insiste, além disso, na necessidade de o MIE se centrar na criação de valor acrescentado da UE para o desenvolvimento da conectividade dos transportes, concentrando-se principalmente em projetos a nível nacional, regional ou local que não poderiam ser realizados sem o apoio da UE;

4. Apoia a ideia de que o MIE deve continuar a orientar o financiamento público e privado para os objetivos políticos da UE, permitir investimentos essenciais com custos suportados a nível nacional ou local, mas com benefícios tangíveis à escala europeia, e contribuir para a aceleração da transição para uma sociedade digital e com baixas emissões de carbono;

5. Incentiva a Comissão a continuar a afetar financiamento do MIE sob a forma de subvenções, já que a grande maioria do financiamento do MIE diz respeito a projetos com benefícios alargados à escala regional e da UE, mas para os quais não existe financiamento nacional suficiente ou financiamento baseado no mercado;

6. Exorta a Comissão a estudar novas formas de promover o MIE enquanto instrumento político com objetivos setoriais específicos, que vise projetos complexos com uma interoperabilidade transfronteiriça ou à escala da UE;

7. Destaca a importância da gestão direta, que permite a atribuição célere de fundos e uma correta execução orçamental; realça que a gestão direta das subvenções do MIE provou ser muito eficiente, garantindo uma sólida bolsa de projetos e um processo de seleção competitivo, centrando-se nos objetivos políticos da UE, numa aplicação coordenada e na plena participação dos Estados-Membros; considera que a Agência de Execução para a Inovação e as Redes (INEA) tem tido muito sucesso na gestão financeira do MIE e na otimização do orçamento, nomeadamente graças à sua flexibilidade para reorientar rapidamente para novas ações os fundos não utilizados em determinadas ações, e insiste na necessidade de reforçar a INEA para assegurar que os fundos da UE sejam despendidos de forma adequada;

8. Reitera que o convite ao financiamento misto lançado em 2017, que combina as subvenções do MIE com financiamentos baseados no mercado, em especial os instrumentos financeiros disponíveis ao abrigo do FEIE, tem como objetivo reforçar a complementaridade entre os dois mecanismos de apoio e, ao mesmo tempo, mobilizar outras fontes de financiamento, nomeadamente o FEIE, os investidores privados ou os bancos de fomento nacionais;

9. Destaca os benefícios da complementaridade do MIE, do programa Horizonte 2020, dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI) e do FEIE; salienta que o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e o Fundo de Coesão têm uma forte dimensão regional que responde à procura local e incide sobre o apoio financeiro às regiões menos desenvolvidas e aos 15 Estados-Membros elegíveis para apoio do Fundo de Coesão, enquanto o MIE tem por objetivo abordar centralmente a prioridade dos principais corredores RTE-T, centrando-se na integração na UE através de projetos de conexão e interconexão transfronteiriça, eliminação dos estrangulamentos e interoperabilidade;

10. Congratula-se com as iniciativas ao abrigo das quais 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; observa que o investimento na infraestrutura de transportes da UE deve continuar a ser um sistema bem equilibrado de fontes de gestão geridas centralmente e partilhadas;

11. Constata que o MIE funcionou como um catalisador do FEIE, tendo sido lançados vários projetos no âmbito do investimento direto do MIE, que se juntaram à bolsa de projetos do FEIE; salienta, além disso, que os projetos desenvolvidos com o apoio do MIE ou apoiados em parte com as subvenções do MIE para a realização de obras começaram a beneficiar do FEIE; sublinha, no entanto, que o FEIE teve um efeito de substituição em relação aos instrumentos financeiros do MIE;

12. Insta a Comissão e os Estados-Membros a manterem o seu empenho nos principais objetivos políticos do MIE no domínio dos transportes: conclusão da rede principal RTE-T, incluindo a implantação dos projetos SESAR e ERTMS, e transição para uma mobilidade ecológica, competitiva, inovadora e conectada até 2030 (incluindo uma infraestrutura de base para o carregamento de combustíveis alternativos até 2025); progressos no sentido da conclusão da rede global RTE-T até 2050; no que diz respeito à energia, conclusão, até 2030, dos corredores e domínios prioritários das RTE-E, em linha com os objetivos do pacote «Energia Limpa para todos os Europeus» e de descarbonização a longo prazo, nomeadamente a criação de redes elétricas inteligentes e digitais, o cumprimento das metas de interconexão até 2030 (incluindo para os Estados-Membros periféricos), o desenvolvimento das redes de cabos submarinos em mar alto e a segurança do aprovisionamento, também através da sincronização; no que diz respeito à digitalização, maximizar, até 2030, as vantagens do mercado único digital em benefício de todos os cidadãos e empresas graças à consecução de uma sociedade a *gigabits* com total cibersegurança até 2025, preparação para a conectividade *terabit* até 2030 e implantação à escala da UE de dados e infraestruturas de serviços digitais, tendo em vista a transformação digital dos principais domínios de interesse público, dos cuidados de saúde à mobilidade e às administrações públicas;

13. Insta a Comissão a definir uma iniciativa específica no âmbito do futuro fundo InvestEU que mobilize investimentos privados, em parte reunindo subvenções e instrumentos financeiros, com vista à total execução do projeto ERTMS;

14. Considera necessária uma atualização do MIE, que abranja todos os modos de transporte, incluindo as infraestruturas rodoviárias e as vias navegáveis interiores, se centre nas interconexões e na conclusão das redes em zonas periféricas e tenha em conta todas as necessidades de transporte, nomeadamente as soluções digitais, a transferência modal e um sistema de transportes mais sustentável; considera que um MIE atualizado deverá igualmente dar prioridade a ligações mais diretas entre as redes principal e global, incluindo, por exemplo, prioridades horizontais, como as autoestradas do mar; considera que tal deverá refletir-se nas listas de projetos pré-identificados a incluir no próximo Regulamento MIE;

15. Recorda que o MIE atualizado será fundamental para que a UE possa concluir a rede principal de transportes em 2030; é de opinião que uma distribuição geográfica equilibrada dos corredores ferroviários facilita a construção da rede principal, a melhoria da integração modal e a promoção de operações intermodais; insta a Comissão a ampliar os corredores ferroviários da rede principal a fim de melhorar a conectividade das regiões periféricas do Atlântico e dos seus portos;

16. Recorda que, no setor das telecomunicações, a dupla ênfase do MIE nos serviços digitais transfronteiriços de interesse público e nas infraestruturas de comunicação e computação demonstrou que o programa tem um importante impacto na consecução dos objetivos do mercado único digital da UE, ajudando a desenvolver e a aplicar políticas comuns para enfrentar os desafios societais, incluindo a transformação digital dos cuidados de saúde, a cibersegurança, a cobertura 5G dos corredores da RTE-T e a digitalização das administrações públicas;

17. Recorda que, na proposta da Comissão de 2011, relativa ao QFP se introduziu um instrumento financeiro com um orçamento total de 50 milhões de euros, dividido em 9,1 mil milhões de euros para projetos no setor da energia, 9,2 mil milhões de euros para projetos de telecomunicações/digitais e 21,7 mil milhões de euros para projetos de transportes; recorda, além disso, que, no âmbito do Fundo de Coesão, deviam ter sido afetados 10 mil milhões de euros a projetos de transporte, o que elevaria o total destinado ao setor dos transportes para 31,7 mil milhões de euros, mas que o QFP 2014‑2020 e as negociações do FEIE reduziram consideravelmente este montante;

18. Salienta o valor acrescentado europeu que o MIE proporciona a todos os Estados‑Membros, graças ao apoio a projetos de conectividade com uma dimensão transfronteiriça e ao financiamento de projetos que procuram suprir as conexões em falta e eliminar os estrangulamentos, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno da UE e a coesão territorial entre os Estados-Membros;

19. Congratula-se com a criação de sinergias intersetoriais no âmbito do MIE; espera que as futuras orientações políticas setoriais e o instrumento MIE sejam mais flexíveis, a fim de facilitar as sinergias e garantir maior capacidade de resposta aos novos desenvolvimentos tecnológicos e prioridades, como a digitalização, e, simultaneamente, acelerar a descarbonização e superar desafios societais comuns como a cibersegurança;

20. Salienta que o MIE foi, é e deve continuar a ser um instrumento eficaz e orientado para o investimento nas infraestruturas transeuropeias (RTE) no domínio dos transportes, da energia e do setor digital, com vista a contribuir para as prioridades da UE em matéria de emprego, crescimento e investimento, mercado interno, União da Energia, clima e mercado único digital;

21. Insta a Comissão a ter em conta que a conclusão das RTE, definida nas prioridades políticas da UE, exigirá investimentos importantes, parte dos quais dependerá de um apoio continuado da UE;

22. Insta a Comissão a utilizar o quadro do MIE para a realização dos objetivos previstos no «Plano de Ação para a Mobilidade Militar: UE toma medidas para uma União da Defesa»;

23. Toma nota da comunicação da Comissão intitulada «Um orçamento da UE para o futuro»; considera insatisfatório o nível das dotações propostas para o MIE e, em particular, o baixo nível das dotações afetadas ao setor dos transportes; observa que estas dotações são inferiores ao inicialmente previsto no QFP 2014-2020; insta a Comissão a incluir um montante mais elevado na proposta relativa ao Regulamento MIE, em conformidade com as necessidades e os benefícios das infraestruturas de transporte, energia e telecomunicações;

24. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução à Comissão e aos Estados‑Membros.

1. JO L 347 de 20.12.2013, p. 884. [↑](#footnote-ref-2)
2. JO L 163 de 24.6.2017, p. 1. [↑](#footnote-ref-3)
3. JO C 101 de 16.3.2018, p. 64. [↑](#footnote-ref-4)
4. Textos Aprovados, P8\_TA(2017)0401. [↑](#footnote-ref-5)
5. Textos Aprovados, P8\_TA(2016)0412. [↑](#footnote-ref-6)
6. JO C 17 de 18.1.2017, p. 20. [↑](#footnote-ref-7)