



**RELATÓRIO SOBRE A CONSULTA
DA REDE DE OBSERVÂNCIA DA SUBSIDIARIEDADE
RELATIVA AO MECANISMO INTERLIGAR A EUROPA**

Relator: **Ivan Žagar (SL-PPE)**



<http://subsidiarity.cor.europa.eu>

Declaração de exoneração de responsabilidade

O presente relatório não tem a pretensão de reproduzir a totalidade dos contributos recolhidos pela Rede de Observância da Subsidiariedade, mas sim sintetizar os pontos mais importantes. A informação nele contida é fornecida apenas a título de exemplo. O relatório não vincula a administração do CR e não afeta o conteúdo definitivo do parecer do CR sobre a matéria.

Mecanismo Interligar a Europa
Relatório Final
13 de fevereiro de 2012

Encomendado por:
Comité das Regiões
DTC Unidade 1

Mecanismo Interligar a Europa
Relatório Final
13 de fevereiro de 2012

Encomendado por:
Comité das Regiões
DTC Unidade 1

Cliente

COMITÉ DAS REGIÕES

DTC Unidade 1

101 rue Belliard

B-1040 Bruxelas

Contrato

CDR/ETU/198/2008

Autora

Christine Hamza

Metis GmbH

A-1220 Viena, Donau-City-Straße 6

Tel.: +43 1 997 15 70, Fax: +43 1 997 15 90 66

E-mail: office@metis-vienna.eu, www.metis-vienna.eu

Viena, 13.2.2012

Índice

Índice	4
Lista de abreviaturas.....	6
1 Introdução.....	8
2 Breve descrição dos tópicos relevantes do CEF	11
3 Comentários pormenorizados.....	14
3.1 Valor acrescentado pelo CEF relativamente à RTE-T	14
3.2 Envolvimento dos órgãos de poder local e regional	16
3.3 Coerência entre o CEF e os fundos estruturais e o Fundo de Coesão... ..	17
3.4 Impacto do CEF no orçamento público.....	17
3.5 Consequências para os contratos públicos e para os auxílios estatais ..	20
3.6 Desafios e oportunidades nas regiões limítrofes	20
4 Conclusões.....	22
5 Referências	24
6 Inquiridos.....	24

Lista de abreviaturas

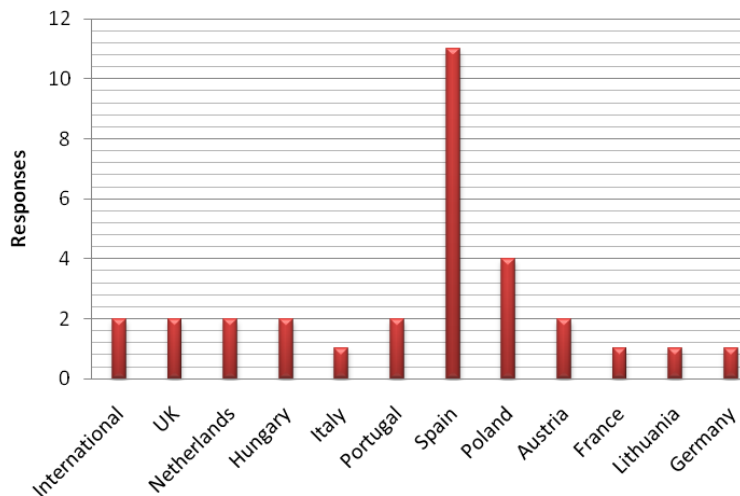
FC	Fundo de Coesão
CR	Comité das Regiões
CEF	<i>Connecting Europe Facility</i> [Mecanismo Interligar a Europa]
CE	Comissão Europeia
AECT	Agrupamentos Europeus de Cooperação Territorial
FEDER	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
UE	União Europeia
UE12	Bulgária, Chipre, Eslováquia, Eslovénia, Estónia, Hungria, Letónia, Lituânia, Malta, Polónia, República Checa, Roménia
UE15	Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia; França, Grécia, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Portugal, Reino Unido, Suécia
EM	Estados-Membros
RTE	Rede Transeuropeia
PPP	Parceria Público-Privada
ROS	Rede de Observância da Subsidiariedade
RTE	Redes Transeuropeias
RTE-T	Redes Transeuropeias de Transportes

1 Introdução

O presente relatório resume as principais conclusões do processo de consulta relativo à proposta da Comissão Europeia de instituir o Mecanismo Interligar a Europa (CEF)¹. O processo de consulta foi lançado a pedido do relator do CR, Ivan Žagar (SI-PPE), no dia 29 de novembro de 2011. Com base no pedido, a consulta foi aberta aos parceiros da Rede de Observância da Subsidiariedade (ROS), à Plataforma AECT do CR, à Plataforma de Acompanhamento da Estratégia Europa 2020 do CR, a outros membros do CR que nela desejassem participar, aos gabinetes regionais em Bruxelas e às representações permanentes dos Estados-Membros.

A consulta foi encerrada no dia 27 de janeiro de 2012. Foram apresentados 31 contributos de 11 Estados-Membros e de 2 agrupamentos internacionais. A Espanha apresentou, de longe, o maior número de contributos (ver Gráfico 1)

Gráfico 1: Estados-Membros inquiridos

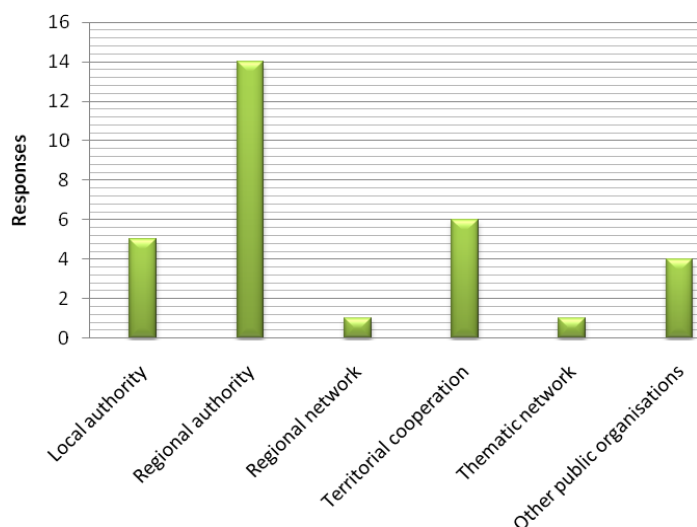


Fonte: Metis 2011

Os inquiridos foram sobretudo os órgãos de poder regional e local, seguidos pelos Grupos de Cooperação Territorial (ver Gráfico 2).

¹ Comissão Europeia (2011), Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o Mecanismo Interligar a Europa, COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final} {SEC(2011) 1263 final}, Bruxelas, 19.10.2011.

Gráfico 2: Tipos de inquiridos



Fonte: Metis 2011

O objetivo da consulta era identificar a percepção dos inquiridos sobre o projeto de regulamento do CEF em matéria de:

- valor acrescentado geral conferido pelo CEF
- envolvimento dos órgãos de poder local e regional
- compatibilidade do CEF com o FEDER
- impacto da execução do CEF no orçamento público
- consequências para os contratos públicos
- consequências para as regiões transfronteiriças

A resposta global acerca do CEF tem sido positiva. Existe consenso relativamente ao valor acrescentado que um desenvolvimento de infraestruturas centralizado e mais focalizado confere. Espera-se que o CEF apoie significativamente o desenvolvimento de infraestruturas transfronteiriças que, até agora, tem enfrentado diversas dificuldades. Contudo, os principais aspetos, já sublinhados, são:

- A diretiva da Comissão Europeia relativa aos principais projetos utiliza uma abordagem demasiado «do topo para a base», pondo, assim, em causa o **princípio da subsidiariedade**, caso o papel de coordenador de corredor consista em orientar os Estados-Membros nas suas decisões relativas aos projetos de infraestruturas.
- A **predefinição dos corredores de infraestruturas** parece ser demasiado rígida, não permitindo a inclusão de outros projetos na fase de preparação, o que pode comprometer o financiamento de projetos no âmbito da rede geral de infraestruturas.

- Principalmente à luz das **atuais restrições orçamentais**, é problemático forçar os Estados-Membros a realizar os projetos RTE predefinidos dentro de prazos vinculativos.
- Enquanto, para a **UE15**, os **fundos suplementares** oferecem, em princípio, **novas oportunidades** para financiar a RTE, a **UE12** manifesta grande **preocupação** relativamente ao **cofinanciamento nacional necessário**, que irá sobrecarregar substancialmente o orçamento disponível.
- O orçamento do Fundo de Coesão é visto como um pilar importante de muitas regiões da UE12 e o receio de **reduzir o orçamento deste fundo** para financiar projetos do CEF é percecionado como uma desvantagem significativa para os «novos Estados-Membros».
- É importante que a proposta tenha em consideração os **regulamentos, os calendários e os orçamentos existentes dos Estados-Membros**, disponíveis para o desenvolvimento de infraestruturas.
- A presente proposta não indica como proceder para **articular os projetos centrais do CEF com os projetos do Fundo de Coesão e do FEDER**. Mais uma vez, afigura-se crucial dar prioridade aos projetos de infraestruturas das RTE-T, uma vez que compromete o desenvolvimento de outras redes de infraestruturas importantes.
- A **abordagem transfronteiriça** do CEF é amplamente reconhecida. Contudo, ainda não é visível um procedimento claro e distinto sobre como lidar com as restrições jurídicas ao nível transfronteiriço.
- A influência dos procedimentos do CEF relativamente à **contratação pública não é clara** para muitos dos inquiridos. Todavia, alguns esperam que tenha um impacto significativo nos procedimentos de contratação, principalmente no que diz respeito aos projetos transfronteiriços.
- A atual proposta **não apresenta um mecanismo sério para o envolvimento de intervenientes regionais e locais no processo de participação**. No entanto, a maioria dos comentários implica que a participação de intervenientes regionais e locais seja da responsabilidade dos Estados-Membros. Outros inquiridos veem a participação na plataforma de corredor como uma contribuição importante.

2 Breve descrição dos tópicos relevantes do CEF

A proposta final de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o Mecanismo Interligar a Europa (CEF)² define um quadro comum de apoio a projetos específicos de infraestruturas na Europa. A proposta inclui projetos de infraestruturas a nível europeu que são importantes para um avanço no sentido de um elevado nível de interconexão dos Estados-Membros para promover condições favoráveis a um mercado interno melhorado e a uma maior competitividade global. Esse instrumento deverá estimular o atual processo hesitante que procura fazer avançar a Rede RTE.

A este respeito, a proposta procura resolver questões no domínio dos transportes (ferroviários, rodoviários, marítimos) através da «rede principal» da Rede RTE. Apoia especificamente os corredores de infraestruturas, as ligações transfronteiras, as instalações energéticas de alto nível e as redes de telecomunicações.

O instrumento – apesar de gerido a nível central pela Comissão Europeia – deverá ser executado em cooperação estreita com os Estados-Membros.

O **valor acrescentado** pelo novo mecanismo deverá ser a simplificação do quadro jurídico da UE relativamente à infraestrutura da RTE, que, com uma maior eficiência, deverá atrair mais capital privado. O objetivo do CEF é:

- criar um quadro comum que conduza à simplificação do quadro jurídico da UE relativamente ao financiamento da infraestrutura da RTE,
- proporcionar uma abordagem coerente e transparente ao financiamento da UE,
- permitir a realização de economias de escala,
- explorar sinergias trans-setoriais a nível do desenvolvimento e da execução de projetos,
- permitir uma economia de custos e/ou uma exploração mais eficiente e uma maior rentabilidade,

² A proposta da Comissão Europeia foi apresentada ao Parlamento Europeu em outubro de 2011 e está presentemente a ser examinada pelos parlamentos nacionais. O prazo para o exame termina em meados de fevereiro de 2012.

- tirar partido da experiência adquirida e da partilha de melhores práticas entre setores³.

Para mobilizar o financiamento e apoio financeiro europeus, o CEF deverá articular diferentes instrumentos financeiros. As ações e os projetos que beneficiam de apoio através de instrumentos financeiros deverão ser selecionados segundo o princípio da «**ordem de chegada**», mas **considerando uma diversificação geográfica gradual** pelos Estados-Membros. O **apoio financeiro** deverá consistir em subvenções combinadas com outros instrumentos financeiros. As subvenções incluem o **CEF**, o **Fundo de Coesão**, os **fundos estruturais** e o **Horizonte 2020**. Os instrumentos financeiros incluem **instrumentos de capitais próprios, empréstimos e/ou garantias facilitados por instrumentos de partilha de riscos** ou outros instrumentos financeiros. Os instrumentos financeiros podem ser combinados com subvenções.

O **orçamento principal** (31,7 mil milhões de euros, dos quais 10 mil milhões de euros deverão ser transferidos do Fundo de Coesão) é atribuído aos transportes. Outros 9 mil milhões de euros serão atribuídos à energia e 9 mil milhões de euros às telecomunicações.

Os **critérios de elegibilidade** para financiamento abrangem um ou vários Estados-Membros, organizações internacionais, empresas comuns ou parcerias público-privadas.

As **taxas de financiamento** propostas para estudos no domínio dos **transportes** não podem ultrapassar os 50 %, ou os 20 % a 30 % para a construção.

As **taxas de financiamento** para estudos no domínio da **energia** não podem ultrapassar os 50 % e poderão ser aumentadas até um máximo de 80 % para infraestruturas específicas regulamentadas pelas diretrizes da Comissão.

No que se refere às **telecomunicações**, o financiamento das **redes de banda larga** pode chegar até aos 50 %, os serviços genéricos até aos 75 % e, em casos excecionais, as plataformas de serviços poderão ser financiadas até 100 %.

Os procedimentos de **contratação pública** seguidos pela Comissão ou por uma outra entidade que execute um projeto financiado não deverão infringir os princípios de transparência, competição aberta e boa gestão processual dos procedimentos de adjudicação de contratos públicos. O regulamento permite a adjudicação de vários contratos no âmbito do mesmo procedimento.

³ Comissão Europeia (2011), Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o Mecanismo Interligar a Europa, COM(2011) 665, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262, {SEC(2011) 1263}, Bruxelas, 19.10.2011, p. 5.

As regras dos **contratos públicos** estão atualmente a ser submetidas a um **processo de revisão** de uma nova proposta publicada em dezembro de 2011, que visa simplificar os procedimentos. Contudo, ainda não é claro o modo como estas regras irão influenciar a presente proposta do CEF.

A proposta de regulamento não implica qualquer envolvimento **dos órgãos de poder dos** Estados-Membros **a diferentes níveis**. Os Estados-Membros irão gerir a execução do CEF a nível regional e local.

3 Comentários pormenorizados

3.1 Valor acrescentado que o CEF traz às RTE-T

Questão: Considera que o Mecanismo Interligar a Europa (Connecting Europe Facility – CEF) trará um valor acrescentado à ação da UE no domínio da RTE-T (nomeadamente o efeito de alavanca para um crescimento sustentável, empregos sustentáveis e uma coesão social, económica e territorial)? Justifique a sua resposta, ilustrando com exemplos.

Resumo dos comentários

De um modo geral, o valor acrescentado do CEF é reconhecido: particularmente no que diz respeito à melhoria da eficácia da infraestrutura geral da Europa, o desenvolvimento deveria ser incrementado através de uma gestão centralizada do financiamento e de um melhor intercâmbio de conhecimentos técnicos. Espera-se um valor acrescentado em termos de crescimento económico, com melhores redes de infraestruturas de alto nível em áreas ainda insuficientemente ligadas entre si.

O principal objetivo do CEF é juntar-se ao mercado único da UE, independentemente das atuais fronteiras nacionais. É, então, imperativo que o planeamento das infraestruturas seja feito no contexto europeu. Ao consolidar o mercado único, deverá garantir-se igualmente o progresso a nível da normalização dos diferentes regulamentos nacionais. (Autoridade Portuária de Alicante)

Os inquiridos espanhóis e portugueses, em particular, exprimiram as suas expectativas relativamente ao facto de o instrumento aumentar o emprego na indústria da construção e, indiretamente, promover a prosperidade económica nas regiões ligadas entre si. O CEF deverá estimular as PPP e atrair investidores (institucionais) para participarem no financiamento de projetos no domínio das RTE-T e apoiarem a redução das emissões de CO₂.

O CEF é uma ferramenta muito útil para apoiar a infraestrutura regional para o desenvolvimento de transportes intermodais e de logística, bem como para apoiar os centros urbanos, tendo em conta as plataformas regionais ou intermodais (Região de Murcia)

Contudo, a abordagem de um único quadro comum para o desenvolvimento de infraestruturas em toda a Europa provocou diferentes reações. Alguns dos inquiridos valorizam o facto de este instrumento único simplificar os processos, ao passo que outros receiam incompatibilidades com o princípio da subsidiariedade (por exemplo, cidade de Viena, associação lituana do poder

local). Segundo estes inquiridos, a proposta de regulamento relativa ao CEF pode entrar em conflito com interesses nacionais. Por exemplo, a natureza vinculativa dos regulamentos (prazos vinculativos) deverá ser examinada para verificar se constituem uma infração inaceitável da soberania orçamental dos Estados-Membros por parte da UE. A Alemanha, por exemplo, reorganizou e simplificou os seus procedimentos de planificação e autorização da rede de transmissão através da Lei sobre a Aceleração da Expansão da Rede (NABEG). O inquirido alemão receia que o CEF não seja compatível com os procedimentos nacionais. O Parlamento do Reino Unido também manifesta grandes preocupações relativamente ao facto de o CEF forçar os Estados-Membros a lidar com uma infraestrutura predefinida, que poderá pôr em risco o desenvolvimento de outras redes abrangentes importantes para o país. Assim, o CEF deverá considerar o desenvolvimento de uma coesão territorial que inclua o desenvolvimento de infraestruturas nacionais e regionais.

Além do mais, existem dúvidas sobre o carácter prático da proposta europeia de dividir o processo de autorização num processo de pré-candidatura de dois anos e num processo de autorização formal de um ano. Segundo o inquirido alemão, os regulamentos propostos deverão ser limitados à escala necessária para uma coordenação e harmonização europeias. Os regulamentos propostos que excedem o previsto no artigo 171.º do TFUE são rejeitados.

Uma outra crítica vem do representante da Conferência das Regiões Periféricas Marítimas da Europa. Afirma que o aspeto marítimo do regulamento proposto não reflete as verdadeiras necessidades de melhoramento naquela área. Os comentários assinalam que os transportes marítimos poderiam contribuir para uma redução das emissões de CO₂, contudo isso ainda não foi devidamente considerado no âmbito da proposta de regulamento. Por fim, um dos comentários sublinha o problema de os projetos predefinidos na proposta excluírem os projetos ainda em fase de pré-viabilidade.

O instrumento «ligações marítimas sustentáveis» poderia explorar o êxito do modelo Ecobonus, tirar proveito de uma avaliação objetiva do Programa Marco Polo e ter em consideração o contexto criado pelas novas restrições ao teor de enxofre nos combustíveis navais (CRMP Conferência das Regiões Marítimas Periféricas)

Por último, as regiões periféricas da Europa não consideram este instrumento relevante no que lhes diz respeito. De acordo com o Governo Regional da Madeira, o CEF excluiria todos os que não se ligassem à rede de infraestruturas proposta.

3.2 Envolvimento dos órgãos de poder local e regional

Questão: Descreva de que modo as autarquias estarão envolvidas no processo de decisão do CEF no seu Estado-Membro (não esquecendo o impacto do CEF nas suas estratégias de ordenamento do território e de desenvolvimento).

Resumo dos comentários

Em todas as respostas foi indicada a necessidade de envolver os órgãos de poder regional e local nos projetos que influenciam o seu desenvolvimento territorial. Enquanto alguns inquiridos consideraram que cabe aos Estados-Membros incluir o nível regional e local, outros exigiram um envolvimento mais direto no processo do CEF. Em alguns Estados-Membros, o envolvimento dos órgãos de poder local e regional ainda não está clarificado, mas a maioria dos Estados-Membros fá-los participar de acordo com o quadro jurídico nacional. Os inquiridos espanhóis fazem uma descrição pormenorizada do envolvimento dos órgãos de poder local e regional.

Contudo, afirma-se que o valor acrescentado proporcionado pelas plataformas de corredores propostas pela Comissão Europeia, que deveriam unir todas as partes interessadas envolvidas, apenas será eficaz se se verificar a participação, não só dos órgãos de poder local e regional, mas também dos agrupamentos nacionais e internacionais.

Verifica-se alguma crítica geral relativamente à gestão centralizada do CEF pela Comissão, que não dá aos órgãos de poder regional e local a oportunidade de participar no processo decisório. Os inquiridos manifestaram receio de que esta gestão centralizada prejudicasse ou contrariasse os esforços de coesão territorial. Existem muitos projetos de infraestruturas regionais e locais que funcionam como alterações às RTE-T. No entanto, estas atividades de ligação não são tidas em consideração na presente proposta. Além disso, o regulamento não tem em consideração os quadros jurídicos nacionais (sistema federal, regional) que não permitam projetos de infraestruturas com abordagens do topo para a base, como prevê a proposta de regulamento do CEF (por exemplo, Alemanha). Este aspeto é visto como um retrocesso na abordagem geral de parceria que caracteriza a política de coesão atual.

A Conferência das Regiões Marítimas Periféricas (CRMP) exige uma descrição mais vinculativa do papel dos órgãos de poder regional neste sistema de governação. A CRMP opõe-se às decisões centralizadas relativas às dotações orçamentais e acredita que a concessão de um bónus com base na maturidade dos projetos num processo de concurso entra em conflito com a ideia de coesão territorial e de boa governação.

(CRMP Conferência das Regiões Marítimas Periféricas)

3.3 Coerência entre o CEF e os fundos estruturais e o Fundo de Coesão

Questão: Como será possível assegurar coerentemente a compatibilidade entre projetos financiados pelos fundos estruturais e o Fundo de Coesão e projetos financiados pelo CEF? Qual será o impacto do CEF em projetos de menor escala?

Resumo dos comentários

A principal preocupação manifestada pelas partes interessadas diz respeito à suficiência da coordenação entre os projetos europeus geridos pelo CEF e os projetos nacionais financiados pelo FEDER. A maioria dos comentários entende que o CEF se centra sobretudo em projetos de maior dimensão podendo, por conseguinte, ser mais facilmente complementado por projetos menores financiados pelo FEDER. Os inquiridos defendem que a proposta não descreve suficientemente a ligação processual entre os projetos do CEF e os projetos dos fundos estruturais (FEDER). Mais importante ainda é evitar sobreposições entre o FEDER e o CEF. Para evitar o duplo financiamento, deverão definir-se critérios claros. Além disso, todos os regimes de financiamento deverão ser avaliados e adaptados.

No entanto, nem todos os Estados-Membros têm acesso igual ao financiamento de infraestruturas do FEDER. Deve procurar evitar-se que a falta de financiamento dos projetos de menor dimensão e menos dominantes leve a que se ponham totalmente de parte os projetos de infraestruturas periféricas. Para além do mais, a concentração nos dez principais corredores selecionados foi criticada por ser demasiado rígida e negligenciar outras questões igualmente importantes para a Europa. Foi manifestada a preocupação de que os projetos de menor dimensão não relacionados com os dez corredores percam relevância a nível europeu.

O CEF foi criado para ligar regiões, mas é gerido centralmente a partir da Comissão. Com os diferentes sistemas de gestão (CEF central e FEDER regional, Fundo de Coesão) existe uma dificuldade considerável em desenvolver projetos compatíveis. Falta uma ligação entre o CEF e o Quadro Estratégico Comum para a Coesão [Convenção de Autoridades Locais Escocesas (COSLA)]

3.4 Impacto do CEF no orçamento público

Questão: Qual é o impacto esperado da proposta do CEF no seu orçamento público e na utilização de outros fundos nacionais e da UE?

Resumo dos comentários

A contribuição cofinanciadora média do CEF para as redes rodoviárias e ferroviárias não excede os 30 %, o que leva à conclusão de que a proposta do CEF não desempenhará um papel significativo nos orçamentos nacionais.

Apesar de os investimentos no domínio das TIC e da Energia serem substancialmente maiores, acreditamos que a parte referente aos transportes não resultará numa mudança significativa relativamente à situação atual no que respeita aos órgãos de poder local e regional. [Convenção de Autoridades Locais Escocesas (COSLA)]

A maioria dos inquiridos da UE15 considera o CEF como uma oportunidade para obter fundos suplementares para as infraestruturas. Alguns dos inquiridos são da opinião de que o CEF é apenas um instrumento para os países da UE15 capazes de cofinanciar este tipo de investimentos em infraestruturas, ao passo que a UE12, devido às restrições orçamentais, tem grande dificuldade em cofinanciar estes projetos de infraestruturas.

O impacto da proposta do CEF nos orçamentos nacionais limitar-se-á aos EM com infraestruturas existentes de elevada qualidade. (Câmara Municipal de Łódź)

O CEF é considerado um indicador da centralização do Fundo de Coesão, que poderá tornar mais difícil a participação das regiões no processo. O Fundo de Coesão é um importante instrumento financeiro para os «novos Estados-Membros». Os corredores CEF propostos e a atribuição de 10 mil milhões de euros pelo Fundo de Coesão são considerados diretrizes da Comissão Europeia «do topo para a base», o que limita a flexibilidade dos Estados-Membros na fase de negociação.

Dos 34 mil milhões do Fundo de Coesão destinados a financiar a RTE-T, 10 mil milhões serão atribuídos utilizando o mesmo procedimento que para o CEF, particularmente com base nos convites à apresentação de projetos organizados pela Comissão. Dados os riscos supramencionados, não se daria prioridade aos projetos mais estruturais, mas aos que tivessem maior probabilidade de ser concluídos rapidamente. Este tipo de mudança nos regulamentos pode ser equiparado a um retrocesso na abordagem global de parceria (CRMP Conferência das Regiões Marítimas Periféricas)

Além disso, a definição de prioridades dos corredores RTE propostos pode impedir os Estados-Membros de realizarem os seus próprios projetos de infraestruturas, por vezes, mais urgentes. Os prazos de entrega dos projetos do CEF deveriam ser mais flexíveis. Podem surgir problemas se os calendários dos projetos constantes da proposta não forem consistentes com a planificação nacional.

A criação de um novo mecanismo levará a uma maior centralização dos fundos, dificultando o acesso direto das regiões aos mesmos (Gabinete do Governador da Região da Pomerânia)

As prioridades do CEF poderão impedir os Estados-Membros de dar prioridade aos seus próprios projetos. Assim, o calendário deveria ser mais flexível do que aquele apresentado na proposta. Poderá conseguir-se alguma flexibilidade utilizando diretrizes em vez de um regulamento, tal como nos anteriores projetos da RTE-T (Rede Ferroviária)

Outro aspeto prende-se com a proposta de envolvimento de investimentos privados em projetos no domínio das RTE-T. Os inquiridos manifestaram algumas dúvidas de que esta ferramenta proporcionaria um ambiente financeiramente seguro para a intervenção dos investidores.

Em geral, seria de esperar que qualquer avaliação do financiamento para um projeto procurasse demonstrar fortes perspetivas comerciais, bem como um retorno sobre o investimento, antes de incluir num projeto quaisquer considerações em matéria de infraestrutura. Não é claro se o financiamento do CEF exigiria um determinado nível de retorno sobre o investimento, nem se os projetos propostos seriam obrigados a demonstrar o seu valor antes da listagem do projeto.

É importante ter em conta as capacidades individuais e o potencial dos empresários e das empresas locais (AECT CUTTS, Hungria)

3.5 Consequências para os contratos públicos e para os auxílios estatais

Questão: Pode identificar eventuais consequências para as regras aplicáveis aos contratos públicos e aos auxílios estatais?

Resumo dos comentários

A maioria das declarações não aponta quaisquer conflitos ou consequências para os procedimentos nacionais de contratação pública. Contudo, tal como afirmou o Gabinete do Governador da Região da Pomerânia, no caso dos projetos transnacionais, as diferenças entre os sistemas jurídicos dos vários Estados-Membros podem criar obstáculos significativos a investimentos conjuntos. O processo de contratação pública está, atualmente, a ser revisto e existe um certo receio de que alguns dos novos procedimentos de contratação possam aumentar a sua complexidade.

Receia-se que o CEF leve a um procedimento revisto de contratação pública concebido especificamente para o instrumento. Verifica-se uma opinião negativa sobre os procedimentos específicos de contratação pública para tarefas específicas (por exemplo, contratos públicos ecológicos), o que fragmenta a abordagem aos contratos públicos e leva a uma sobrecarga administrativa. [Convenção de Autoridades Locais Escocesas (COSLA)]

3.6 Desafios e oportunidades nas regiões limítrofes

Questões: Que desafios e oportunidades apresenta o CEF para as regiões limítrofes (incluindo o eventual recurso ao AECT)?

Resumo dos comentários

Em geral, o CEF é reconhecido como um instrumento de apoio para a conectividade transfronteiras. O facto de o CEF prever a necessidade de apoiar as ligações de infraestruturas transfronteiriças é globalmente apreciado. As ligações de transportes são vitais para ajudar as regiões limítrofes e transfronteiriças a ultrapassar as desvantagens causadas pela sua situação geográfica, tanto a nível nacional quanto a nível europeu.

O CEF é extremamente bem aceite, não só nas regiões limítrofes como nas zonas marítimas. Tanto o Governo escocês como as autarquias locais costeiras do mar do Norte veem o CEF como um instrumento potencial para desenvolver tanto as ligações de rede com a Europa quanto a produção interna de energias renováveis, com o impacto mais óbvio na prosperidade económica local. [Convenção de Autoridades Locais Escocesas (COSLA)]

Os projetos transfronteiriços dependem, em grande medida, dos intervenientes regionais e locais. Assim, afigura-se ainda mais necessário envolvê-los nesta questão específica. Atualmente, não se prevê tal envolvimento a nível europeu.

O AECT na Hungria, por exemplo, não tem orçamento para participar na criação de projetos nem no processo de avaliação relacionado com as RTE-T. Outra preocupação a este respeito é a falta de experiência e de conhecimentos para criar as estruturas necessárias para executar projetos transfronteiriços.

As regiões limítrofes poderiam tornar-se reféns da ausência de acordo entre os Estados-Membros relativamente a projetos comuns. O CEF não prevê as condições necessárias para evitar este risco, removendo os recursos do Fundo de Coesão das regiões limítrofes. (Associação lituana do poder local)

4 Conclusões

As declarações apresentadas podem ser divididas em diferentes grupos de interesses. Em primeiro lugar, existem os órgãos de poder e os representantes locais e regionais; em segundo lugar, as cooperações territoriais e, em terceiro lugar, os representantes das partes interessadas, como as redes portuárias. Observa-se uma segunda diferença entre as organizações e órgãos de poder situados em Espanha e em Portugal, que apoiam veementemente o CEF, e os Estados-Membros e organizações da Europa Central, que criticam a abordagem de «topo para a base» do CEF. Assim, não se podem retirar conclusões gerais para além da de que os Estados-Membros da UE15 consideram o CEF como mais uma oportunidade para financiar infraestruturas, enquanto a UE12 manifesta preocupação relativamente à interferência do CEF noutras necessidades mais prementes nas regiões.

Outra preocupação, ainda que não tão forte, diz respeito à observância do princípio da subsidiariedade, o qual é definido no artigo 5.º do Tratado da União Europeia: *«Nos domínios que não sejam da sua competência exclusiva, a União intervém apenas se e na medida em que os objetivos da ação considerada não possam ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, tanto ao nível central como ao nível regional e local, podendo contudo, devido às dimensões ou aos efeitos da ação considerada, ser mais bem alcançados ao nível da União. A ação da Comunidade não deve exceder o necessário para atingir os objetivos do presente Tratado».*⁴

A este respeito, as diretivas da Comissão Europeia relativamente aos principais projetos utilizam uma abordagem demasiado «do topo para a base», pondo em risco o princípio da subsidiariedade, caso o papel de coordenador de corredor consista em orientar os Estados-Membros nas suas decisões relativas aos projetos nacionais de infraestruturas.

Os comentários recebidos podem, no entanto, ser resumidos do seguinte modo:

- A predefinição dos corredores de infraestruturas foi criticada, pois impedem o desenvolvimento de outros projetos mais prementes.
- O envolvimento dos intervenientes regionais e locais na plataforma de corredor é considerado necessário, contudo a proposta não prevê apoio aos grupos territoriais nem a outros representantes.
- A compatibilidade entre o CEF e o FEDER pode trazer um valor acrescentado potencial. No entanto, ainda não é claro de que modo estes dois instrumentos se poderão, efetivamente, ligar, o que causa

⁴ União Europeia (2006), Versões consolidadas do Tratado da União Europeia e do Tratado que Institui a União Europeia, *Jornal Oficial da União Europeia*, artigo 5.º.

preocupação relativamente a sobreposições e reduções nos projetos do FEDER.

- A atribuição de 10 mil milhões de euros ao CEF constitui motivo de grande preocupação entre os novos Estados-Membros. Vários órgãos de poder local e regional manifestaram o receio de conflitos entre propostas de projetos a nível local e os projetos de corredor propostos.
- A implementação de projetos transfronteiriços é, regra geral, muito valorizada. Mais uma vez, a execução baseada nos diferentes sistemas jurídicos não é definida claramente, nem o são os procedimentos e o envolvimento das partes interessadas.
- A maioria das declarações não refere conflitos com as regras que regem os contratos públicos.

Em geral, as declarações sublinham que o procedimento de execução do CEF ainda não está suficientemente clarificado (principalmente no que respeita a projetos transfronteiriços). Consequentemente, surge também a necessidade de melhorar a adaptação entre os objetivos da Comissão Europeia e os interesses dos Estados-Membros a este respeito. Os comentários indicam quais as metas dos Estados-Membros cumpridas na proposta e quais os países com dificuldades em ajustar os projetos propostos às suas metas nacionais e regionais. Por exemplo, Espanha e Portugal não parecem apresentar quaisquer objeções à proposta e esperam que o CEF apoie o orçamento das suas infraestruturas nacionais e regionais. Os comentários da Hungria, da Alemanha e da Polónia, contudo, indicam que estes países receiam que a sua autonomia nacional e regional seja ameaçada pelo processo de decisão.

5 Referências

Comissão Europeia (2011), Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o Mecanismo Interligar a Europa, 2011/0302(COD), COM(2011) 665, Bruxelas, 19.10.2011

6 Inquiridos

N.º	Designação	País	Rede	Tipo de inquirido
1.	<i>Netwerkstad Twente</i>	Países Baixos	ROS	Rede regional
2.	Consultor independente (membro fundador da EGTCUTTS, BEFA)	Hungria	AECT	Cooperação territorial
3.	Região das Marcas (Itália)	Itália	ROS	Órgão de poder regional
4.	Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Galícia-Norte de Portugal	Portugal	AECT	Cooperação territorial
5.	<i>Generalitat Valenciana</i> , Direção-Geral de Transporte e Logística	Espanha	ROS	Órgão de poder regional
6.	<i>Consejo de Cámaras de Comercio de la Comunidad Valenciana</i>	Espanha	A confirmar	Órgão de poder regional
7.	Câmara Municipal de Łódź	Polónia	ROS	Órgão de poder local
8.	Departamento de Planeamento, Gabinete do Governo regional da Estíria	Áustria	ROS	Órgão de poder regional
9.	<i>Comunidad Autónoma de Galicia</i>	Espanha	ROS	Órgão de poder regional
10.	<i>Asamblea de Extremadura</i>	Espanha	ROS	Órgão de poder regional
11.	Gabinete do Governador da Região da Pomerânia	Polónia	ROS	Órgão de poder regional
12.	Cidade de Viena	Áustria	ROS	Órgão de poder local
13.	Governo Regional da Madeira	Portugal	A confirmar (Parl. é membro da ROS)	Órgão de poder regional
14.	Comunidade Urbana de Brest Métropole Océane	França	A confirmar	Órgão de poder local
15.	Associação lituana do poder local	Lituânia	ROS	Órgão de poder local
16.	Associação das Regiões de Fronteira da Europa, (ARFE)	Internacional	ROS	Cooperação territorial
17.	AECT UTTS	Hungria	AECT	Cooperação territorial
18.	<i>Convention of Scottish Local Authorities</i>	Reino Unido	ROS	Órgão de poder local
19.	Conferência das Regiões Periféricas Marítimas (CRPM)	Internacional	A confirmar	Cooperação territorial
20.	Generalitat Valenciana	Espanha	ROS	Órgão de poder regional
21.	FEPORIS – Instituto Portuário de Estudios y Cooperación	Espanha	A confirmar	Outras organizações públicas
22.	<i>Autoridad Portuaria de Alicante</i>	Espanha	A confirmar	Outras organizações públicas
23.	<i>Autoridad Portuaria de Valencia</i>	Espanha	A confirmar	Outras organizações públicas
24.	<i>Autoridad Portuaria de Castellón</i>	Espanha	A confirmar	Outras organizações públicas
25.	Ministério de Bade-Vurtemberg	Alemanha	ROS	Órgão de poder regional
26.	<i>Rail Network</i>	Reino Unido	A confirmar	Rede temática
27.	Região de Murcia. Departamento de Obras Públicas e Ordenamento Territorial: Secretariado-Geral/Direção-Geral de Transporte e Portos	Espanha	A confirmar	Órgão de poder regional
28.	Gabinete do Governo da região de Wielkopolska	Polónia	A confirmar	Órgão de poder regional
29.	Região de Warmia e Mazúria	Polónia	A confirmar	Órgão de poder regional
30.	AECT Eurometropolis	Países Baixos	AECT	Cooperação territorial
31.	<i>Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco</i>	Espanha	ROS	Órgão de poder regional