



União Europeia  
Política Regional

# panorama

inforegio

38

Verão de 2011



## Ligar a Europa

Política Regional e de Transportes

pt

## EDITORIAL

Dirk Ahner

3

## VISÃO GERAL

Sistema de transporte competitivo e sustentável para a Europa

4-7

## ENTREVISTAS

Matthias Ruete — Luis Valente de Oliveira — Jean-Marc Offner — Horst Sauer

8-11

## A POLÍTICA RTE-T

Uma rede de transporte multimodal para a Europa

12-13

## TRANSPORTES MAIS LIMPOS E ECOLÓGICOS A PENSAR NO FUTURO

### POR ESSA EUROPA FORA

Criação de melhores ligações com o sudeste da Europa

Scandria – aproximação do Báltico ao Adriático

Portugal – O Sistema de Controlo de Tráfego Marítimo é o novo sistema inteligente de controlo de navios

Prolongamento do metro de Sofia representa uma lufada de ar para o coração da cidade

Novas instalações no Porto de La Rochelle que permitirão fazer face a um mercado em crescimento

Criação de uma auto-estrada de maior qualidade na Eslovénia

Melhoria da via-férrea com benefícios a nível internacional – República Checa

14-15

16-22

23

## REPENSAR A MOBILIDADE URBANA

A Rede de Deslocações Activas

24-25

## A FORMA COMO AS LIGAÇÕES DE TRANSPORTE ESTÃO A CONTRIBUIR PARA MOLDAR A UE

26

## ASSUNTOS REGIO

Resultados da Consulta pública sobre as  
“Conclusões do Quinto relatório sobre a coesão económica”

27

## DATAS E EVENTOS

28

## DÊ-NOS A SUA OPINIÃO

Fotografias (páginas):

Créditos:

Capa: © CE

Interior: todas as fotografias © CE, à excepção de:

Página 10: © a-urba

Página 11: © TransBaltic

Página 17: © Porto de Rostock / Nordlicht

Página 18: © CCTMC - Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente

Página 19: © Empresa metropolitana de Sofia

Página 21: © DARS, Empresa de auto-estradas da Eslovénia

Página 22: © Filip Hainall, Ministério dos Transportes da República Checa

Esta revista é impressa em papel reciclado em alemão, inglês e francês.

As opiniões expressas na presente publicação vinculam apenas os seus autores e não reflectem, necessariamente, os pontos de vista da Comissão.

O conteúdo desta revista foi finalizado em Maio de 2011.



O transporte é muito mais do que a simples deslocação de um determinado local para outro, é na verdade falar de redes apoiadas e desenvolvidas graças a fundos da UE que contribuem para promover o crescimento económico, a sustentabilidade e o acesso a serviços vitais. Nesta edição da Panorama faremos uma análise da situação geral, desde as ligações ferroviárias de alta velocidade entre países aos sistemas de transporte urbanos “amigos do ambiente”.

As medidas tomadas na UE contribuíram de forma decisiva para os resultados positivos no domínio do sistema de transporte, nestes dez últimos anos. Os fundos estruturais e o Fundo de Coesão têm sido historicamente uma importante fonte de financiamento da melhoria das ligações de transporte nas regiões menos desenvolvidas da UE. As recentes estratégias macro-regionais na região do Mar Báltico e do Danúbio representam novos instrumentos que servem para ligar os desenvolvimentos no domínio dos transportes a nível transfronteiriço.

Relativamente ao futuro, o Livro Branco sobre o Transporte Urbano, um Roteiro para uma Área Única Europeia de Transportes, recentemente publicado, anuncia um pacote importante de novas iniciativas políticas. O objectivo? A criação de um sistema de transportes mais competitivo e integrado, capaz de promover a mobilidade e reduzir as emissões até 2050. As iniciativas abrangem 40 áreas imprescindíveis à transformação do sistema de transporte europeu, para além de se referirem à resposta aos desafios, que vão desde a redução da dependência do petróleo, à gestão do congestionamento e melhoria da infra-estrutura.

As entrevistas incluídas nesta edição referem-se a opiniões sobre os ensinamentos, os desafios futuros e a forma como a coesão económica e territorial podem ser promovidas através de uma política de transporte efectiva. As conclusões do último estudo de avaliação da política regional evidenciam as metas que foram atingidas até hoje e o que ainda precisa de ser feito no sentido de se melhorarem as redes de transporte a nível da UE. No capítulo “Por essa Europa fora” são descritos sete projectos que abrangem uma série de meios de transporte, que permitem aos leitores terem uma ideia da situação actual no terreno nos diferentes países.

A Política Regional pode responder às necessidades específicas das comunidades nas suas regiões, graças à sua aposta em abordagens integradas de resposta aos desafios com que se deparam determinadas regiões. Certo é que a resposta dada a nível regional para que o transporte possa contribuir mais para a coesão, impulsionar o crescimento e tornar-se mais sustentável, será imprescindível para se atingirem os objectivos do Livro Branco.

Boa leitura!

**Dirk Ahner**

*Director-Geral  
Direcção-Geral da Política Regional  
Comissão Europeia*

# SISTEMA DE TRANSPORTE **COMPETITIVO E SUSTENTÁVEL** PARA A EUROPA

**Transporte – vector de crescimento, desafio ambiental, questão internacional. O Livro Branco publicado em 2011 – Roteiro para uma Área Única Europeia de Transportes, adoptado pela Comissão Europeia em 28 de Março de 2011, tem por objectivo criar um equilíbrio dos factores supra-referidos e assegurar que as regiões europeias continuem a estar totalmente integradas na economia mundial em termos competitivos. O documento determina as acções a serem realizadas, analisa o que foi feito até hoje e descreve os desafios futuros. As propostas apresentadas são de particular importância para as regiões europeias e para a Política Regional da UE, numa altura em que a infra-estrutura de transportes sustentáveis dispõe de melhores ligações e beneficia o mercado interno.**

“Outras regiões do mundo estão a lançar programas de investimento ambiciosos e de grande envergadura, apostando na modernização dos transportes e na sua infra-estrutura; é vital que o sector europeu dos transportes continue a desenvolver-se e a investir na preservação da sua posição competitiva.”

Roteiro para uma Área Única Europeia de Transportes  
– Livro Branco sobre transporte competitivo e sustentável

Um dos principais desafios é o alinhamento de um sistema de transporte completo com o compromisso assumido pela Comissão em reduzir as emissões de gases com efeito de estufa – no total, a UE terá que reduzir as emissões até 2050 em 80-95%, comparativamente a níveis de 1990. O sector dos transportes terá que contribuir com sessenta por cento da referida redução. Apesar de os transportes serem hoje mais limpos, há mais trânsito do que no passado e 96% da energia

usada ainda tem origem nos combustíveis fósseis. Um atraso na implementação das iniciativas ou movimentos tímidos no sentido de se adoptarem tecnologias mais recentes irão impedir a UE de estar ao mesmo nível dos que optarem por inovar.

Apesar de haver uma ênfase clara na inovação tecnológica conducente a uma infra-estrutura e sistema mais limpos e inteligentes, também é dada prioridade ao reforço da necessária capacidade dos recursos humanos para poderem realizar essa inovação.

## Maior mobilidade – menos emissões

Não restam dúvidas de que a infra-estrutura de transporte é um motor de crescimento e reforça o comércio e a criação de riqueza. Sem redes efectivas, os habitantes de regiões remotas ou de zonas de geografia difícil correm o risco de ficar afastados dos serviços e dos empregos.

O Roteiro identifica formas de limitar a dependência do sistema de transporte do petróleo sem comprometer a eficiência ou a mobilidade e, assim, se encontrar um equilíbrio para o que pode ser visto como sendo exigências contraditórias, e inclusive:

- melhorar a eficiência energética dos tipos de veículos actuais relativamente a todos os tipos, ou modos de transporte;
- desenvolver e criar novos combustíveis sustentáveis e sistemas de propulsão;
- otimizar o desempenho das cadeias logísticas multimodais, tornando-as mais eficientes em termos energéticos através de, por exemplo, melhores ligações entre a opção ferroviária e marítima no caso do transporte de mercadorias de longa distância;
- utilizar sistemas de gestão de tráfego inovadores e medidas de mercado, tal como a abolição das barreiras existentes para o transporte marítimo de curta distância.



## Um Roteiro de acção

Nos dez últimos anos o transporte aéreo, rodoviário e, em certa medida, ferroviário, abriram-se ao mercado, e a segurança nos países aumentou. Nasceu também o Espaço Aéreo Único Europeu, que faz a coordenação do planeamento e da gestão do espaço aéreo. Os passageiros hoje gozam de direitos legais, e foram igualmente adoptadas novas regras no domínio das condições de trabalho para os que trabalham no sector.

A Rede Transeuropeia de Transporte, RTE-T tem vindo a contribuir para a coesão territorial, designadamente através da promoção das ligações ferroviárias de alta velocidade. Por último, foi colocada uma ênfase muito grande na melhoria do desempenho ambiental do sector do transporte.

A continuação do desenvolvimento da infra-estrutura de transporte na Europa deve ser orientada para a promoção de sistemas de transporte eficientes em termos de utilização de recursos, assente na inovação e que contribua para resolver os problemas relacionados com as mudanças climáticas e os desafios ambientais, bem como com a coesão territorial.

O Livro Branco 2011 enumera as iniciativas que serão realizadas com base nos resultados do passado e que ajudarão a Europa a avançar de forma a responder às necessidades desta nova década, assim como das futuras. São seguidamente enumeradas algumas ideias propostas:

### Um sistema de mobilidade eficiente e integrado

- Um Espaço Aéreo Único Europeu
- Promoção das condições de trabalho e de empregos de qualidade
- Transporte seguro
- Medidas a nível da segurança do transporte: salvar milhares de vidas
- Qualidade e fiabilidade do serviço

### Inovação a pensar no futuro: tecnologia e comportamento

- Política Europeia de Investigação e Inovação no domínio dos transportes
- Promoção de procedimentos mais sustentáveis
- Mobilidade urbana integrada

### Infra-estrutura moderna e financiamento inteligente

- Infra-estrutura de transporte: coesão territorial e crescimento económico
- Quadro de financiamento coerente
- Acertar os preços e evitar distorções

### A dimensão externa

- Promoção das metas relativas às mudanças climáticas e à eficiência energética
- Desenvolvimento de um quadro de cooperação no sentido de alargar a nossa política de transportes e de infra-estruturas junto com os nossos vizinhos



Os veículos eléctricos representam uma das principais formas para se alcançar os objectivos relativos às emissões.

# SISTEMA DE TRANSPORTE COMPETITIVO E SUSTENTÁVEL PARA A EUROPA

## Redes de transporte efectivas impulsionam a coesão territorial

As medidas tomadas a nível da UE contribuíram de forma decisiva para os resultados positivos no sistema de transporte europeu nestes dez últimos anos. Os Fundos Estruturais e o Fundo de Coesão têm sido, historicamente, uma das principais fontes de financiamento do investimento necessário para melhorar as ligações de transporte nas regiões mais atrasadas em toda a Europa.

A Política de Coesão estimula activamente as iniciativas regionais e nacionais, em termos de prioridades de transporte e cooperação transfronteiriça. As recentes estratégias macro-regionais – a Estratégia do Danúbio e a Estratégia da Região do Mar Báltico – contribuíram para a criação de quadros de planeamento transfronteiriço reforçados e representam um potencial de desenvolvimento do transporte integrado.

O impacto da crise económica ainda se sente por toda a UE – taxas de desemprego a aumentar e diminuição das despesas públicas significam que existe hoje, mais do que nunca, a necessidade de uma mobilidade mais eficiente em termos de custos, numa altura em que os meios para assegurar a referida mobilidade são cada vez menos. Deve ser feito mais com menos meios. Os sistemas existentes e com provas dadas, como é o caso da Política de Coesão, estão bem posicionados para ajudar a melhorar a qualidade das diversas iniciativas lançadas nas regiões e nos países, tal como o apoio ao sector ferroviário europeu.

### O sector ferroviário europeu

“Quando começaram as obras da primeira linha de alta velocidade em 1986, a Espanha era um dos países mais pobres da União Europeia, e a Andaluzia uma das regiões espanholas mais pobres. Apesar disso, o Governo espanhol decidiu avançar com a construção de uma nova ligação ferroviária de alta velocidade entre a sua capital, Madrid, e a principal cidade da região, Sevilha, utilizando a mais avançada tecnologia existente. Desde então, o país cresceu de forma acentuada e a Andaluzia tornou-se numa região muito mais competitiva do que no passado. Estes desenvolvimentos nunca teriam sido possíveis sem a existência da Política de Coesão e do seu impacto a nível territorial.”

## O que é a RTE-T?

A Rede Transeuropeia de Transporte, RTE-T é a base do fluxo de mercadorias e o meio para as pessoas se deslocarem livremente por toda a União Europeia. É, na verdade, uma Política essencial que une as regiões do leste e do oeste da Europa e ajuda a moldar o futuro Espaço Aéreo Único Europeu.

Melhor integração, à luz de um mercado interno maior, “descarbonização dos transportes”, o papel da UE na luta contra as mudanças climáticas a nível mundial – são os desafios que exigiram a revisão da Política lançada em 2009.

A RTE-T é apoiada pela UE através do programa RTE-T e do Desenvolvimento Regional Europeu e dos Fundos de Coesão, já que uma melhor acessibilidade é fundamental para assegurar uma Europa mais competitiva e coesa.

### O que está abrangido?

Em termos gerais, a contribuição da UE para os transportes durante o período de programação 2007-2013 inclui:

- RTE-T, as estradas nacionais, regionais e locais representam mais de € 41 mil milhões
- o transporte ferroviário, incluindo RTE-T e outros projectos representam cerca de € 24 mil milhões.
- transporte urbano – € 8,1 mil milhões;
- portos e vias fluviais internas – € 4,3 mil milhões;
- transporte multimodal e sistemas inteligentes – € 3,3 mil milhões;
- aeroportos: € 1,84 mil milhões

## Além da RTE-T

A RTE-T recebe actualmente mais ou menos metade das dotações no domínio da política de transporte. As outras prioridades incidem nas redes nacionais, regionais e locais e nos transportes urbanos limpos. A forma de orientar melhor estas verbas no futuro será alvo de discussões complexas. Certo é que a pressão para descarbonizar os sistemas de transportes e em concentrar o apoio da UE em investimentos que contribuam claramente para as prioridades comuns irá subentender uma maior ênfase nos estrangulamentos em termos de infra-estruturas, nas redes inteligentes e no transporte público urbano.



## Transporte urbano

As cidades são os motores de crescimento de toda a zona que as rodeia. É onde se encontram os serviços, o trabalho e as actividades de lazer para toda a região onde se encontram. É essencial que o sistema de transportes urbanos seja completamente integrado nos serviços de transportes da região como um todo. Contudo, as cidades sofrem sobretudo de congestionamento e de poluição sonora e atmosférica. Um quarto das emissões de CO<sub>2</sub> no sector dos transportes no seu todo provém da circulação automóvel nas pequenas e grandes cidades, ao passo que 69% dos acidentes acontecem nas cidades. Será necessário uma retirada faseada gradual dos veículos “convencionais” das nossas cidades se quisermos atingir as metas relativas às emissões de gases com efeito de estufa e reduzir a nossa dependência do petróleo.

Quantas mais pessoas utilizarem os meios de transporte colectivos mais possibilidades haverá de se criar um círculo virtuoso de transportes públicos que, em combinação com um esforço no sentido de tornar a bicicleta e o andar a pé algo agradável e seguro, fará com que as pessoas estejam menos dependentes dos seus automóveis.

As pessoas que dependem do seu automóvel serão encorajadas a utilizar veículos mais pequenos, leves e especiais. Grandes frotas de autocarros e de táxis, camiões e carrinhas de entregas mais pequenos e limpos – estão todos idealmente posicionados para servir de precursores de métodos de propulsão e combustíveis alternativos, servindo de câmara de ensaio da inovação. O transporte público pode ser promovido através da imposição de taxas rodoviárias e de sistemas de tributação transparentes e da introdução de novas tecnologias.



**“As acções não podem ser atrasadas. As infra-estruturas demoram muitos anos a ser planeadas, construídas e equipadas – e os comboios, os aviões e os barcos duram décadas – as escolhas que fizemos hoje irão determinar a situação do sector do transporte em 2050. Precisamos de agir a nível europeu para assegurar que a transformação dos transportes é definida em conjunto com os nossos parceiros, e não deixar que essas decisões sejam tomadas noutra qualquer parte do mundo.”**

Roteiro para uma Área Única Europeia de Transportes –  
Livro Branco sobre transporte competitivo  
e sustentável

# MATTHIAS RUETE

Entrevista com o Director-geral da DG Transporte e Mobilidade, Matthias Ruete

**Antes de ter assumido as suas funções na DG Transporte e Mobilidade, em 2010, Matthias Ruete foi Director-geral da DG Energia e Transportes na Comissão Europeia.**

*Quais são as principais lições do passado e os principais desafios para o futuro, tendo por horizonte 2020, para o sector dos transportes?*

O nosso grande desafio é ajudar o sector dos transportes a superar futuros constrangimentos sem sacrificar a sua eficiência e simultaneamente manter ou até melhorar a competitividade do sector.

Na última década, a Europa avançou muito. Temos hoje mercados abertos no domínio do transporte aéreo, rodoviário e ferroviário e conseguimos melhorar a segurança de todos os meios de transporte. Mas o sistema não é sustentável. Seria um enorme erro negligenciar ou subestimar os futuros constrangimentos e adiar as mudanças necessárias.

A dependência do petróleo, o congestionamento e a redução das emissões de gases com efeito de estufa são desafios imediatos. A União Europeia comprometeu-se a reduzir as emissões em 80% até 2050. O sector do transporte terá que diminuir as suas emissões em, pelo menos, 60% em relação a 1990 (70% menos do que hoje). O Livro Branco adoptado pela Comissão Europeia, em 28 de Março passado, apresenta uma reflexão sobre estes desafios e define a estratégia que permitirá à União enfrentá-los de maneira efectiva.

*No seu entender, como é que a política de transporte da UE pode contribuir para a coesão económica e territorial da União?*

O Livro Branco propõe o desenvolvimento de uma rede transeuropeia de corredores "estratégica", com um fluxo intenso e consolidado de volumes de tráfego de mercadorias e passageiros com elevada eficiência e emissões reduzidas, abrangendo todo o continente.

Este projecto irá assegurar conexões multimodais eficientes entre as capitais da UE e outras cidades importantes, centros económicos, portos e as principais zonas fronteiriças terrestres. Será a coluna vertebral da "Área Única Europeia de Transportes" e contribuirá para o reforço da coesão entre as regiões.

*Quais são os principais elementos da Estratégia da UE para o futuro desenvolvimento do sistema de transporte propostos no Livro Branco?*

As quatro fases principais são:

- uma Área Única Europeia de Transportes para facilitar o movimento dos cidadãos e das mercadorias, reduzir custos e aumentar a sustentabilidade do sector dos transportes europeu;
- articulação mais estreita entre o desenvolvimento da inovação tecnológica e a sua aplicação através de uma política de investigação integrada;
- planeamento da infra-estrutura no sentido de maximizar o crescimento e minimizar o impacto ambiental; e
- desenvolvimento de conexões de infra-estrutura com os países vizinhos com o objectivo de abrir os mercados de países terceiros no domínio dos serviços de transporte, produtos e investimentos de apoio ao desenvolvimento do comércio.



« O nosso grande desafio é ajudar o sector dos transportes a superar futuros constrangimentos sem sacrificar a sua eficiência. »



# LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Coordenador Europeu para as Auto-estradas do Mar

**Luís Valente de Oliveira reuniu-se até à data com mais de 400 interessados dos países da UE com uma vertente marítima e apresentou três relatórios anuais de actividade.**

*Quais são as principais lições do passado e os principais desafios para o futuro, tendo por horizonte 2020, para o sector dos transportes?*

A coordenação entre os diferentes meios de transporte constitui o maior desafio – o problema está em saber como se podem transportar mercadorias de um ponto para outro da forma mais rápida, mais económica, mais cómoda e menos poluente. Se nos limitarmos a um único modo de transporte, o leque das respostas será rígido em termos de função ou irracional em termos de custos.

Para encontrar as respostas, temos de conhecer as características de cada modo de transporte e a regra deve passar pelas soluções multimodais.

*No seu entender, como é que a política de transporte da UE pode contribuir para a coesão económica e territorial da União?*

O nível de actividade de uma determinada região é essencial para assegurar o bem-estar dos seus habitantes: produção e consumo exigem meios de transporte. Para promover o desenvolvimento e a coesão, importa reforçar as ligações entre regiões complementares.

Mais de 90% das importações e exportações da UE é feita por via marítima de e para os portos europeus. O primeiro passo passa pois pela existência dos melhores portos possíveis e das conexões mais adequadas entre estes e o interior.

Alguns modos têm de atingir um limiar de transporte de carga para serem económicos, pelo que as escolhas têm de ser viáveis. A concentração do transporte de carga em certos eixos pode fazer com que as ligações sejam economicamente sustentáveis. É preciso reduzir ao mínimo os custos e o tempo, o que só pode ser alcançado se combinarmos e optimizarmos cada modo de transporte. A Política de Transportes da UE deverá abranger todos os modos de transporte, tornando-os mais eficientes e coerentes.

*Quais são as ilações que retira da sua experiência como Coordenador Europeu de um Projecto Prioritário da RTE-T?*

O Projecto Prioritário em matéria de Auto-estradas do Mar está agora em pleno andamento: os oito projectos recentemente aprovados abrangem o Espaço Marítimo Europeu. São o resultado de ideias trocadas com pessoas de toda a Europa.

O envolvimento de vários países num mesmo projecto é ideal para partilhar boas práticas e resultados dos estudos. As trocas de pontos de vista colectivas levam à criação de soluções adaptáveis.

Insisti no reforço dos programas de formação na área da logística destinados ao pessoal e a todos aqueles que, a nível das empresas, são responsáveis pelo movimento de carga com o objectivo de fazer face à logística complexa com que nos deparamos.



« Mais de 90% das importações e exportações da UE é feita por via marítima de e para os portos europeus. »

## JEAN-MARC OFFNER

Director-geral do gabinete de planeamento urbano da Área metropolitana de Bordéus Aquitaine

**Urbanista e analista político, Jean-Marc Offner é também Director-geral do gabinete de planeamento urbano da Área metropolitana de Bordéus Aquitaine.**

*Quais são as principais lições do passado e os principais desafios para o futuro, tendo por horizonte 2020, para o sector dos transportes?*

Desde há décadas que a redução do tráfego rodoviário, urbano e interurbano tem vindo a ser um dos principais objectivos da política de transporte público em muitos países da UE.

O transporte público não foi capaz de travar o aumento do trânsito e um dos principais desafios para o sector do transporte até 2020 será a criação de um serviço de transporte público que acompanhe o evoluir dos estilos de vida: horários mais flexíveis, serviços adequados e de alta qualidade, e tempo de transporte razoável.

*No seu entender, como é que a política de transporte da UE pode contribuir para a coesão económica e territorial da União?*

Ao longo de décadas, o desenvolvimento das redes de alta velocidade foi o meio privilegiado para aproximar regiões europeias dos dois lados da fronteira, promovendo assim um determinado nível de coesão económica e social. Há que dar continuidade a estes esforços.

Também é importante não esquecer os investimentos a nível regional que são essenciais para assegurar o bom funcionamento das áreas metropolitanas. As autoridades públicas e os gestores de redes têm sido frequentemente criticados por negligenciarem a infra-estrutura regional em prol de linhas de alta velocidade mais lucrativas. No nosso entender, ambos os níveis são importantes.



Atendendo aos desafios ambientais, precisamos de encontrar um bom compromisso entre o objectivo de criar redes que cubram todas as áreas e a necessidade de regular os fluxos de tráfego.

*Qual pensa que vai ser o papel do transporte no desenvolvimento urbano integrado?*

É igualmente necessária uma coordenação reforçada entre a política de transporte e o planeamento urbano. As conurbações mais compactas são preferíveis porque facilitam os trajectos curtos. Uma política de ordenamento que permita reservar superfícies, antecipar a valorização associada às novas infra-estruturas e construir habitações sociais.

Devia ser obrigatório aumentar a densidade dos serviços, acima de certos níveis mínimos, naquelas zonas que são melhor servidas pelo transporte público, aplicando simultaneamente políticas de estacionamento restritivas.

Teremos de fazer com que as organizações urbanas existentes funcionem de uma forma mais sustentável. Em especial, teremos de encontrar novas alternativas para a utilização dos automóveis: *carpooling*, *car sharing* e a integração do automóvel com os transportes públicos. De um ponto de vista ambiental, a multiplicação da taxa de ocupação dos veículos e a divisão em dois da distância dos trajectos teria o mesmo valor que todas as políticas de desenvolvimento do transporte público!

Desde há décadas que a redução do tráfego rodoviário, urbano e interurbano tem vindo a ser um dos principais objectivos da política de transporte público em muitos países da UE.

**Na sua qualidade de Chefe de Divisão dos Assuntos Europeus, Departamento de Planeamento Territorial Conjunto, Horst Sauer é responsável pela integração da Região Capital Berlim-Brandemburgo no desenvolvimento territorial da UE. Horst Sauer está actualmente concentrado no impacto a nível regional da rede RTE-T, em particular na região que se situa entre a Escandinávia e o Mar Adriático.**

*Quais são as principais lições do passado e os principais desafios para o futuro, tendo por horizonte 2020, para o sector dos transportes?*

Era cada vez mais óbvio que a criação de novas infra-estruturas só se justificava quando as vantagens económicas para a região fossem evidentes. Trabalhamos em conjunto com mais de 30 parceiros para a realização do corredor SCANDRIA que ligará a Escandinávia ao Mar Adriático com passagem por Berlim. O nosso objectivo é criar uma melhor ligação entre os centros de inovação e as regiões-capitais ao longo deste corredor. Há um enorme potencial de crescimento nesta parte da Europa. Estamos sobretudo interessados em otimizar a utilização da infra-estrutura existente e em reduzir as emissões dos transportes, e não tanto em pedir novos investimentos avultados em infra-estruturas.



*No seu entender, como é que a política de transporte da UE pode contribuir para a coesão económica e territorial da União?*

A futura rede estratégica que constituirá a coluna vertebral da Política de Transportes da UE assenta nas conexões dos principais nós. Estes nós, tal como a região-capital Berlim-Brandemburgo, deviam incluir todos os modos de transporte e estar conectados a outros hubs, tais como portos ou importantes centros económicos.

Uma melhor acessibilidade na Europa Central irá conduzir ao aumento da actividade económica nesta região e, por conseguinte, contribuir para a coesão territorial. Uma rede estratégica forte irá igualmente servir aquelas regiões que possuem boas ligações às principais rotas de transporte.

*No seu entender, como é que se define um bom sistema de governança ao planear a infra-estrutura de transportes?*

No meu ponto de vista, o planeamento regional/política regional devem estar estritamente ligados ao planeamento de transportes. O transporte não é um “fim em si próprio”, mas deve atender às necessidades das pessoas e das empresas.

Em Berlim-Brandemburgo tivemos experiências muito positivas não só a nível de planeamento “transfronteiriço” – que abrange a cidade de Berlim e o estado em redor de Brandemburgo – mas também em termos de harmonização do planeamento territorial e de transporte. Isto é tanto mais válido para os serviços de transportes públicos que há mais de uma década foram organizados de forma coordenada pelo Verkehrsverbund Berlim Brandemburgo (VBB).

« O transporte não é um “fim em si próprio”, mas deve atender às necessidades das pessoas e das empresas. »

## UMA REDE DE TRANSPORTE MULTIMODAL PARA A EUROPA

**A União Europeia tem defendido a existência de uma Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) desde assinatura do Tratado de Maastricht, em 1992. A RTE-T serve de apoio ao desenvolvimento do mercado interno da UE, reforça a coesão económica e social e estabelece ligações entre ilhas e regiões isoladas e periféricas com as regiões centrais da União. Esta Rede servirá ainda para aproximar mais a UE dos países vizinhos e dos mercados mundiais.**

As primeiras Directrizes de apoio aos Estados-Membros no desenvolvimento da RTE-T foram adoptadas em 1996, por via de uma Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho. Estas Directrizes foram alvo de uma revisão aprofundada e foram actualizadas no seguimento do alargamento em 2004.

<b>Investimento total na RTE-T até à data (1996-2013)</b>	<b>aprox. € 800 mil milhões</b>
Fontes de financiamento da UE até à data*	aprox. € 230 mil milhões
Futuras necessidades de investimento (até 2020)	<b>aprox. € 550 mil milhões</b>

\*Programa RTE-T, Fundo de Coesão, FEDER, empréstimos BEI & garantias de crédito.

O quadro da Política RTE-T já inclui algumas histórias de sucesso dignas de nota, tal como o eixo ferroviário de alta velocidade Paris-Bruxelas-Colónia-Amesterdão-Londres ou a ligação por via rodoviária e ferroviária (Øresund) entre a Dinamarca e a Suécia. Mas há ainda a ligação ferroviária de alta velocidade entre Madrid-Barcelona, Aeroporto de Malpensa em Milão, a ligação ferroviária Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer e muitos outros projectos em curso.

## A melhor adequação ao futuro

A Comissão Europeia aproveitou a experiência destes quinze últimos anos para fazer uma revisão aprofundada da Política da RTE-T e propôs novas Directrizes no âmbito do planeamento e da execução. Estas novas Directrizes, que deverão ser colocadas à consideração para adopção pelo Parlamento Europeu e o Conselho a partir do segundo semestre de 2011, dão conta de uma revisão profunda da abordagem política que passará a assentar nos pontos fortes, e cujo objectivo é identificar as falhas e dar resposta aos novos desafios.

Até hoje, o desenvolvimento da RTE-T baseou-se na identificação gradual e na execução dos Projectos Prioritários por cada um dos Estados-Membros, numa abordagem de baixo para cima e por etapas. Esta abordagem tem contribuído para identificar e desenvolver projectos importantes em toda a RTE-T, tal como exemplificado anteriormente, mas não foi possível através da mesma realizar uma rede transeuropeia totalmente integrada e multimodal.

## Duas redes que se complementam

O novo quadro de planeamento será constituído por duas camadas: uma rede completa, a camada de base, e uma rede que serve de coluna vertebral, sobreposta à rede completa e constituída pelas partes “estrategicamente” mais importantes da RTE-T.

A rede completa será o resultado de uma actualização e ajustamento da actual RTE-T e inclui a infra-estrutura existente importante e a que está planeada pelos Estados-Membros. A rede que serve de coluna vertebral será formada por aquelas secções da RTE-T que transportam a principal concentração de fluxos de tráfego transnacional, tanto de passageiros como de mercadorias, e que asseguram a ligação efectiva das regiões este e oeste da União Europeia e as regiões periféricas às regiões centrais.

A conjugação das duas constituirá a base da infra-estrutura de uma Área Única Europeia de Transportes, com pontos de conexão multimodais eficientes entre, as capitais da UE e os principais centros económicos da UE, e os pontos de entrada no sistema europeu de transporte.

## Planeamento e desenvolvimento coordenados

A nova Política da RTE-T começará por estabelecer uma melhor coordenação do planeamento e desenvolvimento a nível europeu. Passará a assentar numa metodologia de planeamento europeia coerente e transparente, supervisionada pela Comissão e desenvolvida de acordo com uma consulta alargada das partes interessadas.



## Execução coordenada

Além disso, será reforçada a coordenação da execução da nova Política da RTE-T. Serão identificados e desenvolvidos uma série de corredores, a partir da rede que forma a coluna vertebral, em linha com as necessidades evolutivas em termos de capacidade. A concretização dos corredores será acompanhada por um Coordenador Europeu, enquanto que os Planos Anuais de Desenvolvimento de Corredores servirão para identificar, dentro de prazos definidos, as maiores necessidades de investimento e as pequenas melhorias a curto prazo.

Por último, esta nova abordagem política irá colocar uma maior ênfase nas condicionalidades e coordenação do envolvimento financeiro da UE. O co-financiamento de projectos ficará condicionado à necessidade destes darem resposta às ligações inexistentes e aos estrangulamentos nas redes “estratégicas” identificadas, e assegurarem uma verdadeira co-modalidade. Será ainda dada prioridade aos projectos que representem um maior valor acrescentado a nível europeu (por exemplo, que completem as conexões transfronteiriças). Simultaneamente, a existência de um quadro de financiamento integrado para os transportes irá assegurar uma melhor coordenação dos objectivos da Política da RTE-T com o Fundo de Coesão e os fundos estruturais, criando um efeito de alavanca relativamente à velocidade e eficiência da sua realização.

**Assegurar a multi-modalidade é crucial para as regiões industrializadas.**





## TRANSPORTES MAIS LIMPOS E ECOLÓGICOS

**A eficiência e sustentabilidade dos recursos são elementos vitais da Política de Transporte da União Europeia, de acordo com a Estratégia Europa 2020 para o crescimento económico e o Livro Branco sobre os transportes, recentemente publicado pela Comissão. A “descarbonização” dos transportes – que implicará uma diminuição acentuada das emissões de gases com efeito de estufa do sector – tornou-se numa das principais prioridades da agenda económica e ambiental europeia.**

A Estratégia Europa 2020 define as prioridades em termos económicos para a próxima década e concentra-se na promoção de um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo. O objectivo é criar uma economia hipocarbónica baseada no conhecimento e na inovação, com uma utilização mais eficiente dos recursos, tendo como pano de fundo a coesão social e territorial.

O sector dos transportes é vital para o futuro da economia europeia e tem, por essa razão, um papel chave no contexto da prossecução dos objectivos da Estratégia Europa 2020. A Comissão Europeia lançou, em Janeiro de 2011, um documento intitulado “Uma Europa eficiente em termos de recursos”, que é uma das iniciativas emblemáticas da Estratégia Europa 2020. O documento refere claramente que a política de transporte da UE se deve pautar sempre pela utilização eficiente dos recursos.


### Soluções sustentáveis

Tornar o transporte mais eficiente para assegurar a prosperidade futura da Europa também é um tema chave do novo Livro Branco, “Roteiro do Espaço Único Europeu dos Transportes”, adoptado pela Comissão a 28 de Março de 2011.

O Livro Branco apresenta a visão de um sistema de transportes europeu competitivo e sustentável, com uma gestão eficiente dos recursos. O Livro dá uma grande prioridade ao transporte urbano limpo, referindo o exemplo da “descarbonização”.

O transporte deve ser mais sustentável à luz dos novos e crescentes desafios. Em primeiro lugar, o petróleo será cada vez mais escasso e caro nas próximas décadas já que também existem maiores incertezas em relação às fontes.

Em segundo lugar, para se atingir o objectivo de limitar a 2°C o aumento da temperatura mundial por efeito das alterações climáticas, a UE deve reduzir até 2050 as emissões de gases com efeito de estufa um nível 80-95% abaixo do nível de 1990. O sector dos transportes será forçado a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em pelo menos 60%.



**Laukaantie Road – construção de uma estrada – Jyväskylä, Finlândia.  
Construção de uma passagem inferior para bicicletas e peões.**



## Reduzir a pegada carbónica

A questão é que o transporte representa uma fonte significativa e em crescimento das emissões de gases com efeito de estufa. Esta é a razão pela qual a “descarbonização” é um tema central do Livro Branco.

Devem ser desenvolvidos e comercializados combustíveis sustentáveis e veículos menos poluentes se quisermos que a Europa melhore o seu desempenho em termos de eficiência energética de todos os veículos. A Europa deve substituir gradualmente as fontes de energia fósseis que geram CO<sub>2</sub> por alternativas mais ecológicas.

Neste sentido, a Comissão pretende desenvolver uma estratégia de combustíveis alternativos que irá ajudar o sector dos transportes a estar menos dependente do petróleo e, por consequência, a caminhar para uma “descarbonização” total.

Relativamente ao cumprimento das metas de redução dos gases com efeito de estufa da UE, a Comissão está a concentrar a sua atenção nos transportes urbanos. Muitas das pequenas e grandes cidades europeias sofrem do problema de congestionamento, para além de se debaterem com elevados índices de poluição sonora e atmosférica. Os automóveis, camiões e autocarros que circulam nas áreas urbanas por essa por essa Europa fora são responsáveis por cerca de um quarto das emissões de CO<sub>2</sub> do sector dos transportes.

A Comissão pretende que seja feita uma retirada faseada gradual dos veículos com motores convencionais das cidades – o objectivo é a redução de 50% até 2030, passando para 100% até 2050. Esta medida iria reduzir significativamente a dependência da Europa do petróleo e ajudar a atingir o objectivo do sector dos transportes de redução das emissões de gases com efeito de estufa.

Devia ser encorajado o uso de veículos de passageiros mais leves e pequenos. Simultaneamente, devem ser envidados novos esforços para apetrechar os autocarros, táxis e carrinhas de entregas que circulam nos centros das cidades com motores e combustíveis alternativos e diminuir, desta forma, a poluição e as emissões causadas pelo transporte urbano.

## Abordagens integradas

A Comissão gostaria que o sector da logística urbana chegasse a um nível de emissões de gases com efeito de estufa de quase zero nas principais cidades, até 2030. Ao explorar as soluções de transporte inteligente, os centros urbanos podem desenvolver sistemas de entrega eficientes denominados de “última milha”.

Carrinhas com motores eléctricos, a hidrogénio e híbridos podiam fazer as entregas às lojas e aos escritórios situados nas cidades. Uma frota de veículos ecológicos iria igualmente reduzir a poluição sonora e atmosférica. Além disso, devem ser envidados esforços no sentido de encorajar as pessoas a utilizar os transportes públicos e optarem por andar mais a pé e de bicicleta.

Uma abordagem integrada é a melhor maneira de enfrentar os desafios relacionados com o transporte urbano e desenvolver infra-estruturas e serviços de transporte. Por consequência, as políticas devem estabelecer uma ligação melhor do transporte às questões de utilização do espaço, planeamento, protecção ambiental, habitação, acessibilidade, mobilidade e necessidades da indústria.

### SAIBA MAIS EM:

[http://ec.europa.eu/transport/urban/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm)



## CRIAÇÃO DE MELHORES LIGAÇÕES COM O SUDESTE DA EUROPA

Duração do projecto: 2009-2012

O apoio do FEDER para este projecto eleva-se a € 1,7 milhões

Orçamento total: € 2,38 milhões

**O sudeste da Europa é uma área de trânsito essencial para a UE, mas o seu desenvolvimento está atrasado em relação ao resto do continente devido à insuficiência de investimentos e à falta de cooperação internacional. A resposta a estes desafios é dada através da SEETAC (Cooperação Eixo de Transportes do Sudeste Europeu), um projecto de três anos cujo objectivo é o estabelecimento de uma cooperação mais forte entre a UE e os países terceiros desta região – designadamente no domínio do transporte.**

O projecto conta com 17 parceiros (sobretudo ministérios de transportes nacionais) de nove países da região e é co-financiado pelo Programa do Sudoeste Europeu da UE. O projecto tem ainda quatro observadores vindos da Bósnia e Herzegovina, Hungria, Eslováquia e Ucrânia.

As infra-estruturas de transporte são muito díspares nesta região. Por exemplo, países como a Áustria, Eslovénia, Hungria e Croácia dispõem de auto-estradas modernas e extensas, o mesmo não se podendo afirmar em relação a muitos dos países vizinhos. As ligações rodoviárias e ferroviárias transfronteiriças entre os países mais pequenos da região são muitas vezes insuficientes ou inexistentes. Esta situação prejudica o fluxo livre de mercadorias, serviços e pessoas, mas também o desenvolvimento sustentável de toda a região.

### A RTE-T em destaque

“O objectivo do nosso projecto é aproximar países da UE e países terceiros e criar uma melhor integração do espaço e conexões de transporte na região,” afirma Carlo Fortuna, do Secretariado de Iniciativa da Europa Central, com sede em Trieste, Itália, que coordena o SEETAC. Este tipo de acções contribui para o debate sobre as infra-estruturas de transporte nos países candidatos à UE e potenciais países candidatos, bem como para o alargamento planeado dos projectos prioritários no âmbito da RTE-T (Rede Transeuropeia de Transportes) para os Balcãs Ocidentais. Carlo Fortuna acredita que os projectos irão servir para promover uma maior coesão da UE no sudeste europeu.

Uma recolha recente de informações permitiu aos parceiros criar uma base de dados que servirá para terem uma visão actual das redes rodoviárias, ferroviárias e marítimas, na região. Nos próximos meses os parceiros irão definir um modelo de futuros cenários relacionado com os projectos prioritários no domínio do transporte, tal como a auto-estrada entre Liubliana e Belgrado.

Em Novembro de 2011, realizou-se em Tirana, na Albânia, uma conferência sobre o projecto que reuniu altos representantes ministeriais que analisaram algumas das principais questões. Entre elas, os investimentos, o desenvolvimento integrado da acessibilidade da região, e as medidas a tomar no sentido de se criar um sistema de transportes nesta região, a médio prazo, em linha com a Estratégia da UE.



Renovação dos trilhos e recorte em Krizno, no troço de Liubliana para Maribor.

#### SAIBA MAIS EM:

- SEETAC: [www.seetac.eu](http://www.seetac.eu)
- Programa Sudoeste Europeu (SEE): [www.southeast-europe.net](http://www.southeast-europe.net)
- Iniciativa Europa Central: [www.ceinet.org](http://www.ceinet.org)



**O corredor Scandria que liga a Escandinávia ao Mar Adriático desempenha um papel vital nas regiões ao longo do eixo Norte-Sul. Para além de facilitar o transporte, o valor acrescentado de melhores conexões tem aspectos económicos, sociais e ambientais.**

“Não se trata de um projecto apenas no domínio do transporte”, sublinha Jürgen Neumüller, gestor de projecto Scandria. “O objectivo é trazer desenvolvimento económico para a região como um todo. Queremos ligar o potencial inovador da Escandinávia às outras regiões da Europa Central como Berlim, Praga e Viena, através da promoção do crescimento.”

A pensar no objectivo da UE de querer um “transporte mais ecológico”, o projecto também inclui actividades cuja finalidade é atingir as metas relativas às mudanças climáticas. Um exemplo concreto disso é o esforço envidado de estímulo do uso de biogás nos veículos de transporte de mercadorias.

Duração do projecto: 2009-2012

Contribuição do FEDER: € 2,8 milhões

Orçamento total do projecto: € 3,8 milhões

## Envolvimento de todas as partes relevantes para o sucesso

Os 19 parceiros do projecto da Alemanha, Dinamarca, Suécia, Finlândia e Noruega podem ser divididos em três grupos: instituições de investigação, regiões e portos. O parceiro líder é o Departamento de Planeamento Territorial Conjunto de Berlim-Brandemburgo.

Embora as instituições de investigação forneçam a base científica necessária para as decisões, as regiões têm um papel mais estratégico a desempenhar. Uma parte importante do trabalho destas é conseguir a realização dos projectos de infra-estrutura através do estabelecimento de ligações com actores, tais como os ministérios nacionais.

A cooperação directa entre os portos de Halmstad (Suécia) e Rostock (Alemanha) concentra-se no desenvolvimento de novos serviços. O projecto Scandria também serviu de impulso à inclusão da linha de ferry entre Rostock e Gedser (Dinamarca) no Programa “Auto-estradas do Mar” da UE, que permitiu que tivesse recebido financiamento para a modernização das infra-estruturas portuárias e aquisição de novos ferries.

O envolvimento de empresas nesta cooperação continua a ser um dos objectivos principais: os imperativos de curto prazo tornam difícil incluí-las no conceito estratégico de longo prazo. “Já se realizaram vários workshops e actividades de comunicação a nível local no sentido de sensibilizar todas as partes para os benefícios económicos do projecto”, diz Jürgen Neumüller.

O projecto Scandria foi elaborado em 2009 no seguimento da Declaração de Berlim de Novembro de 2007, alertando para a necessidade de criação de uma infra-estrutura de transporte mais atraente e meios de transporte mais competitivos no interior do Corredor Escandinávia-Adriático. Enquanto o projecto Scandria está orientado para o norte da região, o projecto-irmão SoNorA realiza acções similares a sul.

**SAIBA MAIS EM:**

[www.scandriaproject.eu](http://www.scandriaproject.eu)

Porto de Rostock.



## PORTUGAL – O SISTEMA DE CONTROLO DE TRÁFEGO MARÍTIMO É O NOVO SISTEMA INTELIGENTE NESTE DOMÍNIO

Este projecto foi lançado em 2008 e está ainda em curso

Contribuição do FEDER: € 53 milhões

Co-financiamento nacional: € 57 milhões

**A longa costa marítima portuguesa é sinónimo de inúmeros desafios para o controlo do tráfego de navios, desde a monitorização dos fluxos de navios em zonas de grande afluência, à fiscalização das normas internacionais de segurança. O moderno sistema informático permite às autoridades seguir todos os movimentos e reuni-los numa base de dados nacional sobre tráfego marítimo.**

A linha costeira, com os seus mais de 800 km, representa uma rota estratégica entre os portos do Norte da Europa e os portos do Mediterrâneo e do Norte de África. Cerca de 70 000 navios cruzam estas águas todos os anos – nestes corredores encontram-se em permanência 250 a 300 navios, juntamente com um número idêntico de embarcações de pesca e de lazer. O Sistema de Controlo de Tráfego Marítimo (VTS) é uma resposta ao desafio de fiscalização de todos estes movimentos, cujo objectivo é a manutenção da segurança e a gestão do congestionamento.

### Como funciona?

A partir de Janeiro de 2008, o Centro de Controlo de Tráfego Marítimo passou a dispor de um VTS para fazer a monitorização dos fluxos de navios. Cerca de 300 navios podem ser identificados simultaneamente e a informação é enviada para a base de dados nacional de navegação marítima (BDNNM).

O sistema conta ainda com dois Esquemas de Separação de Tráfego (EST), um localizado no Cabo da Roca e outro no Cabo de São Vicente. Ambos os Esquemas gerem os movimentos em duas conhecidas zonas de estrangulamento, perto da costa, e fazem parte dos serviços de manutenção da segurança. Aplicam-se regras internacionais rigorosas relativas a navios de carga perigosos, tipos de navios, segurança dos passageiros e requisitos atinentes às embarcações de pesca. Os dois EST fazem parte do Sistema de Informação Obrigatório da Costa Portuguesa (COPREP), a funcionar desde 1 de Junho de 2010.

### As vantagens dos melhores sistemas a nível nacional

O sistema consiste num VTS costeiro, e cinco VTS instalados em portos, estando todos sob a responsabilidade da Autoridade Nacional de Controlo do Tráfego Marítimo.

Vantagens:

- actualizar os sistemas em Portugal com tecnologia de ponta no domínio do transporte marítimo e da oferta existente;
- assegurar o potencial comercial dos seus portos no futuro;
- colocar a qualidade ambiental das águas portuguesas em destaque na agenda e apoiar esta política com informação disponível através do VTS;
- facilitar o policiamento da zona costeira através de um fluxo de informação, nos dois sentidos, entre os navios e as autoridades costeiras. As medidas referentes ao controlo do contrabando e da imigração ilegal não fazem verdadeiramente parte do trabalho diário dos serviços costeiros.

A nível internacional, Portugal está agora plenamente integrado no SafeSeaNet, sistema europeu de intercâmbio de informações. Todas as informações que alimentam o VTS costeiro podem agora passar a alimentar directamente o SafeSeaNet, o que permite a Portugal receber tipos de informação semelhantes de outros Estados-Membros.

#### SAIBA MAIS EM:

[http://www.innovative-navigation.de/in\\_htm/Presse/inPRESSRELEASE\\_VTCS\\_Portugal.pdf](http://www.innovative-navigation.de/in_htm/Presse/inPRESSRELEASE_VTCS_Portugal.pdf)



Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente.

# PROLONGAMENTO DO METRO DE **SOFIA** REPRESENTA UMA LUFADA DE AR PARA O CORAÇÃO DA CIDADE

Este projecto faz parte do programa operacional de transporte da Bulgária, 2007-2013

Contribuição do FEDER: € 157 milhões

Co-financiamento nacional: € 139 milhões

**A Bulgária está a confrontar os problemas de congestionamento do tráfego e de poluição através do seu Plano Geral e, em especial, dos projectos de prolongamento do metro de Sofia, estando prevista a construção do principal ramal que ainda falta no coração da cidade.**

Na cidade de Sofia vivem apinhadas um milhão e meio de pessoas, quase um quinto da população do país. O centro histórico é animado e possui uma densidade combinada de áreas residências e comerciais e a afluência rápida nos dez últimos anos criou um problema, em espiral, de congestionamento de trânsito e de poluição. Os habitantes estão muito dependentes do automóvel, e, simultaneamente, autocarros e eléctricos têm que competir por espaço nas ruas. Uma análise aprofundada das soluções de transporte apontou o metro como a melhor opção para a grande parte dos trajectos realizados no centro da cidade.

## **Melhor transporte cria uma nova dimensão para a vida no centro**

O novo troço entre o nó rodoviário de Nadejda, a norte do centro, e a Avenida Cherni Vrah na área residencial a sul da cidade, é o projecto emblemático ao abrigo do Programa Operacional de Transporte 2007-2013.

Este troço irá estender-se por 6,5 km ao longo dos quais serão construídas sete estações de metro, criando desta forma a secção da Linha II que falta e que ligará os pontos norte e sul da Estação de Comboios Central e a Estação de Autocarros Central. Cinco estações de metro serão completamente novas e as duas restantes serão alvo de uma reabilitação total.

**Modernização da linha de metro de Sofia - melhoria de vida para os habitantes, empresas ganham novo impulso.**

## **Melhoria de vida**

A actual primeira fase representa um passo importante na melhoria da vida quotidiana dos habitantes e dos viajantes diários. As deslocações por via rodoviária nesta parte da cidade são lentas e frustrantes; a velocidade do trânsito situa-se actualmente nos cerca de 8-10 km/h e a poluição produzida também é inevitavelmente uma grande preocupação.

Em inícios de 2012, depois de a Fase I ter terminado, o transporte ferroviário irá representar quase 25% de todas as deslocações, o que por sua vez permitirá aumentar a velocidade do tráfego rodoviário para os 40-50 km/h. Esta mudança terá um grande impacto na poluição atmosférica, já para não referir a diminuição da poluição sonora e dos níveis de vibração.

## **Uma rede mais integrada e rápida a pensar no futuro**

Tendo como perspectiva 2020, a Fase II irá criar uma rede de transportes muito mais integrada. Após ter ligado as estações centrais ferroviárias e rodoviárias, o passo seguinte será a construção da ligação ao aeroporto e, com todas estas obras, chegar a um sistema de transporte adaptado ao século XXI.

Os progressos realizados até à data são encorajadores. Todos os aspectos relativos ao projecto respeitam o calendário e o orçamento – prova de uma boa gestão ao abrigo do Programa Operacional de Transporte. Só por si, este aspecto contribui para um clima económico positivo e deixa perspectivar uma renovação urbana mais abrangente no coração da cidade.

### **SAIBA MAIS EM:**

<http://metropolitan.bg/en>



## NOVAS INSTALAÇÕES NO PORTO DE LA ROCHELLE QUE PERMITIRÃO FAZER FACE A UM MERCADO EM CRESCIMENTO

Diversos projectos, com durações variadas, contribuíram para o desenvolvimento do porto.

Programa de Investimento Regional 2007-2013: € 52 m

Contribuição do FEDER: € 12,48 milhões

Co-financiamento nacional: € 39,52 milhões

**O porto de La Rochelle é descrito pelo Lloyds de Londres como “o melhor porto do Atlântico”, capaz de receber navios de mais de 100 000 toneladas de peso morto.” La Rochelle tem vindo a expandir-se graças a esta posição de dominância, e tenta dar resposta à procura crescente de transporte e comércio por via marítima. O novo porto de St. Marc está pronto e a funcionar, ao mesmo tempo que está a ser construída uma nova barra em La Repentie, no sentido de aumentar ainda mais a capacidade.**

### Os recursos naturais de La Rochelle

Este é o único porto de águas profundas na costa Atlântica, para além de estar protegido de forma natural por ilhas. É o principal porto francês em matéria de comércio de produtos florestais e agrícolas, em especial cereais, e a procura continua a aumentar. O objectivo estratégico do porto é atingir um movimento de 10 mil toneladas/ano até 2015. O planeamento e extensão do porto começaram em 2000 e o mesmo deverá estar pronto, tal como previsto, em 2012, altura em que o espaço passará a dispor de instalações modernas, seguindo as normas ambientais ao mais alto nível.

### Porto de St Marc

O Porto de St Marc, cuja construção terminou em Março de 2011, e que entrou em funcionamento na mesma altura, é especialmente concebido para o transporte marítimo de produtos a granel. A sua profundidade significa que até os navios mais pesados podem entrar sem correrem riscos e as perspectivas comerciais do porto são multiplicadas em grande medida graças à possibilidade de serem prestados serviços a navios deste porte.

### Porto de La Repentie

As obras começaram em Setembro de 2010 e o objectivo é criar uma extensão do porto em águas profundas de 1,4 km. Depois de terminado, o Porto de St Marc irá permitir a La Rochelle atender à procura por parte dos navios de carga de todas as categorias.

O enfoque no desenvolvimento sustentável é aqui muito importante: sempre que possível são utilizados materiais de origem local e as grandes quantidades de materiais pesados necessários são produtos reciclados de outras instalações na região.

### Acesso por via ferroviária e rodoviária

Melhores acessos por via rodoviária e ferroviária e equipamentos actualizados são outro aspecto importante dos investimentos a serem feitos. O Porto é proprietário de 45 km de via-férrea que ligam todos os terminais. Foi realizado um investimento de € 4 milhões para o aumento da capacidade ferroviária, em especial no domínio da carga. O desenvolvimento da infraestrutura rodoviária à volta de Jeumont, o principal acesso ao porto, é a prova de como o porto pode ser mais atraente e mais funcional. Estes grandes investimentos no aumento da capacidade e nas instalações deixam antever um bom crescimento para a região de Poitou-Charentes. De igual forma, as perspectivas de emprego em Charentes-Maritime relacionadas com o porto continuam a crescer e toda a região está confiante no futuro.

#### SAIBA MAIS EM:

<http://www.larochelle.port.fr/en>



O “Melhor porto do Atlântico” ganha ainda mais vida. Modernização do porto de La Rochelle.

# CRIAÇÃO DE UMA AUTO-ESTRADA DE MELHOR QUALIDADE NA **ESLOVÉNIA**

Duração do projecto: 2007-2010

Contribuição do Fundo de Coesão: € 87,2 milhões

Orçamento total : € 219 milhões

**Os trajectos por estrada entre a Eslovénia e a Croácia são mais fáceis desde que terminou a construção dos dois últimos troços da Auto-estrada A2 na região de Dolenjska. Esta nova infra-estrutura com 15 km traz vantagens para o transporte em termos de velocidade, tempo e segurança a nível local, regional e internacional.**

Até 2013 o programa de construção de auto-estradas da Eslovénia terá estado na origem da construção de cerca de 600 km de auto-estradas modernas, vias rápidas e outras estradas públicas. A A2, com os seus 175 km, faz parte de uma rede importante que atravessa o país, da fronteira de Karavanke à Áustria, através da capital Liubliana, até à fronteira de Obrzje com a Croácia.

## Nova infra-estrutura

Os dois últimos projectos foram realizados na A2 numa área próxima de Novo mesto, entre Pluska e Ponikve (7,6 km), e Ponikve a Hrastje (7,2 km). Por estes troços passa o trânsito que anteriormente usava uma via rápida.

As obras, levadas a cabo pela empresa DARS Motorway Company e parcialmente financiadas pelo Fundo de Coesão da União Europeia, incluíram a construção de 20 peças de infra-estrutura. Entre estas está o túnel de Leščevje com via nos dois sentidos, os viadutos em Dole, Ponikve e Trebnje, nove passagens inferiores, uma ponte para peões e quatro passagens superiores para automóveis.

A Empresa de Auto-estradas da Eslovénia atenta ao sistema.

## Já se sentem os benefícios

Os novos troços de auto-estrada foram inaugurados em Junho de 2010. Deverão beneficiar essencialmente os habitantes do sudeste da Eslovénia, fomentar o comércio regional e o turismo, bem como encurtar os trajectos dos que se deslocam diariamente para Liubliana. Aumentou ainda a segurança rodoviária e a capacidade, ao passo que as barreiras acústicas e outras novas infra-estruturas irão melhorar o ambiente local.

A nova auto-estrada também contribui para melhorar as ligações rodoviárias em direcção à Croácia, ao mesmo tempo que também contribui para a conclusão do corredor de transporte pan-europeu 10, que liga Salsburgo, na Áustria, a Tessalónica, na Grécia. Representa assim uma extensão significativa da rede RTE-T em direcção à Europa Central e de Leste, a pensar já no próximo alargamento da UE.

Outro troço importante (de 10 km) da auto-estrada A2 abriu ao tráfego em Setembro de 2008, e liga Vrba a Peračica no noroeste da Eslovénia, devendo a última parte da obra com 2,4 km, entre Peračica e Podtabor, ficar concluída em Junho de 2011. Este projecto também foi co-financiado pela UE e serviu para melhorar o fluxo local, nacional e o trânsito de veículos nesta zona conhecida pelos seus estrangulamentos rodoviários.

### SAIBA MAIS EM:

[www.dars.si/Dokumenti/About\\_motorways/National\\_motorway\\_construction\\_programme\\_282.aspx](http://www.dars.si/Dokumenti/About_motorways/National_motorway_construction_programme_282.aspx)



## MELHORIA DA VIA-FÉRREA COM BENEFÍCIOS A NÍVEL INTERNACIONAL - REPÚBLICA CHECA

Duração do projecto: 2008-2011

Contribuição do Fundo de Coesão: € 105 milhões

Orçamento total: € 144,2 milhões

**As viagens de comboio na República Checa são mais rápidas, confortáveis e seguras, graças a grandes melhorias realizadas no terceiro corredor de trânsito ferroviário entre a região este e oeste do país. A conclusão deste troço de linha de 32 km nesta secção do corredor mais a oeste representa um marco importante. Esta obra é o início de melhores ligações com a Alemanha, e irá beneficiar de forma mais abrangente a rede transeuropeia de transportes (RTE-T).**

O projecto foi levado a cabo entre as cidades de Stříbro e Planá u Mariánských Lázní. O objectivo era modernizar a via-férrea e as infra-estruturas atinentes com base nas normas europeias, e ao mesmo tempo melhorar a ligação entre Praga e Pilsen, uma pequena cidade próxima da fronteira República Checa/Alemanha. Este é um dos nove projectos individuais de modernização dos caminhos-de-ferro, parcialmente financiados pela UE, ao longo da linha "170".



Locomotiva na linha recentemente modernizada, em Stříbro.

### Comboios mais rápidos e pesados

A partir de meados de 2008, as empresas contratadas levaram a cabo uma modernização da super-estrutura das principais linhas tendo em vista as normas internacionais de transporte de mercadorias, para que os comboios pudessem alcançar 110 km/h com cargas de 22,5 toneladas por eixo. Foram ainda modernizadas as próprias linhas, o equipamento de telecomunicação e de sinalização, para além de outros equipamentos. Foram também reconstruídas ou modificadas oito passagens de nível.

Graças à nova infra-estrutura, os comboios mais rápidos com tecnologia pendular poderão percorrer a linha a 140 km/h, o equivalente a um aumento de 50 km/h. Passarão assim a ser mais curtos os tempos de viagem para comboios internacionais e nacionais de passageiros e de mercadorias que usam a linha Praga-Cheb, entre a República Checa e a Alemanha. "Em termos de valor, as poupanças de tempo para o transporte ferroviário estão estimadas em mais de € 2 milhões por ano," afirma Filip Hainall, do Ministério dos Transportes checo.

### Infra-estrutura com normas da UE

A maior capacidade de carga significa que as linhas podem ser utilizadas por comboios de transporte de contentores com normas internacionais, ao mesmo tempo que é aumentada a fiabilidade do transporte de mercadorias. O serviço está apetrechado com equipamento de segurança e comunicação que poderá vir a ser ligado ao Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário / Sistema Europeu de Controlo Ferroviário.

Uma maior velocidade, segurança e conforto nesta linha irão beneficiar as pessoas nesta região, mas também fora dela. Estes desenvolvimentos irão ainda servir para promover o tráfego e o comércio no eixo ferroviário de longa distância da RTE-T, entre Atenas, na Grécia, e Nuremberga, na Alemanha.

#### SAIBA MAIS EM:

Administração da infra-estrutura ferroviária checa:  
[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)

## REPENSAR A MOBILIDADE URBANA A REDE DE DESLOCAÇÕES ACTIVAS

**Mudar os padrões de mobilidade urbana poderá contribuir para a luta contra os problemas de transporte e para a redução da dependência dos combustíveis fósseis. Esta mudança torna-se ainda mais pertinente face à crise económica e ao aumento sustentado do preço do petróleo. A “Rede de Deslocações Activas” tem como objectivo a diminuição da utilização do automóvel por uma só pessoa, em cidades de pequena ou média dimensão, explorando para isso o potencial de uma mudança modal forte.**

Esta Rede, que está inserida no programa URBACT II, entende que o uso da bicicleta e o caminhar são verdadeiras alternativas em termos de “deslocações activas”. A Rede concentra-se prioritariamente na gestão da mobilidade e na sensibilização para as deslocações.

A sensibilização é um dos principais elementos do projecto. Visto já existirem um saber-fazer e conhecimentos documentados, tal como manuais ou guias sobre infra-estruturas e soluções de planeamento, a Rede orienta-se agora claramente para a “dimensão harmoniosa” desta questão:

- promoção do comportamento desejado e imposição de limites a comportamentos indesejados através de estratégias “push & pull” (de dissuasão e incentivo);
- marketing;
- mudança de comportamento (cidadãos) e a forma de pensar das pessoas (partes interessadas);
- organização do transporte não motorizado e ligação ao transporte público; e
- desenvolvimento da educação e da formação.

### Desafios comuns e específicos

Numa primeira fase, os parceiros da rede completaram as auditorias às deslocações activas – com base no esquema existente de Auditoria da Política relativa às Bicicletas (BYPAD) – lançando assim as bases para os intercâmbios e as actividades de aprendizagem, as revisões das experiências e o desenvolvimento dos Planos de Acção Locais. Contrariamente a outros esquemas de auditoria elaborados por peritos, as auditorias envolveram três grupos de actores interessados: políticos, autoridades locais e responsáveis de planeamento, bem como utilizadores que são agora membros do Grupo de Apoio Local URBACT em cada cidade parceira. Juntos definem os principais elementos do plano de acção, incluindo as prioridades, medidas essenciais e condições de aplicação, e as responsabilidades de cada um dos actores.

Todos os parceiros enfrentam problemas comuns, como seja a falta de políticas integradas relativas à bicicleta e a andar a pé, um elevado potencial de substituição do automóvel nas pequenas deslocações pela caminhada ou a bicicleta, e a ausência de um grupo de actores interessados. Mas os parceiros também se confrontam com desafios específicos, e esta é a razão pela qual cada Plano de Acção Local se concentrará num domínio específico (por exemplo, o impacto na saúde com base na Directiva da UE sobre a redução do ruído).

O projecto é liderado pela cidade da Weiz, na Áustria. Os parceiros são Norderstedt (Alemanha), Skanderborg (Dinamarca), Serres (Grécia), Novara e Riccione (Itália), Radzionkow (Polónia), Sebes (Roménia), Lugo (Espanha), Ljutomer (Eslovénia), mas também a Universidade de Graz (Áustria).

#### SAIBA MAIS EM:

<http://urbact.eu/en/projects/low-carbon-urban-environments/active-travel-network/>





**A infra-estrutura de transportes é um vector importante de crescimento regional. Uma rede de transportes eficiente é essencial para o crescimento económico sustentável, bem como para o equilíbrio territorial. As regiões mais atrasadas enfrentam problemas de desenvolvimento económico que se devem em parte ao sistema de transportes desadequado e às más ligações com outras regiões nos países em questão, mas também com outras regiões da UE. Não é coincidência o facto de a maioria das regiões de Objectivo 1, na UE-15, estarem na periferia da UE, afastadas dos centros nacionais e da UE em termos de actividade económica.**

Os Fundos Estruturais Europeus e o Fundo de Coesão têm sido, desde há muito, uma das principais fontes de financiamento para o investimento necessário à redução dos desequilíbrios, em termos de infra-estrutura dos transportes, nas regiões mais atrasadas da UE. Apesar dos avultados investimentos nas regiões de Objectivo 1 nos períodos de programação anteriores, continuaram a existir grandes disparidades nos legados por toda a UE no início do período 2000-2006, no que respeita aos modos de transporte rápidos entre as regiões, e as conexões eficientes no interior das mesmas.

Os problemas de transporte nos países da UE-12 eram ainda mais significativos. A principal deficiência na altura não era tanto as interrupções nas redes, mas era sobretudo o estado das estradas e das vias-férreas. Os tempos de percurso eram em geral maiores, porque muitas estradas e vias-férreas precisavam urgentemente de ser reparadas depois de anos ao abandono, e também porque não tinham sido concebidas para os volumes de tráfego actuais.

## Fundos orientados para a promoção da sustentabilidade

O Fundo de Coesão contribuiu para melhorar a rede de estradas na UE e a qualidade da infra-estrutura ferroviária, para além de ter aumentado a capacidade dos principais portos e aeroportos. Estas melhorias contribuíram para o desenvolvimento económico das regiões que recebem ainda assistência financeira. Contudo, o enfoque nos projectos rodoviários no período 2000-2006 não facilitou a mudança em termos de modos de transporte, que continua a ser um desafio para a sustentabilidade ambiental, nem resolveu o problema de congestionamento ou outros problemas resultantes do aumento do tráfego rodoviário.

Apesar de a UE-12 ter que continuar a modernizar as suas redes rodoviárias existentes de acordo com as normas da UE, o investimento nos transportes deverá orientar-se cada vez mais para a adopção de soluções de transporte sustentáveis, aos níveis nacional e regional. O investimento terá que apoiar os principais objectivos das políticas, tal como a redução de CO<sup>2</sup> e outras emissões originárias do transporte rodoviário, para poder aliviar o congestionamento e melhorar a segurança rodoviária. Estes objectivos terão que ser apoiados através de investimentos específicos concebidos para encorajar as mudanças nas opções modais, ou seja, de diminuição da utilização do veículo privado e menos recurso aos transportes de mercadorias por via rodoviária.

Relativamente ao transporte ferroviário, e mais especificamente às linhas de alta velocidade, o papel dos fundos da UE deveria ser analisado e justificado caso a caso, devendo o financiamento só ser atribuído se ficar provado que irá contribuir para promover o desenvolvimento regional além dos principais centros já servidos. Estão disponíveis outras fontes de financiamento de desenvolvimento da rede ferroviária estratégica da UE (por exemplo, orçamento para a RTE-T). Para além disso, há provas de que o investimento nos caminhos-de-ferro tradicionais é muitas vezes a melhor opção, podendo-se atingir um desenvolvimento regional com menos fundos, e em menos tempo.

Relativamente a outros meios de transporte (aéreo e marítimo), onde os resultados são menos visíveis, o investimento devia servir para encorajar o desenvolvimento regional. O uso de fundos da UE devia estar dependente da existência de outras fontes de financiamento para este tipo de investimento. Por exemplo, a capacidade das ligações multimodais pode ser um investimento melhor do que o aumento da capacidade de um determinado porto.

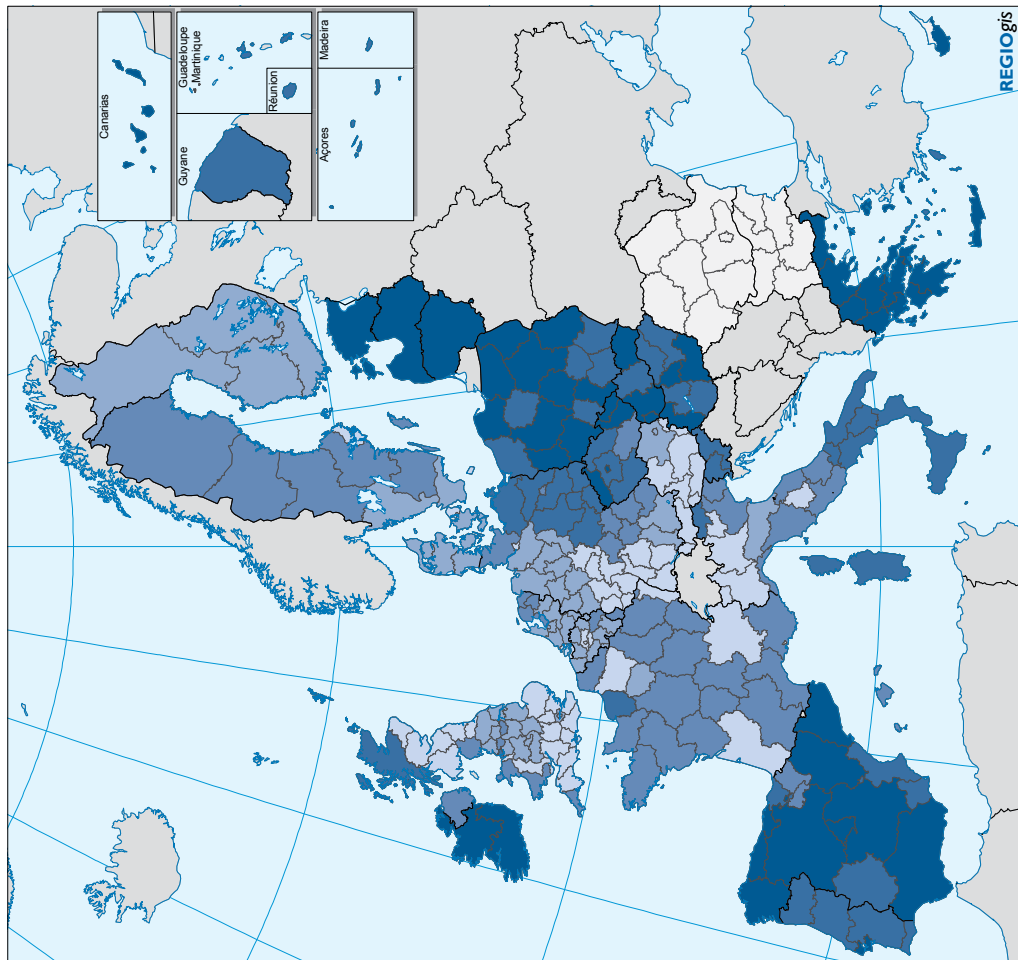
### Conclusões da Avaliação Ex Post de 2000-2006

Durante o período de programação, o FEDER atribuiu dotações em torno dos € 33,8 mil milhões aos transportes. € 17,2 mil milhões foram atribuídos pelo Fundo de Coesão.

- Co-financiamento **FEDER**, 13% de todas as novas linhas de alta velocidade e 24% da extensão das auto-estradas.
- Co-financiamento **FEDER**, 26% dos 7734 km de auto-estradas construídas na UE e modernização de 3000 km de vias-férreas.
- Co-financiamento **Fundo de Coesão**, 1281 km de novas estradas e 3176 km de estradas reconstruídas. **(4457 km de estradas no total (novas e reconstruídas).**
- Co-financiamento **Fundo de Coesão**, 2010 km de vias-férreas novas e 3840 km de ferrovias reconstruídas **(5850 km de vias-férreas no total (novas e reconstruídas)**



**Investimentos na infra-estrutura de transportes no contexto da Política Regional, 2000-2006**



% do financiamento total

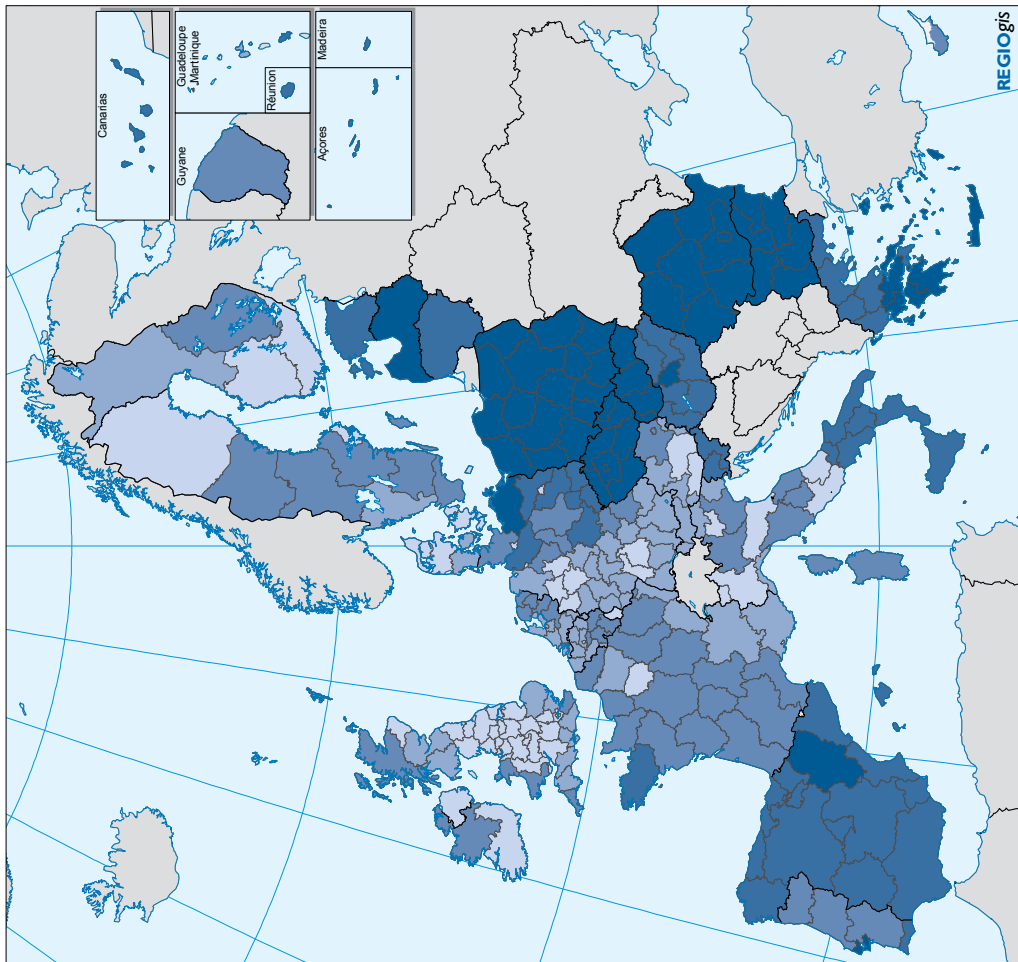
- < 0,13
- 0,13 – 2,62
- 2,62 – 10,07
- 10,07 – 27,49
- >= 27,49

UE-27 = 22,3  
O financiamento da infra-estrutura de transportes eleva-se a cerca de € 48 mil milhões  
Fonte: DG REGIO



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

**Investimentos planeados em infra-estruturas de transportes no contexto da Política Regional, 2007-13**



% do financiamento total

- < 1,33
- 1,33 – 3,47
- 3,47 – 12,03
- 12,03 – 25,45
- >= 25,4

UE-27 = 22,0  
O financiamento da infra-estrutura de transportes eleva-se a cerca de € 76 mil milhões  
Fonte: DG REGIO



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

## RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA SOBRE O QUINTO RELATÓRIO SOBRE A COESÃO

Com mais de 444 contribuições recebidas entre 12 de Novembro de 2010 e 31 de Janeiro de 2011, a consulta pública sobre as conclusões do 5º Relatório sobre a Coesão foi um verdadeiro sucesso, que permitiu a milhares de interessados expressar as suas opiniões sobre o futuro da Política de Coesão.

### QUEM RESPONDEU?

- 26 Estados-Membros
- 225 autoridades regionais e locais
- 66 parceiros económicos e sociais
- 37 grupos de interesse europeus em questões territoriais
- 29 organizações da sociedade civil
- 21 cidadãos
- 15 empresas privadas
- 8 instituições académicas e de investigação
- 1 instituição da UE
- 9 outros interessados

entre as áreas urbanas e rurais e o desenvolvimento de estratégias macro-regionais. Muitos inquiridos defenderam a ideia do reforço do princípio de parceria através de um maior envolvimento dos parceiros locais, visto que a Política de Coesão se baseia na participação de diferentes partes interessadas e em diferentes níveis de governança.

### Sistema de resultados afinado

A maioria dos inquiridos é da opinião que o sistema de resultado devia ser mais simples, e que o processo de auditoria precisa de ser renovado, para além de que deve haver uma maior coordenação entre os fundos. Há ainda um acordo relativamente ao alargamento das regras de autorização N+2 pelo menos no primeiro ano, com possibilidade de extensão para N+3.

### A arquitectura da Política de Coesão

Para a maioria dos inquiridos, o FSE deve ser mantido como está, mas também consideram necessárias uma maior coordenação e mais sinergias com o FEDER. Por último, grande parte dos inquiridos defendeu a criação de uma categoria de regiões intermédias, substituindo o actual sistema de eliminação e introdução progressivas.

Os resultados da consulta pública irão servir para alimentar as reflexões do quadro legislativo pós-2013.

#### SAIBA MAIS EM:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/consultation/5cr/answers\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/5cr/answers_en.cfm)

### Aumentar o valor acrescentado da Política de Coesão

O papel da Política de Coesão na promoção dos objectivos da Estratégia Europa 2020 foi bem acolhido por todos os inquiridos, apesar de muitos terem sublinhado a necessidade de haver mais flexibilidade no sentido de se atender às necessidades e desafios específicos.

Os inquiridos consideraram ainda importante que houvesse uma maior coordenação entre o FEDER, o FSE, o Fundo de Coesão e o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER) e o Fundo Europeu das Pescas (FEP).

Apesar de existir um consenso alargado sobre a necessidade de tornar a Política de Coesão mais eficaz, os inquiridos não chegaram a uma conclusão sobre a forma de o fazer, se através da introdução de condicionalidades, incentivos, ou com base no desempenho.

### Reforço da governança

As contribuições demonstraram que existe um consenso generalizado a respeito da necessidade de se elaborar uma agenda urbana ambiciosa, mas com uma melhor interligação



DATAS 2011	EVENTO	LOCAL
15-16 de Setembro	Os benefícios da cooperação transnacional: 13 programas - 1 objectivo: melhorar a qualidade de vida nas regiões europeias através da cooperação transnacional!	Katowice (PL)
10-13 de Outubro	Open Days	Bruxelas (BE)
24-26 de Outubro	Fórum de Desenvolvimento do Báltico e 2.º Fórum Anual das partes interessadas sobre a Estratégia da UE para a região do Mar Báltico.	Gdansk (PL)
27-28 de Outubro	Conferência "Jeremie-Jessica"	Varsóvia (PL)
24 de Novembro	Conferência: abordagem integrada ao desenvolvimento – a chave para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo na Europa.	Poznan (PL)
25 de Novembro	Reunião ministerial informal	Poznan (PL)
28-29 de Novembro	Semana ESPON – Seminário Espon 2013	Cracóvia (PL)

Para mais informações sobre estes eventos, consulte a secção Agenda no sítio Web da Inforegio:  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/agenda/](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/)



A Panorama gostaria de receber os seus comentários e perguntas. Queremos saber qual é a sua opinião. Não hesite, entre em contacto connosco e partilhe a sua experiência. Gostaria que as próximas edições da Inforegio Panorama fossem dedicadas a questões específicas no âmbito da Política Regional? Diga-nos o que pensa e envie uma mensagem para:

[regio-panorama@ec.europa.eu](mailto:regio-panorama@ec.europa.eu)

KN-LR-11-038-PT-C

ISSN 1725-8154

© União Europeia, 2011  
Reprodução autorizada mediante indicação da fonte.

**Comissão Europeia, Direcção-Geral da Política Regional**  
Comunicação, Informação e Relações com Países Terceiros  
Raphaël Goulet  
Avenue de Tervueren 41, B-1040 Bruxelas  
Courriel: [regio-info@ec.europa.eu](mailto:regio-info@ec.europa.eu)  
Internet: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm)

