



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 22.6.2006
COM(2006) 314 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO
EUROPEU**

**Manter a Europa em movimento -
Mobilidade sustentável para o nosso continente
Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes**

{SEC(2006) 768}

ÍNDICE

1.	Um novo contexto para a política europeia de transportes	3
1.1.	Objectivos da política de transportes	3
1.2.	Contexto em evolução.....	5
1.3.	Política europeia de transportes de 2001 a 2006.....	6
2.	Situação no sector dos transportes	8
2.1.	Crescimento dos transportes	8
2.2.	Impactos dos transportes	9
3.	Mobilidade sustentável no mercado interno – Pôr os Europeus em contacto.....	10
3.1.	Transportes terrestres	10
3.2.	Aviação	12
3.3.	Transportes por vias navegáveis	12
4.	Mobilidade sustentável para os cidadãos – fiabilidade e segurança intrínseca e extrínseca dos transportes	14
4.1.	Emprego e condições de trabalho	14
4.2.	Direitos dos passageiros.....	15
4.3.	Segurança intrínseca (<i>safety</i>).....	15
4.4.	Segurança extrínseca (<i>security</i>).....	16
4.5.	Transportes urbanos	16
5.	Transportes e energia	17
6.	Optimização da infra-estrutura.....	18
6.1.	Dois desafios: redução do congestionamento e aumento da acessibilidade	18
6.2.	Mobilização de todas as fontes de financiamento.....	19
6.3.	Tarifação inteligente	20
7.	Mobilidade inteligente	21
7.1.	Logística dos transportes.....	21
7.2.	Sistemas de transporte inteligentes	21
8.	A dimensão global	22
9.	Conclusão: uma agenda renovada.....	24
	ANEXO 1	26
	ANEXO 2.....	29

1. UM NOVO CONTEXTO PARA A POLÍTICA EUROPEIA DE TRANSPORTES

1.1. Objectivos da política de transportes

A política de transportes sustentáveis da UE tem como objectivo que os nossos sistemas de transporte respondam às necessidades da sociedade a nível económico, social e ambiental. Sistemas de transporte eficazes são essenciais para a prosperidade da Europa, tendo impactos significativos no crescimento económico, no desenvolvimento social e no ambiente. O sector dos transportes representa cerca de 7% do PIB europeu e cerca de 5% do emprego na UE. É por si mesmo um sector importante e dá um contributo importante para o funcionamento da economia europeia no seu conjunto. A mobilidade das pessoas e mercadorias é uma componente essencial da competitividade das indústrias e serviços europeus. Finalmente, a mobilidade é também um direito essencial do cidadão.

Embora tenha arrancado lentamente, a política de transportes da União Europeia tem-se desenvolvido rapidamente nos últimos 15 anos. Os **objectivos** da política de transportes da UE - desde o Livro Branco sobre os Transportes de 1992¹, passando pelo Livro Branco de 2001², até à presente Comunicação - continuam a ser válidos: contribuir para proporcionar aos europeus sistemas de transporte eficientes e eficazes que permitam:

- *Oferecer um nível elevado de **mobilidade** para as pessoas e empresas em toda a União.* A disponibilidade de soluções de transporte abordáveis e de alta qualidade contribui de forma vital para concretizar a livre circulação de pessoas, mercadorias e serviços, para melhorar a coesão social e económica e para garantir a competitividade da indústria europeia.
- ***Proteger** o ambiente, garantir a segurança energética, promover normas mínimas de trabalho para o sector e proteger os passageiros e cidadãos.*
 - As pressões ambientais aumentaram substancialmente e futuramente continuarão a existir problemas significativos nos domínios da saúde e do ambiente, por exemplo, no que diz respeito à poluição atmosférica³. É, por conseguinte, necessário promover um nível elevado de protecção e melhorar a qualidade do ambiente.
 - Dado serem um dos principais consumidores de energia, *os transportes devem também contribuir para garantir a segurança energética.*
 - No domínio social, a política da UE promove a melhoria da qualidade do emprego e melhores qualificações para os trabalhadores do sector europeu dos transportes.
 - A política da UE protege também os cidadãos enquanto utilizadores e prestadores de serviços de transportes, tanto como consumidores como

¹ COM(92) 494 de 2.12.1992: "Futura evolução da política comum dos transportes ."

² COM(2001) 370 de 12.9.2001: "A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções".

³ COM(2005) 446 de 21 de Setembro de 2005 "Estratégia temática sobre a poluição atmosférica".

em termos da sua segurança intrínseca (*safety*) e, mais recentemente, da sua segurança extrínseca (*security*).

- ***Inovar com vista a apoiar os primeiros dois objectivos de mobilidade e protecção, aumentando a eficiência e sustentabilidade do sector dos transportes em crescimento.*** A política da UE desenvolve e leva até ao mercado as soluções inovadoras de amanhã que sejam eficientes em termos energéticos, utilizem fontes de energia alternativas ou apoiem projectos de transportes inteligentes, bem desenvolvidos e de grande envergadura, como o Galileo.
- ***Estabelecer contactos a nível internacional,*** projectando as políticas da União a fim de reforçar a mobilidade sustentável, a protecção e a inovação, através da participação em organizações internacionais. O papel da UE como líder mundial em matéria de soluções, indústrias, equipamentos e serviços sustentáveis no domínio dos transportes deve mesmo ser objecto de um maior reconhecimento.

Estes objectivos colocam a política de transportes da União no centro da **Agenda de Lisboa** no que diz respeito ao crescimento e ao emprego. Conforme demonstrado na presente comunicação, esses são também objectivos a mais longo prazo que procuram equilibrar os imperativos do crescimento económico, do bem-estar social e da protecção do ambiente em todas as escolhas políticas⁴.

O mercado interno já produziu benefícios nos sectores dos transportes rodoviários e aéreos e espera-se que o mesmo aconteça no futuro nos sectores dos transportes ferroviários e por vias navegáveis. Os ganhos de eficiência apoiados por políticas da UE farão nomeadamente com que os transportes ferroviários e por vias navegáveis se tornem mais concorrenciais, em especial em itinerários mais longos. A mobilidade deve ser **dissociada** dos seus efeitos secundários negativos mediante a utilização de uma vasta gama de instrumentos políticos. Por conseguinte, a política futura terá de **optimizar** o potencial próprio de cada modo de transporte a fim de satisfazer os objectivos que visam sistemas de transporte não-poluente e eficientes. Devem valorizar-se as potencialidades da tecnologia para tornar os transportes mais respeitadores do ambiente, em especial quanto às emissões de gases com efeito de estufa. Alguns projectos de infra-estrutura importantes ajudarão a aliviar a pressão ambiental em corredores específicos. Deve conseguir-se uma **mudança** para modos de transporte mais respeitadores do ambiente, quando adequado, especialmente em itinerários de longo curso, em zonas urbanas e em corredores congestionados. Simultaneamente deve proceder-se a uma optimização de cada um dos modos de transporte. Todos os modos devem tornar-se mais respeitadores do ambiente, seguros e eficientes em termos energéticos. Finalmente, a **co-modalidade**, ou seja, a utilização eficiente de diferentes modos de transporte isoladamente ou em combinação, resultará numa utilização óptima e sustentável dos recursos. Esta abordagem está plenamente em consonância com as conclusões do Conselho Europeu de 16 de Junho de 2006 e com a Estratégia de Desenvolvimento Sustentável renovada, em especial no capítulo relativo aos transportes.

⁴ Ver comunicação da Comissão COM(2005) 658 de 13.12.2005: “Reexame da Estratégia em favor do Desenvolvimento Sustentável - Uma plataforma de acção”.

1.2. Contexto em evolução

Embora os objectivos se mantenham estáveis ao longo do tempo, o contexto geral da política de transportes da UE evoluiu:

- O **alargamento** dotou a UE de uma dimensão continental. A ampliação dos eixos principais da rede transeuropeia cria mais corredores que são particularmente adequados para os transportes ferroviários e por vias navegáveis. A península europeia é mais do que nunca uma potência marítima: o Mar Báltico está na sua maioria rodeado por Estados-Membros da UE e rios importantes, incluindo o eixo Reno-Danúbio, oferecem interligações com zonas marítimas. A União a 25, e num futuro próximo a 27, é mais diversificada. Enquanto a poluição, a utilização dos solos e o congestionamento são uma grande preocupação no “centro-oeste” densamente povoado e industrializado, para outros Estados-Membros a acessibilidade é ainda a principal preocupação. A diversidade pode, em determinados domínios políticos, exigir soluções mais diferenciadas, deixando margem para soluções locais, regionais e nacionais, mas que assegurem simultaneamente um mercado interno dos transportes à escala europeia.
- O **sector** dos transportes sofreu alterações. A consolidação está a verificar-se a nível europeu, especialmente nos transportes aéreos e marítimos. O mercado interno contribuiu para a criação de transportes rodoviários internacionais de mercadorias - e também de actividade ferroviárias - cada vez mais concorrenciais. Além disso, nos últimos cinco anos observaram-se os efeitos da globalização que levaram à criação de grandes empresas logísticas com operações a nível mundial. A política europeia de transportes terá de centrar-se muito mais no reforço da competitividade internacional das suas indústrias multimodais de transportes e na oferta de soluções integradas entre modos de transporte, centradas na eliminação de estrangulamentos e de elos fracos na cadeia logística. Simultaneamente, o mercado interno deve continuar a dar margem de manobra para as empresas emergentes e PME.
- Os transportes estão rapidamente a tornar-se um sector de alta tecnologia, tornando a investigação e a **inovação** cruciais para o seu maior desenvolvimento. No contexto do aumento do orçamento para a investigação do 7º Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento (2007-2013) europeu, a inovação tecnológica no sector dos transportes contribui directamente para as agendas europeias em matéria de competitividade, ambiente e política social. Com base nas Agendas Estratégicas de Investigação desenvolvidas pelas Plataformas Tecnológicas Europeias de Transportes, as actividades incluem a ecologização dos transportes aéreos e de superfície, a modernização da gestão do tráfego aéreo, o descongestionamento dos corredores europeus de transportes, a mobilidade urbana, a intermodalidade e interoperabilidade, a segurança intrínseca e extrínseca nos transportes e uma base industrial concorrencial. Entre os domínios prioritários mais promissores contam-se os sistemas de transporte inteligentes que envolvem a comunicação, navegação e automatização e tecnologias de motores que permitam uma maior eficiência dos combustíveis e promovam a utilização de combustíveis alternativos.

- **Os compromissos ambientais** internacionais, incluindo os assumidos ao abrigo do Protocolo de Quioto, devem ser integrados na política de transportes. As emissões de CO₂ constituem um desafio e a qualidade do ar, a poluição sonora e a utilização dos solos necessitam de uma atenção contínua, apesar dos avanços consideráveis obtidos na última década, por exemplo no que diz respeito à redução de emissões nocivas.
- A política de transportes deve contribuir para a realização dos objectivos da política energética europeia conforme estabelecido nas Conclusões do Conselho Europeu de Março de 2006, em especial em matéria de segurança do aprovisionamento e sustentabilidade. Os transportes representam 30% do **consumo total de energia** na UE. No contexto de uma dependência do petróleo de 98%, os preços elevados do petróleo influenciam o sector dos transportes e incentivam uma maior eficiência energética, soluções de aprovisionamento diversificadas e políticas de gestão da procura, todas elas apoiadas por tecnologias novas e inovadoras.
- O **contexto internacional** alterou-se igualmente de outras formas. A ameaça permanente do terrorismo teve também maiores repercussões nos transportes do que em qualquer outro sector. A globalização económica afectou os fluxos comerciais e aumentou a procura de serviços de transporte internacionais com origem e destino nos países com economias emergentes. Trabalhando em conjunto, a UE e os seus Estados-Membros estão em boa posição para influenciar o panorama global de modo a que este possa reflectir melhor os nossos interesses económicos, sociais e ambientais. A política externa de transportes da UE é diferenciada consoante o país, região e modo de transporte. A política em relação aos países candidatos à adesão e mesmo em relação aos seus parceiros na vizinhança da Europa salienta agora o alargamento gradual do mercado interno dos transportes a esses países.
- Finalmente, a **governança** europeia está a evoluir. O quadro jurídico básico do mercado interno já está em larga medida criado. Muito depende agora de uma implementação eficaz no terreno. Sempre que necessário, são iniciados procedimentos por infracção por não aplicação da legislação. Simultaneamente, as lições tiradas da observação do mercado interno e de vastas consultas às partes interessadas ajudam a Comissão a promover o intercâmbio de melhores práticas e a proporcionar uma melhor regulamentação, incluindo a respectiva simplificação sempre que possível. Verifica-se também a necessidade de a regulamentação acompanhar a inovação. Foram assim criadas agências europeias em quatro domínios da política de transportes: este segundo nível da administração europeia fornece informações técnicas especializadas e contribui para a implementação do acervo.

1.3. Política europeia de transportes de 2001 a 2006

O Livro Branco de 2001 identificou como principais desafios o desenvolvimento desequilibrado dos diferentes modos de transporte, o congestionamento em itinerários e cidades, bem como no espaço aéreo, e o impacto no ambiente. Em consequência, o Livro Branco propôs políticas para o ajustamento do equilíbrio entre modos, sublinhou a necessidade de eliminar os estrangulamentos nas redes transeuropeias (RTE) e de reduzir o

número de acidentes rodoviários, apelou para uma política eficaz no domínio da tarifação das infra-estruturas e defendeu que a Comunidade deveria reforçar a sua posição em organizações internacionais. É necessário ter em conta que no Livro Branco se previa um forte crescimento económico que acabou por não se materializar.

Desde 2001, foram aprovadas propostas legislativas importantes que estão a ser levadas à prática, como a abertura à concorrência do transporte ferroviário de mercadorias, a melhoria das condições sociais do transporte rodoviário, a definição de 30 projectos prioritários de RTE, a criação do Céu Único Europeu, o reforço dos direitos dos passageiros dos transportes aéreos, a nova directiva relativa à tarifação rodoviária, cujas tarifas de utilização baseadas na distância podem ser canalizadas para o financiamento da infra-estrutura em alguns casos, a promoção do transporte intermodal com o Programa Marco Polo e o reforço do quadro jurídico em matéria de segurança marítima. A UE demonstrou igualmente a sua capacidade para desenvolver programas de inovação industrial como o Galileo, ERTMS e SESAR. A maioria das medidas preconizadas no Livro Branco foi proposta ou adoptada. No Anexo 3 sobre “Avaliação do Impacto” é apresentada uma descrição completa dessas medidas e a avaliação dos impactos previstos.

No último ano, foi efectuada uma ampla **consulta**, que destacou o papel central dos transportes no crescimento económico e a necessidade de reajustamento das medidas políticas. Em resposta às múltiplas questões e contribuições apresentadas durante a consulta, a Comunicação "Manter a Europa em Movimento - Mobilidade Sustentável para o nosso Continente" tem como base os objectivos da política de transportes da UE desde o seu importante relançamento em 1992 e as medidas identificadas no Livro Branco de 2001, a maioria das quais foram implementadas conforme preconizado⁵.

A experiência adquirida desde 2001, bem como outros estudos e projecções, sugerem que as medidas preconizadas pela Comissão em 2001 não serão suficientes por si sós para a prossecução dos objectivos fundamentais da política da UE, em especial no que diz respeito à contenção dos efeitos negativos ambientais e outros decorrentes do crescimento dos transportes, e simultaneamente para a promoção do objectivo que é a quinta-essência da política de transportes, ou seja a mobilidade. Na UE alargada, situada num mundo globalizado e em evolução rápida, é necessário **um leque mais vasto e flexível de instrumentos políticos no domínio dos transportes**. As soluções podem ser de vários tipos, desde regulamentação europeia e sua aplicação uniforme, instrumentos económicos, instrumentos não vinculativos e integração tecnológica até uma abordagem geograficamente diferenciada, utilizando métodos de legislação “por medida” ou de cooperação reforçada. Em consonância com a política da Comissão de legislar melhor, a Comissão basear-se-á, em cada domínio específico, em consultas aos cidadãos e a outras partes interessadas e na análise do impacto económico, ambiental e social antes de passar às propostas concretas. O Anexo 3 explica as diferentes opções políticas que foram objecto de avaliação para a proposta da linha política aqui apresentada.

⁵ No quadro apenso à avaliação de impacto constante do anexo é apresentada uma lista dessas medidas e o seu estado de aplicação.

2. SITUAÇÃO NO SECTOR DOS TRANSPORTES

2.1. Crescimento dos transportes

O crescimento dos transportes de mercadorias na UE, a uma taxa de 2,8% por ano, estava largamente em conformidade com o crescimento económico, que foi de 2,3% em média no **período de 1995-2004**. O transporte de passageiros cresceu a uma taxa mais baixa de 1,9%⁶. Em geral, verificou-se um aumento no transporte de mercadorias de 28% e no transporte de passageiros de 18% no período de 1995 a 2004, com um crescimento do transporte rodoviário de 35% e 17% respectivamente. O transporte marítimo de curta distância cresceu a uma taxa praticamente idêntica. Verificou-se um maior aumento no transporte ferroviário de mercadorias nos Estados-Membros que abriram o mercado ferroviário à concorrência mais cedo, em comparação com os outros países. Na globalidade, o transporte ferroviário de mercadorias cresceu 6% no período de 1995 a 2004. O transporte ferroviário de passageiros aumentou consideravelmente (embora não tão rapidamente como outros modos de transporte), sendo actualmente um quarto desse crescimento atribuível aos comboios de alta velocidade. Os transportes aéreos intra-UE cresceram mais de 50% no mesmo período, apesar do declínio que se seguiu aos ataques de 11 de Setembro, integrando os efeitos da liberalização que já se tinham iniciado em finais da década de 1980. O transporte por vias navegáveis interiores apresentou um forte crescimento na última década em alguns Estados-Membros (50% na Bélgica e 30% em França).

A maior **parte dos transportes intra-UE** processa-se por estrada, sendo este modo responsável por 44% do transporte de mercadorias e cerca de 85% do transporte de passageiros. Os factores da procura, como a redução do transporte de mercadorias a granel e a importância crescente do serviço porta-a-porta e da entrega no momento exacto (*just-in-time delivery*) contribuíram indubitavelmente para a continuidade do forte crescimento do transporte rodoviário. A quota de transporte ferroviário foi de 10% e 6%, respectivamente. Entre as principais tendências estruturais, conta-se a travagem do declínio do transporte ferroviário de mercadorias a partir de 2001, que se encontra actualmente numa via de crescimento em vários Estados-Membros. Outra tendência notória é o forte e contínuo dinamismo dos transportes aéreos e por vias navegáveis. O transporte aéreo domina o mercado do transporte de passageiros de longo curso e os operadores de baixo custo representam actualmente 25% de todo o tráfego aéreo intra-UE programado e têm promovido o crescimento dos aeroportos regionais. O transporte marítimo representa 39% do transporte interno de mercadorias e perto de 90% do volume de comércio externo. Um quarto dos navios do mundo arvora um pavilhão europeu e 40% dos navios são propriedade de europeus. Dado que apenas alguns Estados-Membros dispõem de vias navegáveis importantes, o transporte por vias navegáveis interiores representa apenas 3% do total do transporte de mercadorias, tendo este modo um considerável potencial inexplorado. Embora o Livro Branco de 2001 presumisse uma taxa média de crescimento económico de 3%, a taxa real no período de 2000 a 2005 foi de 1,8%. No período entre 2000 e 2020, as previsões apontam para uma taxa média de crescimento anual do PIB de 2,1% (52% em todo o período). Prevê-se um crescimento do transporte de mercadorias a taxas aproximadamente semelhantes (50% em todo o período) e um crescimento do transporte de passageiros inferior na ordem de 1,5% em média anual (35%

⁶ Os números citados referem-se à UE-25.

em todo o período)⁷. A modelização⁸ confirma que a distribuição modal será mais ou menos estabilizada a longo prazo.

2.2. Impactos dos transportes

Embora dêem um contributo importante para o crescimento, os transportes implicam também custos para a sociedade. O seu **custo ambiental** foi calculado em 1,1% do PIB⁹. Os esforços para atingir os objectivos de satisfação das necessidades crescentes de mobilidade e de normas ambientais rigorosas estão a começar a mostrar sinais de fricção. Por exemplo, as normas relativas à qualidade do ar não estão a ser cumpridas em muitas cidades e é necessário que o desenvolvimento das infra-estruturas seja concebido com o devido respeito pela protecção da natureza e das restrições ao planeamento. O congestionamento rodoviário aumentou e está a custar à UE cerca de 1% do PIB. As emissões nocivas dos transportes rodoviários diminuíram significativamente, tendo a introdução de catalisadores, de filtros de partículas e de outras tecnologias a bordo dos veículos contribuído para uma redução das emissões de NO_x e de partículas entre 30% e 40% nos últimos 15 anos, apesar de volumes de tráfego crescentes. Contudo, a Estratégia Temática sobre a Poluição Atmosférica¹⁰ demonstrou a necessidade de ir mais longe no que diz respeito aos veículos rodoviários, nomeadamente com a introdução das normas Euro 5 aplicáveis a veículos ligeiros (que serão mais tarde seguidas pela norma Euro 6, tal como a Euro VI aplicável a veículos pesados). A modelização demonstra que esta tendência se manterá mas que, em contrapartida, as emissões de CO₂ e a poluição sonora se agravarão. O transporte marítimo é um grande emissor de poluentes atmosféricos. Embora as companhias aéreas tenham reduzido o consumo de combustível de 1-2% por passageiro-quilómetro na última década e as emissões sonoras das aeronaves tenham diminuído significativamente, verificou-se todavia um aumento do impacto ambiental geral da aviação civil devido a um crescimento contínuo do tráfego. Por exemplo, as emissões de gases com efeito de estufa dos transportes aéreos aumentaram mais de 4% por ano na última década. Na globalidade, os transportes internos são responsáveis por 21% das emissões de gases com efeito de estufa, tendo estas emissões aumentado cerca de 23% desde 1990, o que põe em risco os progressos na prossecução dos objectivos de Quioto. Contudo, as medidas constantes do Livro Branco de 2001 produzirão apenas efeitos mínimos nestas tendências ambientais, especialmente no que diz respeito às emissões de CO₂¹¹. Finalmente, deve prestar-se igualmente atenção à poluição sonora dos diferentes modos de transporte.

A **segurança** melhorou consideravelmente. Verificou-se uma diminuição de mais de 17% no número de vítimas mortais em acidentes de viação desde 2001, embora não em todos os Estados-Membros. Contudo, com cerca de 41 600 mortes e mais de 1,7 milhões de feridos em

⁷ Previsões baseadas no estudo ASSESS: "Avaliação da contribuição das RTE e de outras medidas em matéria de política de transportes para a implementação a médio prazo do Livro Branco sobre a Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010" (2005)

http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm.

⁸ Estas previsões baseiam-se no cenário de uma política constante baseada no Livro Branco de 2001 (ver o Estudo ASSESS). Nos gráficos 3 e 4 do Anexo 2 são apresentados mais dados.

⁹ Ver o relatório final do projecto UNITE. *Environmental costs cover air pollution, noise and global warming costs. UNification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency. 5th Framework – Transport RTD*, Novembro de 2003. www.its.leeds.ac.uk/UNITE.

¹⁰ Ver a comunicação da Comissão "Estratégia temática sobre a poluição atmosférica" - COM(2005) 446 de 21 de Setembro de 2005.

¹¹ Ver estudo ASSESS. Para mais informações, ver também o Relatório n.º 3/2006 da Agência Europeia do Ambiente - TERM 2005 (mecanismo de relatório sobre os transportes e o ambiente).

2005, a estrada continua a ser o modo de transporte menos seguro¹². Esta situação não é aceitável e todos os intervenientes devem intensificar os seus esforços para melhorar a segurança rodoviária. Neste domínio, prevê-se uma continuação das medidas do Livro Branco de 2001 e da Iniciativa sobre Segurança Electrónica (*eSafety*)¹³ a médio prazo, a fim de permitir benefícios significativos no sentido do objectivo global de redução para metade do número de vítimas mortais.

Projeções como as apresentadas supra são cruciais para conceber e avaliar a política de transportes, tomando especialmente em consideração o longo período de tempo que é necessário para que essas políticas e investimentos associados produzam efeitos que afectem a realidade no terreno. Estes cenários devem ter em conta toda uma gama de níveis de gases com efeito de estufa e de condicionantes das energias fósseis.

→ Acção: com vista a conceber e avaliar as políticas de amanhã, incentivar um amplo debate sobre os cenários dos transportes numa escala temporal de 20 a 40 anos, a fim de desenvolver ferramentas para uma abordagem global dos transportes sustentáveis.

3. MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NO MERCADO INTERNO – PÔR OS EUROPEUS EM CONTACTO

O mercado interno da UE é o principal instrumento para viabilizar uma indústria de transportes dinâmica que proporcione crescimento e emprego. Tal como demonstrado pelo sector da aviação e por outros sectores como as telecomunicações, o processo de liberalização do mercado interno incentiva a inovação e o investimento a fim de permitir melhores serviços a um menor custo. O mesmo sucesso pode ser conseguido em todo o sector dos transportes. O objectivo é não apenas criar um mercado interno em termos jurídicos, mas também trabalhar em conjunto com os utilizadores e prestadores de serviços para os ajudar a torná-lo uma realidade industrial. Tal implica o controlo do cumprimento das regras comuns e a sua complementação, ajustamento ou simplificação relativamente a todos os modos, se necessário, com base na observação e experiência. O enquadramento do mercado interno deve permitir a integração entre modos de transporte, a fim de otimizar o funcionamento da rede de transportes.

3.1. Transportes terrestres

O quadro do mercado interno **rodoviário** está bem estabelecido. Embora o transporte rodoviário nacional de mercadorias se encontre largamente protegido, o transporte rodoviário internacional está liberalizado. A cabotagem, ou seja o transporte de mercadorias dentro de um país por um transportador de outro país, representa 1,2% dos mercados nacionais de transporte rodoviário. O mais tardar até 2009, a cabotagem será aberta no que diz respeito a todos os novos Estados-Membros. Regras comuns sobre o nível de qualificações profissionais e de condições de trabalho contribuem para um nível elevado de segurança e de protecção social. A predominância de pequenas empresas e o impacto na concorrência das diferenças consideráveis nos níveis fiscais entre Estados-Membros são factores importantes que

¹² Ver comunicação da Comissão COM(2006) 74: “Programa de acção europeu para a segurança rodoviária – Balanço intercalar”.

¹³ COM(2003) 542: Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - Tecnologias da informação e das comunicações para veículos seguros e inteligentes; COM(2005) 431: Serviço *eCall* para todos.

influenciarão a evolução futura. A Comissão estudará formas de reduzir as diferenças excessivas nos níveis de tributação dos combustíveis.

O quadro jurídico do transporte **ferroviário** de mercadorias estará completado em 2007. O terceiro pacote legislativo ferroviário abrirá também à concorrência o transporte internacional de passageiros. Os organismos reguladores nacionais deverão garantir o controlo da plena aplicação do acervo comunitário. Tal permitirá que a renovação do sector ferroviário, já observada nos Estados-Membros que abriram os seus mercados, se alargue a todo o mercado interno da UE. A Comissão utilizará o “mecanismo de fiscalização do mercado ferroviário” a fim de proporcionar um painel de avaliação para uma abertura efectiva do mercado ferroviário em toda a UE. A UE necessita de eliminar os obstáculos estruturais à competitividade do sector ferroviário ainda subsistentes, em especial os entraves técnicos, como os baixos níveis de interoperabilidade, a falta de reconhecimento mútuo do material circulante e produtos, a coordenação deficiente das infra-estruturas e a interligação de sistemas de tecnologias da informação, bem como o problema do encaminhamento de mercadorias em vagão único¹⁴. Além disso, a Comissão estudará formas de desenvolver uma tarifação inteligente e melhor das infra-estruturas, incluindo a internalização dos custos externos na sequência da recente adopção da directiva relativa à tarifação rodoviária (ver ponto 6.3 infra). A UE contribuirá igualmente prestando apoio financeiro à implementação dos projectos prioritários no âmbito das redes transeuropeias, a maioria dos quais são projectos ferroviários, incluindo o sistema de gestão do tráfego ERTMS, e elaborando orientações adequadas em matéria de auxílios estatais para o sector.

No sector ferroviário, verificou-se uma estabilização da quota-parte de mercado e do emprego na maioria dos países. As reestruturações e adaptações implicaram uma série de decisões difíceis do ponto de vista social e resultaram numa redução marcada do emprego no sector. Os operadores ferroviários podem agora restabelecer a sua viabilidade a longo prazo internacionalizando as suas actividades e concentrando-se nas necessidades da economia e da sociedade. Os caminhos-de-ferro demonstraram as suas vantagens no transporte de passageiros, nomeadamente nas ligações de alta velocidade entre centros urbanos. O alargamento abre perspectivas de novas ligações ferroviárias de longa distância (mais de 500 km), as quais, combinadas com operações logísticas eficientes, podem competir com o transporte rodoviário a fim de proporcionar um serviço porta-a-porta respeitador do ambiente. A Comissão examinará a possibilidade de um programa de promoção de uma rede orientada para o transporte ferroviário de mercadorias no contexto mais vasto de uma nova política logística do transporte de mercadorias (ver ponto 7.1 infra). Para que essas oportunidades se concretizem será necessária uma adaptação dos serviços de transporte de mercadorias e da gestão das infra-estruturas em termos de qualidade, fiabilidade, flexibilidade e orientação para o cliente.

→ Acção: examinar a experiência adquirida no mercado interno rodoviário e propor melhorias das regras de acesso ao mercado e das regras relativas ao acesso à profissão, quando necessário; resolver a questão das diferenças excessivas nos impostos especiais de consumo; implementar o acervo comunitário relativo ao transporte ferroviário com o auxílio de organismos reguladores fortes nos Estados-Membros; acelerar os esforços para a eliminação dos entraves técnicos e operacionais às actividades internacionais de transporte

¹⁴ Comunicação da Comissão COM(2006) 189, de 3.5.2006: Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do primeiro pacote rodoviário (*Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the implementation of the first railway package*).

ferroviário com o auxílio do sector ferroviário e da Agência Ferroviária Europeia; estudar a possibilidade de um programa que vise a promoção de uma rede orientada para o transporte ferroviário de mercadorias no âmbito de uma política mais vasta de logística dos transportes; acompanhamento do mercado ferroviário, incluindo um painel de avaliação.

3.2. Aviação

O mercado interno do transporte aéreo tornou-se uma realidade industrial e é um motor do crescimento. A sua reestruturação e integração estão avançadas e o mercado foi alargado com a multiplicação de itinerários servidos na Europa, com o aparecimento dos transportadores de baixo custo e o desenvolvimento dos aeroportos regionais. O mercado interno trouxe benefícios consideráveis para os clientes. A UE é um interveniente mundial importante, tanto no sector dos equipamentos para transportes aéreos como dos serviços de aviação.

Contudo, não há lugar para complacências, sendo necessário enfrentar os desafios do crescimento contínuo e da concorrência a nível global. O mercado interno deve ser alargado a fim de melhorar o desempenho de todos os segmentos do sector da aviação, como os serviços aeroportuários e de navegação aérea. Os benefícios do mercado interno deveriam igualmente ser alargados às ligações aéreas com o exterior. O transporte aéreo necessita de infra-estruturas sólidas, tanto no ar como no solo. A criação do Céu Único, actualmente em curso, deveria permitir um maior aumento da eficiência do transporte aéreo da UE, sendo necessária liderança em termos da futura estrutura de sistemas de gestão do tráfego aéreo. Devem igualmente ser concretizados os investimentos necessários na capacidade aeroportuária, acompanhados de regras mais claras sobre a tarifação aeroportuária. São necessárias medidas para reduzir os efeitos ambientais negativos decorrentes do rápido crescimento do tráfego, mantendo todavia a competitividade do sector e tomando em consideração os debates realizados no contexto da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO). Estas medidas deveriam ser implementadas numa série de domínios, como a melhoria e optimização do controlo do tráfego aéreo, o desenvolvimento de tecnologias e da inovação, nomeadamente no que diz respeito a aeronaves e motores, tornando as operações mais eficientes em termos energéticos e utilizando incentivos e/ou instrumentos económicos, por exemplo, a inclusão do impacto do sector da aviação no clima no âmbito do regime de comércio de licenças de emissão da UE¹⁵.

→ Acção: continuar a acompanhar os aspectos da reestruturação e integração relativos aos auxílios estatais e à concorrência; rever o funcionamento do mercado interno e propor ajustamentos, quando necessário; completar o quadro regulamentar relativo ao Céu Único e implementar a modernização da gestão do tráfego aéreo e desenvolver medidas políticas para a contenção das emissões dos serviços de transporte aéreo.

3.3. Transportes por vias navegáveis

Com dois-terços das suas fronteiras frente ao mar, a península europeia é uma economia marítima por excelência, especialmente após o alargamento. Os transportes por vias navegáveis, em especial o transporte marítimo de curta distância, cresceram ao longo dos anos tão fortemente quanto o transporte rodoviário de mercadorias e apresentam claramente um potencial ainda maior. Estes transportes podem ajudar a aliviar o congestionamento e a

¹⁵ Comunicação da Comissão “Reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas” de 27 de Setembro de 2005.

pressão ambiental noutros modos de transporte, desde que as emissões poluentes da navegação sejam reduzidas.

Graças à longa orla costeira e ao grande número de portos da Europa, o sector **marítimo** está a revelar-se uma alternativa preciosa aos transportes terrestres, conforme ilustrado pelo conceito das "auto-estradas do mar"¹⁶. O transporte de contentores contribuiu consideravelmente para o crescimento, apresentando um forte potencial futuro para operações logísticas que utilizem sinergias entre os transportes marítimos e ferroviários e/ou fluviais.

O desenvolvimento dos transportes marítimos e costeiros enfrenta dois desafios fundamentais. Em primeiro lugar, não existe até à data um mercado interno da navegação sem descontinuidades: as viagens marítimas de um Estado-Membro para outro são consideradas externas devido à regulamentação internacional. Tal não permite à UE otimizar a regulamentação do seu tráfego interno e simplificar o comércio interno. Impede também a plena integração da navegação costeira nas cadeias logísticas internas. Deveriam ser plenamente exploradas as possibilidades oferecidas pelo direito internacional para resolver este problema.

Em segundo lugar, o crescimento previsto do transporte marítimo terá de ser absorvido pela infra-estrutura portuária da UE. São necessários maiores investimentos nos portos e nas ligações para o interior a fim de melhorar e alargar os serviços de forma a que os portos se tornem pólos de crescimento, em vez de potenciais estrangulamentos de transbordo. A falta de capacidade portuária poderia igualmente ser abordada através de uma maior cooperação e especialização entre portos europeus. Além disso, uma boa política portuária terá de combinar uma concorrência sadia tanto no interior dos portos como entre portos, regras claras relativas às contribuições públicas para o investimento e um acesso transparente aos serviços portuários, condicionalismos ambientais e necessidades de desenvolvimento, disponibilização de serviços concorrenciais e aumento do emprego de qualidade.

A Comissão aproveitará o debate iniciado com o Livro Verde sobre uma futura política marítima da União¹⁷ para desenvolver uma estratégia integrada dos transportes marítimos em torno de um "espaço marítimo europeu comum". Esta política terá como objectivo eliminar os obstáculos ao comércio interno, permitir à UE fixar um nível elevado de normas em matéria social, ambiental e de segurança intrínseca (*safety*) e extrínseca (*security*) e promover o desenvolvimento competitivo das infra-estruturas e da indústria, tomando simultaneamente em conta o contexto global em que se insere a navegação. A Comissão continuará a desenvolver esforços para a obtenção de normas mais rigorosas de emissão de poluentes no sector da navegação.

Embora os rios representem apenas 3% do transporte de mercadorias em geral, em determinados corredores a sua quota excede os 40%. A capacidade não utilizada em corredores como o Danúbio pode ser explorada mediante a modernização e integração do transporte fluvial em cadeias logísticas multimodais eficientes. O Programa NAIADES estabelece um plano de acção para a promoção dos transportes fluviais¹⁸.

¹⁶ Ver a comunicação da Comissão COM(2004) 453 de 2.7.2004 sobre o transporte marítimo de curta distância.

¹⁷ Ver o Livro Verde da Comissão: "Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares", COM(2006) 275 de 7.6.2006.

¹⁸ Ver a Comunicação da Comissão COM(2006) 6 de 17.1.2006 sobre a promoção do transporte por vias navegáveis interiores "NAIADES".

→ Acção: partir de uma ampla consulta pública às partes interessadas para desenvolver uma estratégia abrangente sobre um “espaço marítimo europeu comum”; desenvolver uma política portuária europeia global; desenvolver acções para reduzir as emissões poluentes dos transportes por vias navegáveis; continuar a promover o transporte marítimo de curta distância e as auto-estradas do mar, com especial ênfase nas ligações terrestres para o interior e implementar o plano de acção NAIADES relativo ao transporte fluvial.

4. MOBILIDADE SUSTENTÁVEL PARA OS CIDADÃOS – FIABILIDADE E SEGURANÇA INTRÍNSECA E EXTRÍNSECA DOS TRANSPORTES

4.1. Emprego e condições de trabalho

O sector dos transportes é um empregador importante, com mais de 10 milhões de empregos em sectores da economia ligados aos transportes (serviços, equipamentos, infra-estruturas), a maior parte dos quais no sector rodoviário. A manutenção e reforço da competitividade dos operadores de transportes são a melhor garantia de um nível duradouramente elevado de emprego. Após um longo período de reestruturação, os níveis de emprego estão agora a estabilizar. Em alguns sectores, como os transportes ferroviários e rodoviários, verifica-se uma escassez de pessoal qualificado; no sector marítimo, uma falta de candidatos da UE contribuiu para o aumento da mão-de-obra estrangeira¹⁹. São necessários maiores esforços para melhorar a formação e incentivar os jovens a escolher profissões ligadas aos transportes no seu próprio Estado-Membro e noutros Estados-Membros.

Tanto a nível internacional como da UE, verificam-se grandes variações no custo da mão-de-obra decorrente dos salários, da tributação do trabalho e do efeito das condições de trabalho. Estas variações têm um impacto importante nos modos de transporte a nível da concorrência internacional, especialmente no transporte marítimo, mas também no transporte rodoviário. No sector rodoviário, a legislação da UE sobre qualificações e condições de trabalho ajudou a criar condições equitativas que tenham em conta as necessidades das PME. Uma implementação efectiva desta legislação é de importância vital²⁰. Estas regras serão promovidas a nível internacional. Noutros domínios, como os salários, há margem para os parceiros sociais entrarem em diálogo ultrapassando as fronteiras. No sector marítimo, a Comissão está a incentivar os parceiros sociais a concluir um acordo com base na nova Convenção sobre o Trabalho Marítimo da OIT.

→ Acção: incentivar a formação e a escolha de profissões no sector dos transportes por parte dos jovens; examinar, em consulta com as partes interessadas, as regras relativas às condições de trabalho no transporte rodoviário de mercadorias e propor ajustamentos, quando necessário; encorajar o diálogo entre parceiros sociais através das fronteiras, nomeadamente a fim de aplicar a Convenção da OIT no sector marítimo.

¹⁹ Ver também o emprego e as condições de trabalho no sector marítimo: capítulo 2.5 “Desenvolver as competências marítimas da Europa e promover o emprego sustentável no sector marítimo” do Livro Verde “Para uma futura política marítima da União”, COM(2006) 275 de 7.6.2006.

²⁰ Relatório da Comissão relativo à aplicação em 2001-2002 do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários – 22º Relatório da Comissão. Legislação nova é o Regulamento n.º 561/2006 de 15.3.2006 e a Directiva 2006/22/CE de 15.3.2006.

4.2. Direitos dos passageiros

Os direitos dos passageiros foram consideravelmente reforçados no domínio dos transportes aéreos, proporcionando maiores condições de segurança aos europeus no usufruto da sua liberdade para trabalhar e viajar em toda a União. As autoridades nacionais devem intensificar o seguimento das queixas. Os passageiros que utilizam os transportes internacionais ferroviários e marítimos beneficiarão de direitos similares ao abrigo de legislação que se encontra em preparação. As viagens de autocarro beneficiariam igualmente com uma maior atenção à qualidade do serviço. A qualidade do serviço constitui uma vantagem concorrencial importante em todos os modos de transporte. Deveria ser prestada atenção à melhoria de um acesso efectivo ao transporte dos passageiros com mobilidade reduzida.

→ Acção: examinar, em conjunto com as partes interessadas, modos de promover a maior qualidade do serviço e de garantir os direitos básicos dos passageiros em todos os modos de transporte, nomeadamente no que diz respeito aos passageiros com mobilidade limitada.

4.3. Segurança intrínseca (*safety*)

Realizaram-se progressos importantes no sentido da melhoria da segurança marítima e aérea, incluindo recentemente a criação de uma lista negra de companhias aéreas de risco. O controlo de um vasto conjunto de normas de segurança comuns é realizado com o auxílio das agências europeias dedicadas às questões dos transportes marítimos, aéreos e ferroviários: Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e Agência Ferroviária Europeia (AFE). Estas agências devem dispor de um financiamento suficiente que seja consentâneo com as funções que lhe são confiadas. O regime de segurança intrínseca será completado com o terceiro pacote legislativo para o sector marítimo e com melhorias nos regimes internacionais em cada sector. A seu tempo, deveria ser considerada a possibilidade de coordenação da UE quanto a algumas funções essenciais da guarda costeira.

O nível relativamente baixo de mortes em acidentes ferroviários, marítimos e aéreos contrasta vivamente com o número elevado de mortes em acidentes rodoviários. O objectivo de redução para metade do número de mortes no período de 2001 a 2010 mantém-se válido. Tal implicará uma acção concertada para melhorar a concepção e tecnologias dos veículos (incluindo tecnologias para a prevenção de acidentes e a cooperação em matéria de veículos/infra-estruturas no âmbito da “Segurança electrónica” (*e-Safety*)), as infra-estruturas rodoviárias e o comportamento dos condutores, tal como reflectido nas conclusões dos Grupo CARS 21. O objectivo apenas poderá ser atingido mediante um esforço conjunto que envolva governos a todos os níveis, as indústrias de construção de automóveis e de auto-estradas, os gestores de infra-estruturas e os próprios utilizadores das estradas. Um dia anual da segurança rodoviária, apoiado pela publicação dos números anuais sobre a segurança rodoviária em cada um dos Estados-Membros, permitiria uma maior sensibilização para esta questão e incentivaria o intercâmbio de melhores práticas.

→ Acção: implementar uma abordagem integrada da segurança rodoviária que vise a concepção e tecnologias dos veículos, a infra-estrutura e o comportamento dos condutores, incluindo regulamentação quando necessário; organizar acções de sensibilização e o dia anual da segurança rodoviária; rever permanentemente e completar as regras de segurança em todos os outros modos de transporte; reforçar o funcionamento das agências europeias de segurança e alargar gradualmente as suas tarefas ligadas à segurança.

4.4. Segurança extrínseca (*security*)

A ameaça terrorista contínua mantém-nos conscientes de que os transportes são simultaneamente um objectivo e um instrumento do terrorismo. Na sequência do 11 de Setembro de 2001, a UE reagiu rapidamente com a adopção de legislação e de regimes de inspecção do controlo da qualidade a fim de aumentar a segurança extrínseca dos transportes marítimos e aéreos. Este acervo comunitário será aperfeiçoado com base na experiência. É necessário incentivar condições equitativas nos casos em que as medidas de segurança possam resultar em distorções da concorrência. Poderá ser necessário alargar as regras de segurança aos transportes terrestres, incluindo os transportes urbanos, as estações de comboios e a cadeia logística intermodal. Além disso, deve proceder-se a uma análise aprofundada no que diz respeito a infra-estruturas de transporte de importância crítica no âmbito do Programa Europeu de Protecção das Infra-Estruturas Críticas (PEPIC). Com base no PEPIC, o trabalho em curso sobre as infra-estruturas de transporte críticas pode levar à proposta de medidas de protecção específicas que tomem em consideração todos os riscos e, em especial, o terrorismo. É necessária uma consideração cuidadosa da cooperação internacional a fim de melhorar as normas a nível mundial e de evitar a duplicação de controlos desnecessários e onerosos.

→ Acção: examinar o funcionamento e os custos das actuais regras de segurança nos transportes aéreos e marítimos, propor ajustamentos, quando necessário, com base na experiência e a fim de evitar distorções da concorrência; reflectir sobre a necessidade de alargar as regras de segurança aos transportes terrestres e intermodais e às infra-estruturas críticas.

4.5. Transportes urbanos

Oitenta por cento dos Europeus vivem num ambiente urbano. Os transportes públicos, os automóveis, os camiões, os ciclistas e os peões utilizam todos a mesma infra-estrutura. Os transportes urbanos são responsáveis por 40% das emissões de CO₂ dos transportes rodoviários e até 70% das emissões de outros poluentes provenientes dos transportes. Uma em cada três mortes em acidentes rodoviários ocorre nas cidades. Os problemas de congestionamento estão também concentrados nas cidades e em torno delas. Como aumentar a mobilidade, reduzindo simultaneamente os congestionamentos, os acidentes e a poluição, são o desafio comum de todas as grandes cidades. Mais que ninguém, os habitantes das cidades sentem directamente os efeitos negativos da sua própria mobilidade e podem estar abertos a soluções inovadoras para a criação de uma mobilidade sustentável.

São as próprias cidades, mais do que a UE, as líderes do processo. Londres, Estocolmo, Atenas, Kaunas, Gdynia e outras cidades desenvolvem políticas activas de mobilidade sustentável como uma alternativa aos automóveis. A UE pode promover o estudo e intercâmbio de melhores práticas em toda a UE em domínios como as infra-estruturas de transporte, a fixação de normas, a gestão do tráfego e do congestionamento, os serviços de transporte público, a tarifação das infra-estruturas, o planeamento urbano, a segurança intrínseca e extrínseca e a cooperação com as regiões limítrofes. As consultas públicas realizadas pela Comissão revelaram um grande interesse por uma possível contribuição da UE. A Comissão aproveitará a experiência adquirida na Iniciativa CIVITAS e na sua

Estratégia Temática sobre Transportes Urbanos²¹ e continuará a promover a investigação no domínio da mobilidade urbana. A legislação a publicar brevemente sobre serviços de transportes públicos proporcionará um quadro jurídico claro e estável que prevê o investimento na qualidade de transportes públicos não poluentes e eficientes. Além disso, a UE deveria examinar se existem obstáculos à política de transportes urbanos a nível da UE e, no pleno respeito do princípio da subsidiariedade, se existe consenso para desenvolver soluções conjuntas.

→ Acção: publicar um Livro Verde sobre os transportes urbanos a fim de identificar o potencial valor acrescentado europeu relativamente a acções a nível local.

5. TRANSPORTES E ENERGIA

A política de transportes está estreitamente ligada à política energética, com base em objectivos comuns: redução das emissões de CO₂ e diminuição da dependência da UE face à importação de combustíveis fósseis²².

Grandes utilizadores de energia, os transportes representam cerca de 71% de todo o consumo de petróleo na UE. Os transportes rodoviários utilizam 60% de todo o petróleo, representando os transportes aéreos cerca de 9% do consumo geral de petróleo. Os transportes ferroviários utilizam aproximadamente 75% de electricidade e 25% de combustíveis fósseis.

O custo elevado dos combustíveis fósseis e a necessidade de diminuir a nossa dependência estratégica deveriam incitar à optimização do potencial de cada modo de transporte.

Estes desafios reforçam a prioridade ambiental de controlar a utilização da energia. É necessário desenvolver urgentemente iniciativas como as anunciadas no Livro Verde sobre eficiência energética²³, pelo que a Comissão apresentará no Outono de 2006 um plano de acção sobre eficiência energética. Uma política energética europeia que vise garantir a competitividade, a segurança do aprovisionamento e a protecção do ambiente deve centrar-se, nomeadamente, no aprofundamento de políticas de transportes que reduzam o consumo de energia mediante uma melhoria da eficiência dos combustíveis, no que diz respeito aos veículos, e gradualmente na substituição do petróleo por outros biocombustíveis²⁴, sejam eles o gás natural, o hidrogénio, a electricidade ou outros.

São necessários esforços e investimentos importantes em IDT neste domínio, incluindo a combinação de programas de investigação sobre energia e transportes, a investigação sobre veículos mais inteligentes e menos poluentes e a utilização de tecnologias da informação e das comunicações (TIC) com vista a uma maior eficiência dos combustíveis e à criação de parcerias entre os sectores público e privado. Foram já lançadas algumas iniciativas no domínio dos biocombustíveis (incluindo os biocombustíveis de segunda geração) e do hidrogénio para os transportes, que devem ser objecto de seguimento. Um projecto de desenvolvimento de camiões ecológicos contribuiria para aproveitar estes progressos. Deveriam ser realizados esforços semelhantes para desenvolver aeronaves e navios

²¹ Ver também a Comunicação da Comissão “Estratégia temática sobre ambiente urbano” - COM(2005) 718 de 11 de Janeiro de 2006.

²² Conselho Europeu de Lisboa, 23 e 24 de Março de 2006.

²³ COM(2005) 265 de 22 de Junho de 2005 (http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm).

²⁴ COM(2005) 628 da Comissão: Plano de acção biomassa; COM(2006) 34 da Comissão: Estratégia da União Europeia no domínio dos biocombustíveis.

ecológicos, conforme referido na Estratégia Temática sobre a Poluição Atmosférica²⁵. A Comissão continuará a envidar esforços no âmbito da OMI para a obtenção de normas mais rigorosas de emissão de poluentes no sector da navegação. A eficiência energética e os combustíveis alternativos são dos domínios mais promissores e prementes para uma maior inovação.

A jusante das fases de investigação e demonstração, a UE incentivará a inovação respeitadora do ambiente criando condições para a introdução no mercado de novas tecnologias bem desenvolvidas através da fixação de normas e de regulamentação (por exemplo sucessivas normas EURO para veículos rodoviários, pneumáticos melhorados), da promoção de veículos ecológicos com base em concursos públicos (por exemplo, para autocarros), de instrumentos fiscais²⁶ (por exemplo, gasolina sem chumbo) e de auxílios estatais, de objectivos acordados (por exemplo, o objectivo de 5,75% de biocombustíveis até 2010, o acordo voluntário com a indústria automóvel para reduzir as emissões de CO₂ para 140g/km até 2008 e para 120 g/km até 2012, em consonância com a estratégia da UE relativa a emissões de CO₂), ou de objectivos internacionais de redução das emissões de gases com efeito de estufa), da sensibilização dos utilizadores (por exemplo, rotulagem energética, campanhas dirigidas ao comportamento dos consumidores e utilizadores) e de acções coordenadas em políticas noutros domínios para a utilização de sinergias (por exemplo, política agro-industrial sobre biocombustíveis), de incentivos ao investimento na infra-estrutura de distribuição de combustíveis alternativos.

→ Acção: promover a eficiência energética a nível da UE com base no plano de acção a publicar brevemente e incentivar acções da UE, incluindo acordos voluntários; apoiar a investigação, demonstração e introdução no mercado de novas tecnologias como a optimização dos motores, sistemas inteligentes de gestão da energia dos veículos ou combustíveis alternativos, como biocombustíveis avançados e hidrogénio, pilhas de combustível ou propulsão híbrida; lançar acções de sensibilização dos utilizadores sobre veículos mais inteligentes e menos poluentes e um importante programa orientado para o futuro sobre a propulsão ecológica e a eficiência energética nos transportes.

6. OPTIMIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA

6.1. Dois desafios: redução do congestionamento e aumento da acessibilidade

As redes transeuropeias de transportes (RTE) fornecem a infra-estrutura física para o mercado interno. A Europa dispõe de uma rede densa de transportes e de uma infra-estrutura em geral de grande qualidade. Não obstante, zonas do “centro-oeste” e em torno das cadeias montanhosas que atravessam o continente, bem como muitas cidades, sofrem de **congestionamento** e de poluição. Prevê-se que, até 2020, 60 aeroportos importantes fiquem fortemente congestionados, sendo visível uma tendência semelhante nos portos. O congestionamento e a poluição constituem uma ameaça para o crescimento económico, a qualidade de vida e o ambiente. Soluções de mobilidade inteligente (ver ponto 7 infra) e a gestão da procura de transportes (ver ponto 6.3 infra) aliviarão o congestionamento, mas serão igualmente necessárias infra-estruturas novas ou melhoradas. O investimento em alternativas

²⁵ Ver a comunicação da Comissão “Estratégia temática sobre a poluição atmosférica” - COM(2005) 446 de 21 de Setembro de 2005.

²⁶ Em especial, a Directiva 2003/96/CE do Conselho que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da electricidade.

viáveis a corredores rodoviários congestionados pode apoiar soluções inteligentes que envolvam cadeias logísticas co-modais que optimizem a utilização da infra-estrutura de transportes em cada modo e entre os diferentes modos de transporte. Tal inclui os túneis transalpinos, corredores ferroviários e nós intermodais para os transportes ferroviários, marítimos ou aéreos. Será necessário encontrar o equilíbrio correcto entre o desenvolvimento de infra-estruturas economicamente essenciais e os requisitos de planeamento igualmente legítimos baseados em objectivos ambientais e das políticas noutros domínios. Os chamados “sistemas de cooperação” baseados em comunicações de veículo-a-veículo e de veículo-a-infra-estrutura podem a mais longo prazo melhorar consideravelmente a eficiência da gestão do tráfego, a segurança e a gestão dos congestionamentos. A infra-estrutura rodoviária deve tornar-se inteligente e enviar e receber informações com origem e destino nos veículos, bem como recolher informações sobre condições rodoviárias, como riscos e acidentes meteorológicos, a fim de otimizar o funcionamento dos sistemas de cooperação.

Noutras partes da Europa, a **acessibilidade** constitui a principal preocupação das regiões e dos Estados-Membros na periferia. Através do co-financiamento de infra-estruturas de transportes, os Fundos Estruturais e de Coesão continuarão a ajudar as regiões com atraso em termos de integração económica ou que sofram de desvantagens estruturais. Muitos dos novos Estados-Membros recuperarão da sua situação passada de subinvestimento em infra-estruturas rodoviárias e urbanas, contudo as regiões insulares e ultraperiféricas precisarão de explorar o potencial dos aeroportos regionais e das ligações marítimas. As regiões ultraperiféricas sofrem de um grande défice de acessibilidade não apenas em relação ao mercado interno continental como também em relação às suas próprias zonas interiores. Os instrumentos da política de transportes e os auxílios estatais poderiam ser utilizados para reduzir os efeitos do afastamento na sua posição concorrencial e para melhorar as ligações com o resto da UE e com países terceiros vizinhos.

→ Acção: incentivar e coordenar, quando necessário, o investimento em infra-estruturas inteligentes novas ou melhoradas para eliminar estrangulamentos e preparar a introdução de sistemas de cooperação, a fim de permitir soluções de transportes co-modais e de ligar as regiões periféricas e ultraperiféricas ao continente; assegurar uma abordagem equilibrada em matéria de ordenamento do território.

6.2. Mobilização de todas as fontes de financiamento

O custo total só dos 30 projectos prioritários RTE identificados em 2004 está calculado em cerca de 250 mil milhões de euros. Contudo, as capacidades de financiamento público dos Estados-Membros continuam sujeitas a restrições, tendo o nível de investimento nas infra-estruturas de transporte declinado em todos os Estados-Membros e representando actualmente menos de 1% do PIB. Do mesmo modo, nas novas perspectivas financeiras da União para o período de 2007 a 2013 está previsto apenas um aumento limitado do orçamento disponível para as RTE.

Tendo em conta os recursos limitados disponíveis, a UE precisará de concentrar o seu co-financiamento ao abrigo do orçamento RTE nas secções críticas de travessia de fronteiras e noutros estrangulamentos importantes nos projectos prioritários. Além disso, os Estados-Membros deveriam optimizar a utilização dos Fundos Estruturais e de Coesão da UE para apoiar o financiamento da infra-estrutura de transportes. Os fundos da UE serão concentrados nos projectos que ofereçam o maior valor acrescentado para a Europa e em que esteja garantida a colaboração activa com organizações de financiamento nacionais e outras. Serão financiadas acções de interoperabilidade e estudos de viabilidade importantes em toda a

União. O Programa Marco Polo, com um orçamento de 450 milhões de euros até 2013, contribuirá directamente para oferecer alternativas noutros modos de transporte a operadores em estradas congestionadas.

Deveriam também ser desenvolvidos novos tipos de engenharia financeira. As taxas de utilização deveriam contribuir mais para o financiamento das componentes comercialmente mais viáveis das redes de transportes. Prevê-se que um instrumento de garantia, que beneficiará de uma dotação máxima de 1 000 milhões de euros de reservas de liquidez, partilhada entre o Banco Europeu de Investimento e o orçamento da UE de 2007-2013, produzirá um efeito de alavanca da ordem de 20 000 milhões de euros de empréstimos bancários para infra-estruturas de transportes. Uma utilização mais activa das parcerias entre os sectores público e privado pode acelerar a implementação dos projectos, melhorar a relação qualidade/preço e aliviar a pressão sobre as finanças públicas. Iniciativas políticas comuns, como a assistência conjunta para o apoio a projectos nas regiões europeias (*JASPERS - Joint Assistance to Support Projects in European Regions*), facilitarão o lançamento de projectos.

→ Acção: maximizar o investimento na infra-estrutura transeuropeia de interesse europeu mediante a mobilização de todas as fontes de financiamento disponíveis, incluindo o orçamento RTE, os Fundos Estruturais e de Coesão e os empréstimos no mercado de capitais (nomeadamente do Banco Europeu de Investimento, do Banco Europeu para a Reconstrução e o Desenvolvimento e de parcerias entre os sectores público e privado) e utilizar iniciativas comuns de implementação.

6.3. Tarifação inteligente

A imposição de tarifas pela utilização da infra-estrutura é cada vez mais comum na UE. Por exemplo, em Londres foi criada uma portagem urbana (taxa de congestionamento) e a Alemanha seguiu recentemente o exemplo de outros Estados-Membros criando a portagem de auto-estrada *Maut* para veículos comerciais. A UE adoptou recentemente uma nova directiva relativa à tarifação rodoviária como um enquadramento para a introdução de portagens moduladas aplicáveis a camiões na rede transeuropeia. No transporte ferroviário, os gestores da infra-estrutura cobram tarifas aos operadores pela utilização da via férrea.

O objectivo destes regimes de tarifação é o financiamento da infra-estrutura, para além de que, quando não há possibilidade de aumento da capacidade da infra-estrutura, a tarifação pode ajudar a otimizar o tráfego. As tarifas podem ser moduladas a fim de tomar em consideração o impacto ambiental ou os riscos de congestionamento, em especial em zonas ecologicamente sensíveis e em zonas urbanas. Nessas zonas, podem ser utilizadas outras formas de afectação da capacidade, como trocas comerciais de direitos de trânsito.

Nos termos da directiva relativa à tarifação rodoviária, a Comissão apresentará, o mais tardar até 10 de Junho de 2008, um modelo transparente e compreensível de aplicação geral para a avaliação de todos os custos externos destinado a servir de base para cálculos futuros das taxas de utilização das infra-estruturas, acompanhado de uma análise do impacto da internalização dos custos externos relativamente a todos os modos de transporte. É necessário um processo de reflexão amplo que inclua também os transportes ferroviários, aéreos, urbanos e por vias navegáveis, dado que a tarifação afecta os fluxos de tráfego entre modos e em todo o mercado interno. Esta reflexão terá de analisar o modo como formas inteligentes de tarifação podem contribuir para otimizar os padrões de transporte e criar assim situações vantajosas para todas as partes, nomeadamente os proprietários da infra-estrutura (através de uma melhor gestão e afectação dos recursos), os utilizadores (através de tempos de viagem

mais curtos) e a sociedade em geral (através da redução dos efeitos negativos, como a poluição atmosférica). A tarifação inteligente deveria assegurar preços equitativos e não-discriminatórios para os utilizadores, receitas para investimentos futuros em infra-estruturas, formas para lutar contra o congestionamento, deduções para recompensar a condução e os veículos ecologicamente mais eficientes. Finalmente, a tarifação inteligente deveria ter em conta os encargos gerais para os cidadãos e as empresas, pelo que, com esse fim em vista, a análise das necessidades de tarifação deve integrar políticas fiscais relativas aos transportes que não estimulam a mobilidade sustentável.

→ Acção: lançar um vasto processo de reflexão e consulta sobre a tarifação inteligente das infra-estruturas e propor uma metodologia da UE para a tarifação das infra-estruturas que tenha como base a directiva relativa à tarifação rodoviária.

7. MOBILIDADE INTELIGENTE

As novas infra-estruturas não podem resolver todos os problemas de congestionamento e acessibilidade devido aos custos elevados e à longa duração dos procedimentos de planeamento e, em determinadas zonas, devido à pressão ambiental e à escassez de espaço. Ao procurar otimizar a utilização da capacidade de transporte existente, o interesse do sector em reduzir os custos é consentâneo com o interesse público de garantia da sustentabilidade financeira e ambiental. Medidas como melhorar o factor de carga, permitindo e incentivando o transbordo para transportes ferroviários e marítimos de longo curso, otimizando o itinerário e o estabelecimento de horários, contribuem todas para aumentar a mobilidade e simultaneamente diminuir o impacto ambiental por unidade de carga transportada.

7.1. Logística dos transportes

O sector aceitou o desafio de utilizar de forma mais eficiente a infra-estrutura e os veículos existentes mediante o desenvolvimento de cadeias logísticas sofisticadas. Tecnologias da informação e das comunicações avançadas permitem a sua implementação e o fornecimento dos serviços necessários para tornar uma realidade a logística inteligente. À tendência para empresas de logística integrada devem corresponder políticas públicas que permitam a utilização e combinação optimizadas ("co-modalidade") de diferentes modos de transporte. Tal poderá incluir acções destinadas a eliminar entraves regulamentares à co-modalidade, incentivar a aprendizagem e o intercâmbio de melhores práticas em toda a UE, promover a normalização e a interoperabilidade entre modos e investir em centros de transbordo (*transshipment hubs*). A adaptação das dimensões dos contentores e veículos a fim de satisfazer as necessidades de uma logística inteligente fará parte dessas considerações.

→ Acção: desenvolver uma estratégia-quadro para a logística dos transportes de mercadorias na Europa, seguida de uma ampla consulta e levando à adopção de um plano de acção.

7.2. Sistemas de transporte inteligentes

A mais longo prazo, não há razão para que as aeronaves disponham de sistemas sofisticados de comunicação, navegação e automatização e que o mesmo não aconteça com os navios, comboios ou automóveis. As novas tecnologias a introduzir no mercado num futuro próximo proporcionarão gradualmente novos serviços aos cidadãos e permitirão uma melhor gestão em tempo real dos movimentos de tráfego e da utilização da capacidade, bem como a localização e seguimento de fluxos para fins ambientais e de segurança. Para além dos benefícios óbvios

para os clientes e operadores de transportes, os novos sistemas proporcionarão à administração pública informações rápidas e pormenorizadas sobre a infra-estrutura e as necessidades de manutenção. Estes sistemas não só aumentarão o conforto da condução, como também ajudarão a melhorar a segurança intrínseca e extrínseca e a lidar com padrões de transportes excessivos no interesse da sustentabilidade ambiental. Está a ser criada a Autoridade de Supervisão Galileo e o sistema de satélites Galileo estará operacional a partir de 2010 e a fornecer sinais de navegação que serão combinados com comunicações terrestres ou espaciais. O desenvolvimento de uma arquitectura aberta europeia assegurará a interoperabilidade e o desenvolvimento flexível de futuras aplicações para todos os modos de transporte.

Estão já em curso várias iniciativas, como a Iniciativa “Veículo Inteligente”²⁷ destinada a promover novas tecnologias em veículos através de uma coordenação das acções de partes interessadas (o Fórum “Segurança Electrónica (*eSafety*)), a investigação sobre Sistemas de Veículos Inteligentes e a sensibilização dos utilizadores, bem como o Programa SESAR que visa introduzir as tecnologias mais modernas de gestão do tráfego aéreo no âmbito do Céu Único Europeu. O Programa SESAR reduzirá o impacto do tráfego aéreo no ambiente, melhorará a segurança, contribuirá para o emprego e abrirá mercados de exportação para tecnologias europeias de tráfego aéreo. O sistema ERTMS trará vantagens semelhantes para o sector ferroviário. Tal permitirá melhorar a interoperabilidade entre redes nacionais, condição prévia para a eficácia das operações ferroviárias a longa distância. O sistema de serviços de informação fluvial (*River Information Services - RIS*) já está a ser implantado nos principais corredores europeus. A UE está a investir fundos públicos consideráveis nestes sistemas e acompanha a sua implantação com o necessário quadro regulamentar.

As acções futuras explorarão oportunidades para o estabelecimento de parcerias entre os sectores público e privado com vista a apoiar o desenvolvimento e a demonstração de novas tecnologias, incluindo também a Ecologização dos Transportes Aéreos (Iniciativa Tecnológica Conjunta “Céu Limpo”) e a Ecologização dos Transportes de Superfície (Iniciativas Tecnológicas Conjuntas “H₂” e “Pilhas de Combustível”).

→ Acção: continuar os programas de mobilidade inteligente no sector dos transportes rodoviários (Iniciativas “Veículo Inteligente” e “Segurança Electrónica”), aéreos (SESAR), ferroviários (ERTMS) e por vias navegáveis (RIS e SafeSeaNet); utilizar da melhor forma os sinais de navegação do Galileo, desenvolver outras iniciativas semelhantes no sector marítimo (“transporte marítimo electrónico” (*e-maritime*)) e lançar um grande programa de implantação de infra-estruturas inteligentes para o transporte rodoviário.

8. A DIMENSÃO GLOBAL

O sector dos transportes é inerentemente internacional. Por um lado, a dimensão externa deve ser bem integrada na política geral de transportes da UE e, por outro, é preciso que a política de transportes faça parte de uma relação mais vasta com organizações e países terceiros.

Os Estados-Membros da UE têm um interesse comum no desenvolvimento de regimes internacionais que garantam níveis elevados de segurança intrínseca e extrínseca e normas elevadas de serviço e de protecção ambiental e social. A UE é um líder mundial na

²⁷ COM(2006) 59: Comunicação “Veículo Inteligente” - “Sensibilização para a utilização das TIC com vista a veículos mais inteligentes, seguros e ecológicos”.

regulamentação do sector dos transportes e é capaz de projectar para o estrangeiro o seu *know-how* e melhores práticas. Recentes exemplos de sucesso são o acordo no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI) da proibição de navios petroleiros de casco simples e o acordo no âmbito da Organização Internacional do Trabalho sobre normas de trabalho no sector marítimo. Outro exemplo é a potencial aplicação a nível mundial das regras de emissões, possivelmente envolvendo o comércio de emissões, aos transportes aéreos, um domínio em que a UE desempenhará um papel de líder nas discussões a realizar num futuro próximo no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

A UE é também um líder no fornecimento de serviços, equipamentos e tecnologias para os transportes. As empresas da UE controlam 30% do transporte aéreo mundial e 40% da frota marítima. Os equipamentos para o sector dos transportes representam 16% das exportações da UE. Muitas actividades de transporte funcionam num contexto de concorrência internacional, em especial os transportes aéreos e marítimos. A convergência de normas internacionais e da UE abre mercados de exportação para as tecnologias comunitárias no que diz respeito a aeronaves e comboios, navegação (incluindo o Galileo, SESAR e ERTMS), sistemas de propulsão ecológicos e a muitos outros domínios. O acesso a mercados de serviços e a contratos públicos no estrangeiro é de importância crucial para a indústria de transportes da UE.

As empresas de transportes da UE são frequentemente prejudicadas pela manutenção de entraves à importação ou ao investimento em países terceiros. A redução ou eliminação desses entraves de acesso ao mercado é extremamente importante para permitir aos nossos operadores competir no estrangeiro em condições equitativas e eficazes. As negociações em curso no âmbito da Ronda de Doha da OMC proporcionam uma oportunidade, a nível multilateral, para tratar de algumas destas restrições, estando também em curso diversas negociações bilaterais.

Grande parte da cooperação internacional teve início antes da criação do mercado interno e a UE ainda não está representada ou encontra-se subrepresentada numa série de organizações e instâncias internacionais. Em alguns casos, a participação da UE em mecanismos de cooperação internacionais e as relações bilaterais da UE com os principais parceiros comerciais são os meios mais eficazes para representar o interesse coordenado da UE e dos seus Estados-Membros. O mercado interno dos transportes exige uma abordagem coerente face ao mundo exterior a fim de impedir que as nossas políticas comuns sejam postas em perigo. Inseridos na UE, os Estados-Membros têm maior peso.

O alargamento teve incidências importantes nos transportes. Alguns mecanismos de cooperação internacional, como por exemplo nos sectores rodoviário e fluvial, são actualmente compostos principal ou exclusivamente por Estados-Membros da UE e países vizinhos com os quais a UE já estabeleceu relações especiais que ultrapassam em muito a cooperação internacional tradicional. Além disso, a navegação costeira está a tornar-se um veículo importante para o tráfego intra-UE, mas continua ainda sujeita à fixação de regras a nível mundial. Nestes domínios, poderá ser necessário rever os actuais mecanismos internacionais a fim de reflectir melhor a realidade presente no continente europeu, com vista a preservar e desenvolver ainda mais o valioso acervo de cooperação a nível regional e do continente.

As relações da UE com países candidatos à adesão, com países em processo de estabilização e associação, com parceiros no âmbito da Política Europeia de Vizinhança (PEV) e com a Rússia revestem-se de importância estratégica particular. A cooperação no domínio dos

transportes e a convergência da legislação, com base nomeadamente em planos de acção ao abrigo da PEV, ajudarão a estabelecer a interligação necessária dos principais eixos de transportes, tomando em consideração as dimensões económica, ambiental e social. A UE está também a apoiar algumas iniciativas regionais que ultrapassam o âmbito da PEV, especialmente em quadros como o TRACECA e a Iniciativa Baku. O trabalho prático realizado no sector da aviação será continuado e alargado aos outros modos de transporte. Quanto aos países não vizinhos da UE, a política externa de transportes é diferenciada e está centrada nos principais parceiros comerciais da UE. Em determinadas áreas, incluindo a Ásia, África e América Latina, a UE facilita a cooperação de agrupamentos regionais.

→ Acção: continuar a desenvolver uma cooperação diferenciada da UE no domínio dos transportes, bem como diálogos políticos e industriais com os principais parceiros comerciais e agrupamentos regionais, nomeadamente através da celebração de acordos; continuar a desenvolver as relações externas no domínio da aviação com base no acordo entre a UE e os EUA no domínio da aviação a concluir brevemente; promover os grandes projectos industriais de transportes da UE; desenvolver mais a cooperação; rever caso a caso a interacção da UE com os mecanismos de cooperação internacionais, desde uma melhor coordenação de políticas, passando por um melhor estatuto de observador, até à adesão da UE a organizações internacionais relevantes ou mesmo relações especiais entre a UE e essas organizações; desenvolver um quadro estratégico para o alargamento dos principais eixos do mercado interno dos transportes e sua ligação em rede aos países vizinhos que assim o desejem.

9. CONCLUSÃO: UMA AGENDA RENOVADA

O ano de 1992 foi o ano da conclusão do mercado interno, enquanto que para o sector dos transportes foi na realidade a data do seu início. Cerca de 15 anos mais tarde, o mercado interno dos transportes liberalizado e a mobilidade à escala europeia estão a tornar-se uma realidade. Além disso, a indústria dos transportes reforçou-se neste período e a União pôde manter ou desenvolver a sua posição como líder mundial em muitos sectores. Os alargamentos sucessivos ajudaram a reforçar e consolidar esta posição.

Os objectivos gerais da política de transportes continuam a ser os mesmos: uma mobilidade concorrencial, em condições de segurança intrínseca e extrínseca e respeitadora do ambiente, plenamente em consonância com a Agenda de Lisboa revista em matéria de emprego e crescimento e com a Estratégia de Desenvolvimento Sustentável revista. É necessário que o leque de instrumentos da política de transportes evolua de modo a tomar em consideração a experiência adquirida e a reflectir o ambiente industrial, político e internacional em evolução. Uma concorrência internacional mais forte, mas também um crescimento económico mais fraco do que previsto, fizeram com que a garantia de uma mobilidade sustentável constituísse um desafio ainda maior.

A presente revisão intercalar defende uma abordagem generalizada e holística da política de transportes. Enquanto que as políticas futuras continuarão a basear-se nos Livros Brancos de 1992 e 2001, em muitos domínios a intervenção europeia não será suficiente. Serão necessárias acções mutuamente complementares aos níveis nacional, regional e local de governo, bem como por parte dos próprios cidadãos e indústrias. É por essa razão que é essencial um diálogo permanente. As acções futuras, incluindo a implementação de acções já anunciadas no Livro Branco de 2001 e ainda não realizadas, basear-se-ão num vasto diálogo com todas as partes interessadas.

Por conseguinte, a política europeia de mobilidade sustentável deve assentar numa gama mais vasta de instrumentos políticos que permitam realizar deslocações para modos de transporte mais respeitadores do ambiente quando necessário, especialmente a longa distância, em zonas urbanas e em corredores congestionados. Simultaneamente, deve proceder-se à optimização de cada um dos modos de transporte. Todos os modos devem tornar-se mais respeitadores do ambiente, seguros e eficientes em termos energéticos. Finalmente, a **co-modalidade**, ou seja, a utilização eficiente de diferentes modos de transporte isoladamente ou em combinação, resultará numa utilização óptima e sustentável dos recursos. Esta abordagem oferece as melhores garantias para alcançar simultaneamente um nível elevado de mobilidade e de protecção do ambiente.

O calendário indicativo das principais acções a empreender nos próximos anos é apresentada no Anexo 1. Essas acções procuram integrar uma visão generalizada das necessidades de investimento, regulamentação, soluções diferenciadas incluindo abordagens voluntárias, inovação tecnológica, desenvolvimento de infra-estruturas e regimes internacionais, a fim de identificar o valor acrescentado europeu para resolver problemas de mobilidade. Essas acções explorarão oportunidades para o estabelecimento de parcerias entre os sectores público e privado no domínio dos transportes, a fim de apoiar o desenvolvimento e demonstração de novas tecnologias e infra-estruturas. Os problemas podem ter origem em factores como estrangulamentos nas infra-estruturas, periféricidade, congestionamento, aprovisionamento energético ou questões ligadas à segurança extrínseca ou ser relevantes para tornar os transportes mais respeitadores do ambiente. O caminho a seguir poderia ser um melhor quadro da UE que combine as políticas regional e de coesão, um quadro adaptado para uma tarifação melhor e mais inteligente das infra-estruturas e soluções diferenciadas para lidar com problemas particulares em determinadas cidades, regiões ou ao longo de certos corredores. Neste contexto, o quadro geral da UE poderia ajudar a permitir soluções diferenciadas e regionalmente mais ambiciosas, mantendo simultaneamente o necessário enquadramento mais vasto da UE para assegurar a mobilidade num mercado único e confirmando a presença activa da UE a nível global.

As orientações políticas apresentadas na presente comunicação serão afinadas com base na consulta pública e em avaliações aprofundadas, antes de serem decididas medidas específicas. Serão também ajustadas ao longo do tempo a fim de tomar em consideração o contexto em evolução e a experiência adquirida.

ANEXO 1

Guia de referência - selecção das principais acções

2006

- Transportes rodoviários: revisão do mercado interno
- Transportes ferroviários: acções para eliminar os entraves técnicos à interoperabilidade e ao reconhecimento mútuo de equipamentos; programa para promover corredores de transporte ferroviário de mercadorias no âmbito da logística dos transportes
- Aviação: revisão das medidas de liberalização do transporte aéreo; abordagem das taxas e capacidades aeroportuárias
- Logística: estratégia da logística do transporte de mercadorias e vasto debate sobre acções possíveis a nível da UE
- Galileo: identificação de possíveis aplicações futuras
- Segurança extrínseca: estratégia para infra-estruturas críticas
- Relatório sobre a aplicação da Directiva de 2003 relativa a biocombustíveis
- Consumo de energia nos transportes: plano de acção em matéria de eficiência energética e roteiro para as energias renováveis
- Organizações internacionais: reflexão sobre uma melhor representação dos interesses da UE em organizações internacionais, como a OMI, ICAO, utilizando uma gama de opções políticas

2007

- Transportes urbanos: Livro Verde
- Logística: definição de um plano de acção
- Tarifação inteligente das infra-estruturas: investigação e consultas preparatórias, audição das partes interessadas
- Relatório sobre cenários dos transportes a uma escala temporal de 20 e 40 anos
- Transportes rodoviários: revisão da legislação sobre condições de trabalho
- Transportes ferroviários: acompanhamento do mercado ferroviário, incluindo um painel de avaliação
- Transportes fluviais: iniciar a implementação do plano de acção NAIADES
- Transportes marítimos: política portuária europeia
- Aviação: revisão e conclusão do quadro relativo ao Céu Único e criação da empresa SESAR
- Redes transeuropeias: identificação do programa de investimento plurianual até 2013
- Direitos dos passageiros: estudar acções sobre normas mínimas para o transporte de autocarro

- Segurança intrínseca: primeiro dia europeu da segurança rodoviária
- Dimensão global: estratégia para integração dos países vizinhos da UE no mercado interno dos transportes
- Segurança extrínseca: estratégia para os transportes terrestres e públicos
- Utilização da energia nos transportes: plano tecnológico estratégico para a energia
- Lançamento do primeiro convite à apresentação de propostas do 7º Programa-Quadro de IDT

2008

- Transportes marítimos: Livro Branco sobre um espaço marítimo europeu comum
- Tarifação inteligente das infra-estruturas: metodologia da UE para a tarifação das infra-estruturas
- Transportes urbanos: seguimento do Livro Verde
- Lançamento de um importante programa destinado a introduzir no mercado os sistemas inteligentes de transporte rodoviário e a preparar a infra-estrutura para sistemas de cooperação
- Segurança extrínseca: revisão das regras relativas aos transportes aéreos e marítimos; examinar o sistema de segurança extrínseca dos transportes terrestres

2009

- Lançamento de um importante programa de propulsão ecológica
- Dimensão global: adesão a organizações internacionais relevantes
- Transportes marítimos: implantação de sistemas marítimos electrónicos
- Galileo: início da concessão
- ERTMS: implementação em determinados corredores

Numa base contínua

- Mercado interno: garantir o funcionamento das regras da UE em todos os modos de transporte
- Utilização de energia nos transportes: melhorar a eficiência energética e acelerar o desenvolvimento e implantação dos combustíveis alternativos
- Emprego e condições de trabalho: promover o diálogo social; promover as profissões e a formação no sector dos transportes
- Segurança intrínseca: promover a segurança rodoviária através da concepção de veículos, da investigação e das tecnologias, das infra-estruturas e comportamentos e continuar as Iniciativas “Veículo Inteligente” e “Segurança Electrónica”.
- Infra-estruturas: garantir uma abordagem equilibrada em matéria de ordenamento do território; mobilizar todas as fontes de financiamento

- Tecnologia: IDT e apoio à difusão, exploração e penetração no mercado
- Galileo: criação da Autoridade de Supervisão Galileo
- Dimensão global: desenvolver relações externas através de acordos bilaterais e em fóruns multilaterais; criar um espaço de aviação comum na Europa
- Governação: consolidar as agências europeias de segurança dos transportes e desenvolver as suas tarefas

ANEXO 2

Situação no sector dos transportes - factos e projecções

Parte 1: Factos básicos e evolução recente por modo - dados gerais

<u>Transportes rodoviários</u>	<u>Transportes ferroviários</u>																
<p>- Emprego directo: cerca de 1,7 milhões no transporte de passageiros (autocarro, táxi); 2,6 milhões no transporte de mercadorias</p> <p>- Quota-parte no total do transporte de mercadorias: 44% (ligeiramente a subir)</p> <p>- Quota-parte no total do transporte de passageiros: cerca de 84% (automóvel particular 76%, autocarro 8%)</p> <p>- Crescimento entre 1995 e 2004:</p> <ul style="list-style-type: none">+ 35% no transporte de mercadorias;+ 19% em automóveis de passageiros e + 5% em autocarros no transporte de passageiros <p>- Crescimento especialmente forte na UE-10:</p> <table border="1"><caption>Road freight transport growth 2000-2004 (%)</caption><thead><tr><th></th><th>national</th><th>internacional</th><th>total</th></tr></thead><tbody><tr><td>EU-15</td><td>8.3</td><td>16.9</td><td>10.5</td></tr><tr><td>EU-10</td><td>16.6</td><td>47.7</td><td>31.8</td></tr><tr><td>EU-25</td><td>9.0</td><td>23.0</td><td>12.9</td></tr></tbody></table> <p>- Quota-parte no consumo total de energia: 25,2%</p> <p>- Eficiência dos veículos em toneladas/Mtkm ou toneladas/Mpkm: camiões 72,4, automóveis 37,8, transportes rodoviários públicos 14,5</p>		national	internacional	total	EU-15	8.3	16.9	10.5	EU-10	16.6	47.7	31.8	EU-25	9.0	23.0	12.9	<p>- Emprego directo: cerca de 1,2 milhões</p> <p>- Quota-parte no total do transporte de mercadorias: 10% (ligeiramente a diminuir)</p> <p>- Quota-parte no total do transporte de passageiros: cerca de 7% (6% nos comboios interurbanos, 1% nos metropolitanos e eléctricos urbanos)</p> <p>- Crescimento entre 1995 e 2004:</p> <ul style="list-style-type: none">+ 6% no transporte de mercadorias (+ 15% na UE-15, - 9% na UE -10);+ 9% no transporte de passageiros (+ 8% nos comboios interurbanos, + 14% no transporte ferroviário urbano (eléctrico e metro)) <p>- A quota-parte de novas empresas que entraram no mercado do transporte ferroviário de mercadorias atingiu cerca de 10% (em termos de tkm realizados)</p> <p>- O comboio de alta velocidade representa, em 2004, 21,5% do pkm total do transporte ferroviário interurbano</p> <p>- Quota-parte no consumo total de energia: 0,8%</p> <p>- Eficiência dos veículos em toneladas/Mtkm ou toneladas/Mpkm: passageiros 16,0 ; mercadorias 5,5</p>
	national	internacional	total														
EU-15	8.3	16.9	10.5														
EU-10	16.6	47.7	31.8														
EU-25	9.0	23.0	12.9														
<p><u>Transportes por vias navegáveis</u></p> <p>- Emprego directo: cerca de 200 000, aproximadamente 80% dos quais no transporte marítimo e 20% no transporte por vias navegáveis interiores</p> <p>- Quota-parte no total do transporte de mercadorias: 42% (transportes marítimos intra-UE 39%; vias navegáveis interiores 3%; ambos mais ou menos estáveis)</p> <p>- Quota-parte no total do transporte de passageiros: inferior a 1% no transporte de passageiros intra-UE, em ligeira diminuição</p> <p>- Crescimento entre 1995 e 2004: + 29% no transporte de mercadorias (+ 31% no transporte marítimo intra-UE, + 9% nas vias navegáveis</p>	<p><u>Transportes aéreos</u></p> <p>- Emprego directo: cerca de 400 000</p> <p>- Quota-parte no total do transporte de mercadorias: 0,1% em termos de tkm no tráfego intra-UE</p> <p>- Quota-parte no total do transporte de passageiros: 8% (apenas incluídos voos intra-UE; em forte aumento)</p> <p>- Crescimento entre 1995 e 2004: + 55% no transporte de passageiros intra-UE</p> <p>- Quota-parte de mercado dos transportadores de baixo custo no tráfego intra-UE programado (em termos de lugares disponíveis): 25% em 2005</p> <p>- Crescimento no número de itinerários</p>																

interiores) - Crescimento anual médio do tráfego mundial de contentores entre 2001 e 2004: 13,5% - Quota-parte (da navegação interior) no consumo total de energia: 0,5% - Eficiência dos veículos (de navegação interior) em toneladas/Mtkm: 17,5	intra-UE: + 100% entre 1992 e 2004; - Quota-parte no consumo total de energia: 4,0%
--	--

Fonte: *EU Energy and Transport in Figures*: Eurostat; OAG; ECSA, PRIMES.

Parte 2: Projecções dos volumes de transportes e das quotas modais
(com base no estudo ASSESS)

Quadro 2-1: Tendências-chave previstas como base de referência

Crescimento mais provável da actividade de transportes de 2000 a 2020 na UE -25	
- PIB	52%
- Transporte geral de mercadorias	50%
- Transporte geral de passageiros	35%
- Transporte rodoviário de mercadorias	55%
- Transporte ferroviário de mercadorias	13%
- Transporte marítimo de curta distância	59%
- Navegação interior	28%
- Automóvel particular	36%
- Transporte ferroviário de passageiros-	19%
- Transporte aéreo	108%

Gráfico 2-1: Crescimento previsto na actividade de transporte de mercadorias, por modo (2000=100)

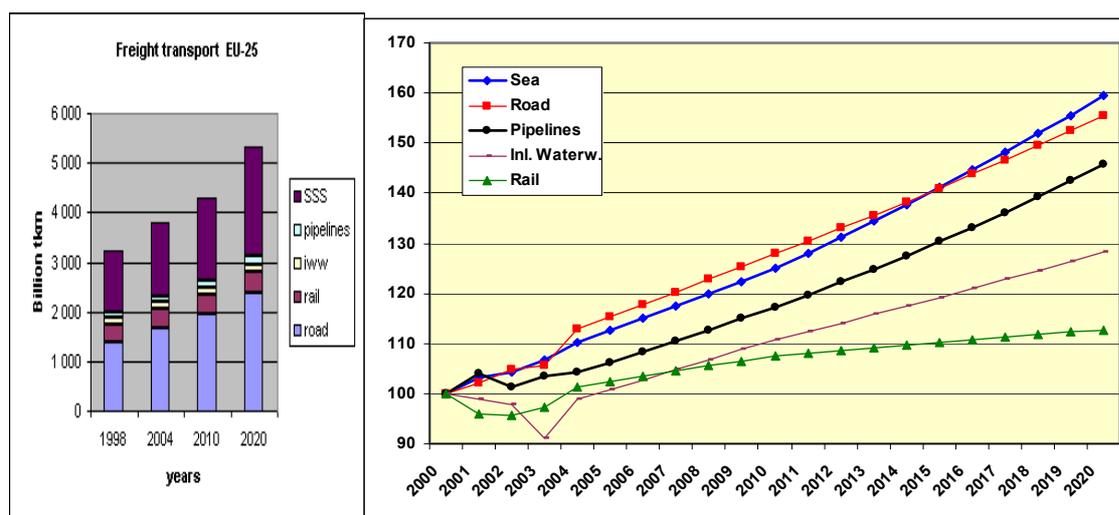


Gráfico 2-2: Crescimento previsto na actividade de transporte de passageiros, por modo (2000=100)

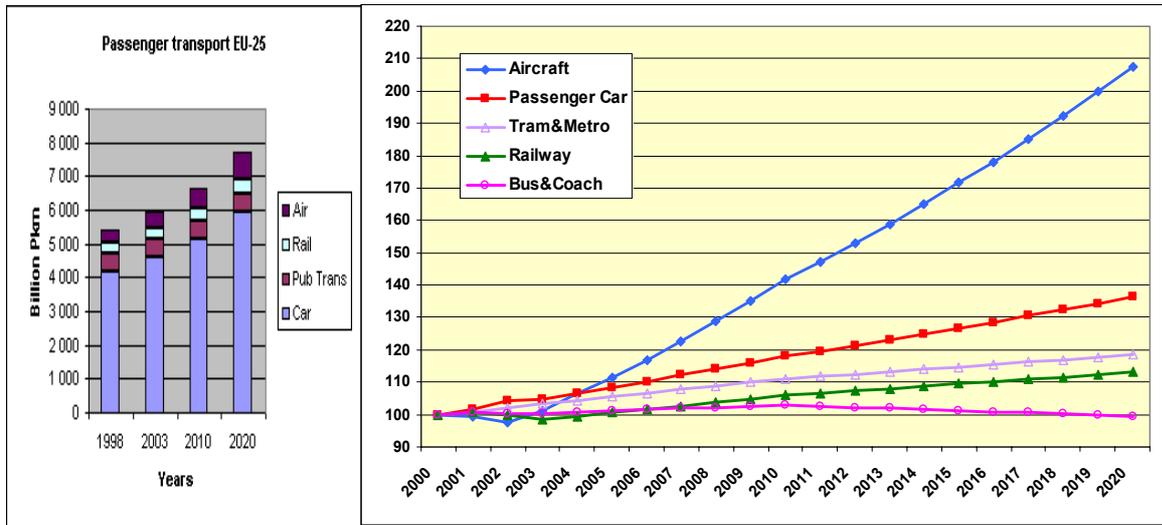


Gráfico 2-3: Evolução da distribuição modal no transporte de mercadorias de 2000-2020:

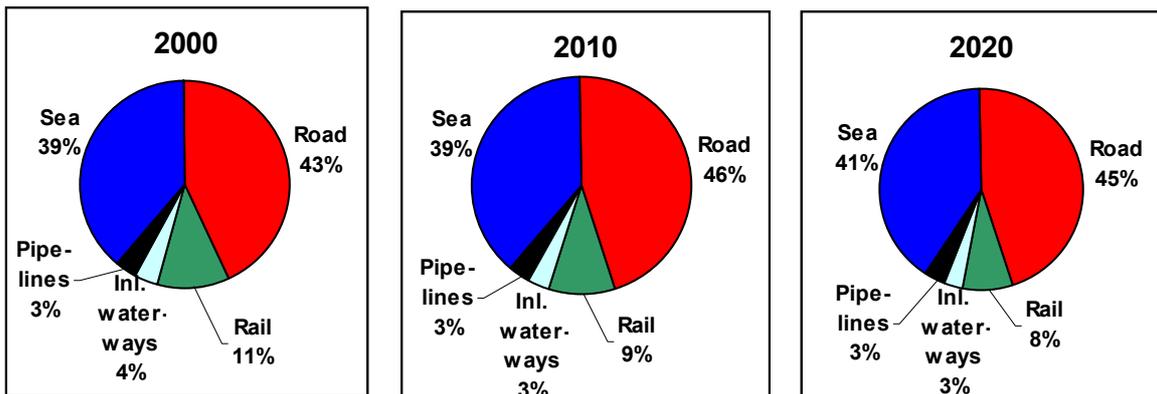
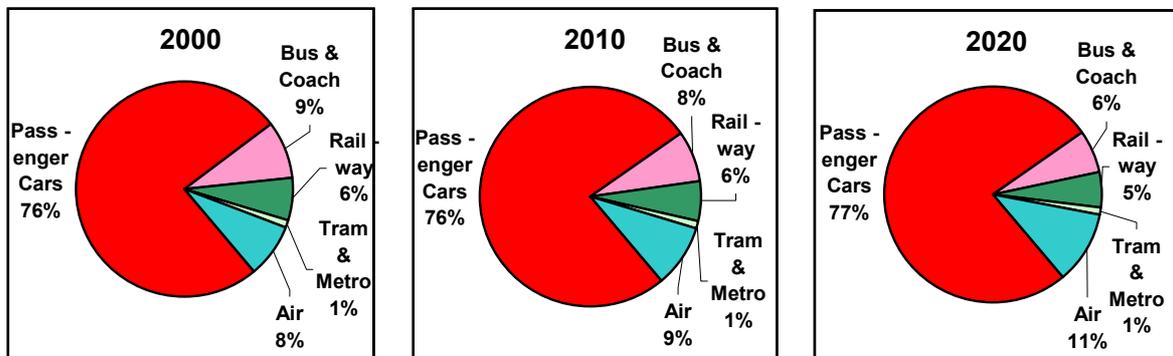
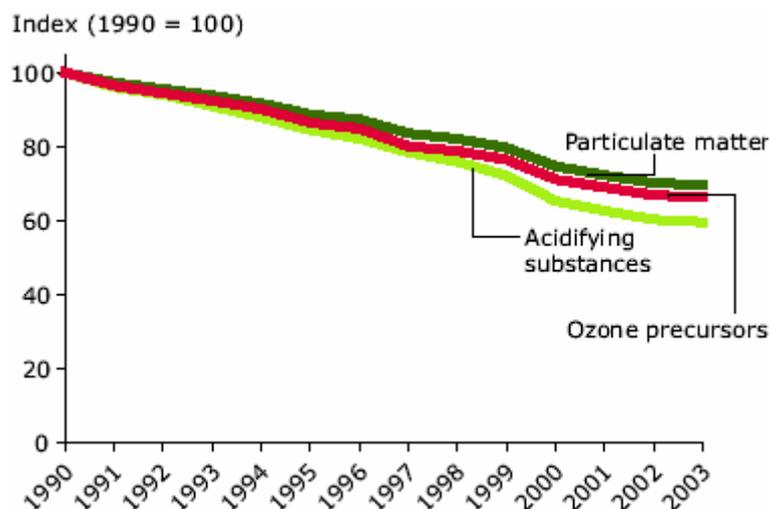


Gráfico 2-4: Evolução da distribuição modal no transporte de passageiros de 2000-2020:



Parte 3: Transportes e ambiente

Gráfico 3-1: Evolução das emissões de poluentes atmosféricos decorrentes dos transportes, 1990-2003



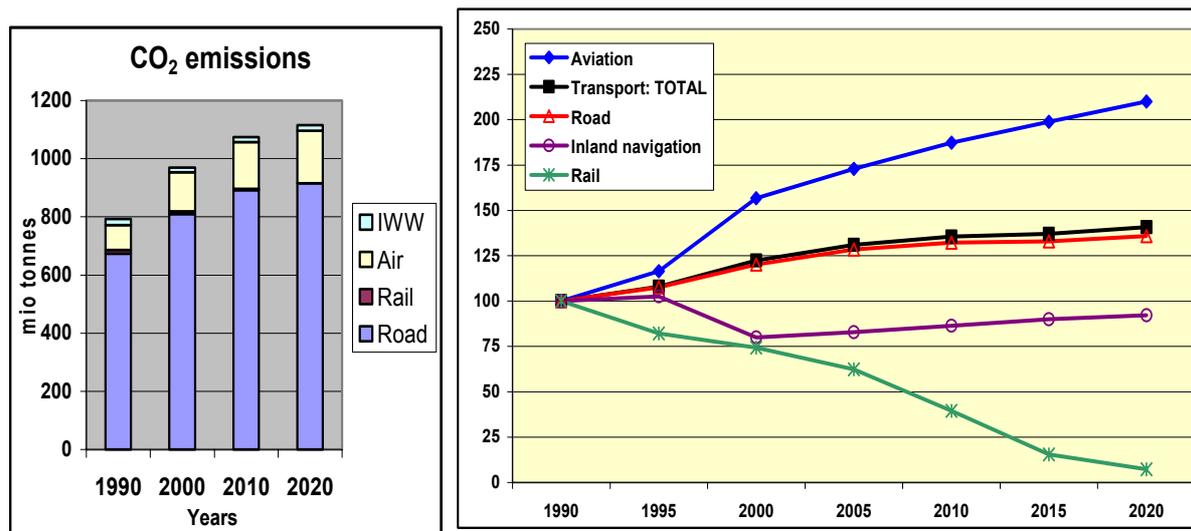
Nota: Partículas: PM₁₀;

Substâncias acidificantes: NO_x NMVOCs;

Precusores de ozono: SO_x, NO_x, NH₃.

Fonte: Agência Europeia do Ambiente: Relatório TERM 2005

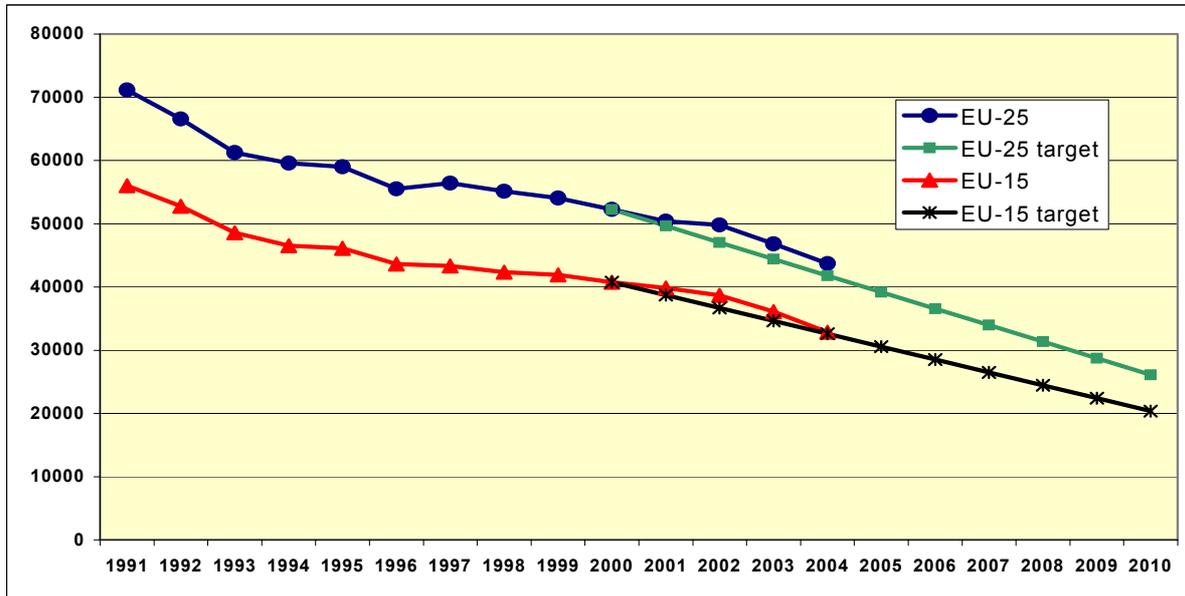
Gráfico 3-2: Evolução prevista das emissões de CO₂ decorrentes dos transporte, por modo (1990 = 100)



Fonte: Modelo PRIMES.

Parte 4: Segurança rodoviária

Gráfico 4-1: Número de vítimas mortais em acidentes de viação na UE: a diminuir, mas ainda demasiado elevado



Fonte: Base de dados CARE; objectivos do Livro Branco sobre Transportes de 2001.

Anexo 3: Avaliação do impacto