

**Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre o «Livro Branco sobre o Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»**

COM(2011) 144 final

(2012/C 24/32)

Relator: **Pierre-Jean COULON**

Co-relator: **Stefan BACK**

Em 28 de Março de 2011, a Comissão Europeia decidiu, nos termos do artigo 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre o

*Livro Branco sobre o Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos*

COM(2011) 144 final.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas, Sociedade da Informação que emitiu parecer em 7 de Outubro de 2011.

Na 475.ª reunião plenária de 26 e 27 de Outubro de 2011 (sessão de 26 de Outubro), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 170 votos a favor, 3 votos contra e 8 abstenções, o seguinte parecer:

## 1. Conclusões e recomendações

1.1 O Comité Económico e Social Europeu (CESE) acolhe genericamente com agrado o Livro Branco sobre o Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos (a seguir designado «o Roteiro»). A estratégia proposta neste Roteiro quadra-se em grande medida com as recomendações feitas pelo Comité em anteriores pareceres. O Comité tem, contudo, algumas reservas quanto a uma série de domínios.

1.2 O CESE concorda que a ideia de reduzir 60 % dos gases com efeito de estufa no sector dos transportes até 2050, embora muito ambiciosa, está em linha com os objectivos gerais da UE em matéria de política climática e estabelece um equilíbrio razoável entre a necessidade de reduzir rapidamente as emissões de gases com efeito de estufa e o tempo necessário para otimizar a eficiência energética num espaço único europeu dos transportes e para desenvolver novos combustíveis sustentáveis e sistemas de propulsão a fim de reduzir a dependência dos combustíveis fósseis.

1.3 O CESE verifica que há um enorme fosso entre os objectivos, o modo como serão alcançados e o financiamento necessário à sua consecução. Recomenda que se articulem melhor as medidas estratégicas do Roteiro (até 2050) com as medidas mais práticas e imediatas (2020 e 2030).

1.4 Como acertadamente se afirma no Roteiro, para que os modos alternativos obtenham uma maior quota de mercado serão necessários investimentos significativos nas infra-estruturas. Contudo, o documento foca principalmente o

financiamento da futura rede de base RTE-T e enumera eventuais formas de conseguir pelo menos parte do financiamento necessário. A tarifação e o financiamento privado não são soluções viáveis em todo o lado. Isto é válido também para as infra-estruturas em geral, incluindo a manutenção e a infra-estrutura rodoviária de que não se pode ainda prescindir. O CESE recomenda que sejam afectados suficientes recursos financeiros às infra-estruturas de transporte no quadro financeiro plurianual após 2013. Os futuros projectos requerem uma melhor coordenação entre os Estados-Membros e as instituições europeias em matéria de planeamento e de estabelecimento de prioridades e devem incluir igualmente a modernização das infra-estruturas existentes.

1.5 O CESE apoia a elaboração de uma estratégia europeia para transportes eficientes e efectivamente sustentáveis que tenha em conta os desafios económicos e ambientais, mas também sociais. A evolução em todos os modos de transporte deve ter mais em conta o diálogo social e ajudar a reforçá-lo. O CESE opõe-se à referência a «obrigações mínimas de serviço» no Roteiro. Esta questão só pode ser decidida através da negociação colectiva em cada um dos Estados-Membros da UE. Compartilha a posição da Comissão de que o diálogo social é fundamental para evitar conflitos sociais, no pleno respeito dos direitos à acção colectiva dos trabalhadores nos termos do artigo 151.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

1.6 Para além de colocar a ênfase na necessidade de criar condições favoráveis à qualidade do emprego no sector dos transportes, há que propor medidas que permitam reforçar a formação e acompanhar os intervenientes do mercado nos seus esforços de recrutamento. No geral, a vertente social do Roteiro está pouco desenvolvida.

1.7 O Roteiro é bastante pessimista quanto às possibilidades de reduzir as emissões de dióxido de carbono no transporte rodoviário de mercadorias. Talvez devesse, para além de promover o desenvolvimento de novos sistemas de propulsão e de novos combustíveis, reforçar o apoio às medidas susceptíveis de otimizar o uso do transporte e diminuir as deslocações, sem afectar a capacidade global, adoptando medidas de *e-freight*, melhorando a logística e os veículos e desenvolvendo corredores verdes.

1.8 Apesar de o Roteiro ter por base o princípio da combinação de modos de transporte, que é um elemento da co-modalidade, também propõe objectivos específicos de transferência modal para o transporte rodoviário de mercadorias, nomeadamente transferir para outros modos, como o ferroviário ou o marítimo/fluvial, até 2030, 30 % do tráfego rodoviário de mercadorias em distâncias superiores a 300 km, e mais de 50 % até 2050. A proposta de uma abordagem única carece de uma base científica adequada e nem o Livro Branco nem a avaliação de impacto explicam o motivo subjacente a este limiar.

1.9 O Roteiro preconiza o reforço da política de liberalização, especialmente no sector ferroviário. Os membros do CESE recomendam que seja, antes de mais, feito um balanço fundamentado das reformas levadas a cabo nos vários Estados-Membros, em particular das formas de separação entre a gestão das infra-estruturas e a exploração dos serviços de comboio, e do seu impacto no aumento do número de passageiros e da frequência de utilização dos caminhos-de-ferro, na segurança, no emprego, na qualidade do serviço, nos custos de produção e na acessibilidade dos preços para os utentes.

1.10 O Roteiro propõe que seja introduzida a obrigação de adjudicar os contratos de serviço público exclusivamente através de concurso público. O CESE espera que a Comissão Europeia apresente um relatório sobre a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, no prazo de seis meses a contar de 3 de Dezembro de 2014, tal como previsto no seu artigo 8.º, n.º 2, antes de propor novas medidas nesta matéria.

1.11 O Comité sublinha o desafio considerável que os transportes públicos urbanos enfrentam no âmbito de uma política sustentável dos transportes. É imperativo desenvolver transportes públicos urbanos eficazes, seguros, com preços acessíveis e competitivos relativamente ao transporte individual. Isto revela-se tanto mais importante que o seu impacto positivo nas emissões, no ruído e nos congestionamentos é notório. O Comité é, portanto, favorável a que a União Europeia, sem no entanto pôr em causa o princípio da subsidiariedade, fixe objectivos em matéria de desenvolvimento dos transportes públicos urbanos a serem cumpridos pelos Estados-Membros e mobilize os fundos estruturais e os fundos de coesão, a fim de contribuir para o seu desenvolvimento e a sua modernização, tornando mais operacional o Observatório da Mobilidade Urbana.

1.12 Por último, o Roteiro refere o transporte urbano de mercadorias de uma forma demasiado discreta e defensiva. A pertinência e a possibilidade de desenvolver uma linha de acção comum e de legislar nesta matéria poderiam ter sido exploradas, visto que os últimos quilómetros do trajecto são importantes para a livre circulação de bens no mercado interno, assim como para fomentar escolhas modais sustentáveis.

## 2. Introdução

2.1 Os Livros Brancos de 1992 e 2001 visavam antes de mais tornar os transportes mais sustentáveis, nomeadamente, promovendo uma transferência modal da estrada para modos de transporte mais respeitadores do ambiente (como o transporte marítimo, fluvial ou ferroviário), favorecendo soluções mais ecológicas e obrigando o sector dos transportes a suportar o seu custo real para a sociedade mediante a internalização dos custos externos, mas também tentando diminuir a necessidade de recorrer aos transportes através de uma planificação eficaz.

2.2 Com o passar do tempo e, em particular, com a revisão intercalar, efectuada em 2006, do Livro Branco da Comissão Europeia de 2001 sobre os transportes, operou-se uma mudança de orientação, na medida em que foi colocada uma maior ênfase na co-modalidade, nas cadeias de transporte multimodais eficientes e na necessidade de infra-estruturas e sistemas de apoio adequados como meios para reduzir a pegada ecológica dos transportes.

2.3 O Roteiro difere dos Livros Brancos anteriores em termos de âmbito, uma vez que se baseia numa visão para quatro décadas, até 2050, sem deixar de definir objectivos mais próximos no tempo, para 2020 e 2030, e afirma claramente que restringir a mobilidade não é solução. No entanto, o Roteiro estabelece objectivos ambiciosos em matéria de sustentabilidade, nomeadamente em termos de eficiência energética, redução da dependência do petróleo, redução das emissões de gases com efeito de estufa e desenvolvimento tecnológico.

## 3. Observações na generalidade

3.1 O Comité saúda o Roteiro enquanto contributo valioso para o desenvolvimento de um sistema de transportes eficiente e sustentável na Europa. As estratégias apresentadas no Roteiro estão, em larga medida, em sintonia com as posições expressas pelo Comité em pareceres anteriores.

3.2 É de lamentar que a lista de medidas propostas inclua muito poucos prazos. É possível deduzir alguns confrontando com a lista dos dez objectivos constante do ponto 2.5 do Roteiro, mas isto é pura conjectura. Na prática, o Roteiro não articula de forma clara as medidas estratégicas (a concretizar até 2050) com as medidas tácticas (que podem ser tomadas desde já). Deveria definir, em particular, um plano de trabalho mais preciso para o período de 2013 a 2020.

3.3 O CESE reconhece o papel crucial dos transportes enquanto factor de competitividade e prosperidade, bem como a necessidade de criar um sistema de transportes europeu integrado, de melhorar a sustentabilidade e de promover modos de transporte hipocarbónicos, a eficiência energética e de recursos, a segurança e a independência do abastecimento, e a redução dos congestionamentos de tráfego. Aprova a ênfase colocada na optimização das cadeias logísticas multimodais e numa utilização mais eficiente das infra-estruturas de transporte. Apoiava igualmente a estratégia exposta no Roteiro de recorrer a uma maior percentagem de medidas determinadas pelo mercado em comparação com as anteriores versões do Livro Branco.

3.4 Em pareceres anteriores, o CESE solicitou também medidas claras e concretas que permitam alcançar os objectivos almejados. Em diversos aspectos, o Roteiro pode ser visto como um passo importante dado nesse sentido, a começar pela declaração geral no ponto 13, segundo a qual um cenário de *status quo* não produzirá os resultados pretendidos em termos de dependência do petróleo, emissões de CO<sub>2</sub>, acessibilidade e custos sociais dos acidentes e do ruído.

3.5 Na sua maioria, as iniciativas previstas estão direccionadas para a criação de um sistema de transportes co-modal, no seio de um espaço único europeu dos transportes. O CESE acolhe positivamente a ênfase dada à co-modalidade e afirma que a abordagem de co-modalidade em que o Roteiro assenta implica otimizar todos os modos de transporte, tanto individualmente como na sua interacção. Não obstante, várias das medidas previstas merecem algumas observações.

3.6 O Roteiro fixa objectivos muito ambiciosos para tornar o sistema de transportes mais ecológico, mas não é realista quanto à forma de consegui-lo nem quanto ao seu custo. O CESE manifesta-se preocupado com o fosso entre os objectivos, o modo como podem ser alcançados e o financiamento necessário à sua consecução.

3.7 A meta a longo prazo de reduzir em 60 % as emissões de CO<sub>2</sub> do sector dos transportes até 2050 constitui um objectivo bastante difícil de alcançar mas que, a ser perseguido num futuro próximo, se pode revelar fulcral para o desenvolvimento técnico e das políticas no sector dos transportes.

3.8 O CESE concorda que a meta relativa às emissões está de harmonia com a posição geral da UE em matéria de protecção do clima e estabeleceu um equilíbrio entre a necessidade de reduzir rapidamente as emissões de gases com efeito de estufa na sociedade e a possibilidade de utilizar rapidamente fontes alternativas de combustível para a importante actividade do sector dos transportes na economia da União Europeia. O Comité propõe que este objectivo a longo prazo do Roteiro seja complementado por alguns objectivos a médio prazo, mais específicos e mensuráveis, relativos à redução da dependência do petróleo, à redução do ruído e à atenuação da poluição atmosférica.

3.9 O CESE toma nota da afirmação inequívoca e importante feita no ponto 18 do Roteiro: «Restringir a mobilidade não é solução». Em seu entender, esta afirmação não deve ser interpretada como oposta a toda e qualquer medida que tenda a tornar o transporte mais eficiente do ponto de vista energético e a reduzir as emissões através, nomeadamente, da optimização das cargas, de uma melhor logística para obter volumes de carga mais elevados e da promoção das possibilidades de transporte público. Estas medidas são referidas no Roteiro e, de um modo geral, acolhidas favoravelmente, pois encorajam a mudança de comportamento e dos padrões de consumo. Conseguir alcançar um equilíbrio entre a consecução dos objectivos definidos no Roteiro em matéria de emissões e o suprimento das necessidades da sociedade da UE em matéria de mobilidade não será obviamente tarefa fácil. É por este motivo que o CESE julga importante a afirmação do ponto 18.

3.10 No atinente ao transporte rodoviário de mercadorias, o Comité apoia a necessidade de utilizar eficazmente os recursos disponíveis, coordenando as remessas pequenas e criando corredores multimodais «verdes» optimizados do ponto de vista logístico através da cooperação entre os sectores público e privado. Contudo, o CESE observa que o ambicioso objectivo de reduzir as emissões de dióxido de carbono em 60 % pode necessitar de um leque de medidas mais vastas e ousadas.

3.11 O Roteiro leva em conta a necessidade de reforçar a competitividade dos modos alternativos ao transporte rodoviário. O Comité secunda este objectivo, contanto que a sua concretização promova o aumento da capacidade e da qualidade do transporte ferroviário, por via navegável interior e marítimo de curta distância, bem como de serviços intermodais eficientes, e não afecte o desenvolvimento de serviços rodoviários eficientes e sustentáveis no interior da UE.

3.12 Ao promoverem de forma activa modos de transporte alternativos, a Comissão Europeia e os Estados-Membros deviam também envidar esforços para tornar o transporte rodoviário mais sustentável não só do ponto de vista económico e ecológico, mas também social. O CESE mostra-se preocupado com as tensões que se fizeram sentir devido aos diferentes níveis de protecção social e de salários no mercado do transporte rodoviário de mercadorias. Frisa a importância do diálogo social neste sector e de uma aplicação eficaz das medidas de vigilância previstas no pacote do transporte rodoviário que deverão entrar em vigor em 4 de Dezembro de 2011. Apela à Comissão para que acompanhe de perto a aplicação deste pacote nos Estados-Membros e que, juntamente com estes, afecte os recursos necessários à fiscalização e controlo do acervo em matéria de transporte rodoviário. A UE também deveria adoptar medidas para assegurar uma concorrência leal, condições de trabalho digno e uma maior segurança rodoviária, tendo igualmente em conta o acesso ao mercado interno de operadores de transporte rodoviário de mercadorias de países terceiros e eventuais riscos de distorções no mercado.

3.13 Como acertadamente se afirma no Roteiro, para que os modos alternativos obtenham uma maior quota de mercado serão necessários investimentos significativos nas suas infra-estruturas, bem como, aliás, nas do transporte rodoviário. Contudo, o documento não apresenta pistas claras quanto ao seu financiamento. A tendência geral para recorrer a investimentos privados e à tarifação das infra-estruturas não pode ser considerada como uma panaceia. Como já afirmou em vários pareceres anteriores, o Comité é a favor da internalização no sector dos transportes e reconhece que, de acordo com o conceito do «poluidor-pagador», os instrumentos económicos devem reflectir o custo real do transporte em causa para as sociedades, a fim de influenciar o comportamento do mercado num sentido sustentável. A este respeito, haveria que canalizar as receitas provenientes das taxas suplementares para o desenvolvimento de transportes sustentáveis e para a optimização do conjunto do sistema de transportes, a fim de lograr uma política de mobilidade verdadeiramente sustentável. Conviria também continuar a distingui-las das taxas para fins de financiamento, ou seja, de acordo com o princípio do «utilizador-pagador».

3.14 Quanto à internalização dos custos externos, o CESE reitera que esta medida se deve aplicar indiscriminadamente a todos os modos de transporte <sup>(1)</sup>. Num parecer recente, o Comité concluiu que a UE tem de substituir gradualmente as taxas existentes no sector dos transportes por instrumentos de mercado mais eficientes para internalizar os custos externos na estrutura dos preços.

3.15 O CESE tem muitas reservas quanto à adequação do objectivo específico de transferência modal constante do Roteiro, nomeadamente transferir para outros modos, como o ferroviário ou o marítimo/fluviário, até 2030, 30 % do tráfego rodoviário de mercadorias em distâncias superiores a 300 km, e mais de 50 % até 2050. A proposta de uma abordagem única carece de uma base científica adequada e nem o Livro Branco nem a avaliação de impacto explicam o motivo subjacente a este limiar. Além disso, essa visão, caso fosse implementada, implicaria um pesado entrave para muitos Estados-Membros periféricos, comprometendo o princípio da coesão regional. O CESE exorta a Comissão a examinar atentamente esta questão e a dar todas as explicações necessárias. No entanto, o CESE observa igualmente que cerca de 85 % do volume do transporte de mercadorias é de curta distância (inferior a 150 km), para o qual não deverá surgir uma verdadeira alternativa ao transporte rodoviário nas próximas décadas.

3.16 O mesmo se aplica ao objectivo de reorientação, em grande medida, dos modos de transporte de passageiros para o modo ferroviário em distâncias médias. Desenvolver os transportes públicos por autocarro seria uma opção válida que não é tida em conta no Roteiro.

#### 4. Observações na especialidade

4.1 O CESE apoia o programa das redes transeuropeias de transportes e recorda que as necessidades da Europa alargada em matéria de infra-estruturas de transporte são maiores e que é necessário reflectir sobre a forma de adaptar a política e os instrumentos existentes aos futuros desafios <sup>(2)</sup>.

4.2 O CESE apoia a criação de um céu único europeu, que é um factor essencial para garantir a competitividade do sector da aviação da UE no mercado mundial. Apela a um maior empenho de todos os intervenientes na aviação para assegurar a plena e célere aplicação dos ambiciosos objectivos da UE em matéria de segurança, relação custo-benefício, capacidade e sustentabilidade do seu sector da aviação.

4.3 O CESE faz notar que a criação de um espaço ferroviário europeu único é necessária para que este modo de transporte

possa competir, a longo prazo, com os outros meios de transporte. Destaca a importância de criar condições para estabelecer entre os modos de transporte condições de mercado e de financiamento o mais semelhantes possível <sup>(3)</sup>.

4.4 O CESE lembra que a criação de um espaço ferroviário europeu único depende muito da evolução da interoperabilidade técnica <sup>(3)</sup>.

4.5 O Roteiro preconiza o reforço da política de liberalização no sector ferroviário. Contudo, antes que se tomem outras medidas neste sentido, incluindo a separação estrutural entre serviços e infra-estruturas, o CESE pede que seja feito um balanço fundamentado do seu impacto na competitividade do sector ferroviário, na qualidade do serviço, no emprego e nos custos de produção, de modo a ter devidamente em conta a grande variedade de experiências relativas às diferentes reformas levadas a cabo nos Estados-Membros.

4.6 O CESE chama a atenção para a necessidade de encontrar novas fontes de financiamento para as infra-estruturas ferroviárias, com base nos objectivos e numa análise comparativa custos-benefícios. Remete, neste contexto, para o seu recente parecer sobre o Espaço Ferroviário Europeu Único em que propusera reflectir sobre os incentivos ao investimento no quadro das propostas n.º 15, «promover a criação de empréstimos obrigacionistas europeus para o financiamento de projectos da UE (*EU project bonds*)», e n.º 16, «estudar medidas susceptíveis de incentivar os investimentos privados – nomeadamente a longo prazo – a contribuir mais activamente para a realização dos objectivos da estratégia “Europa 2020”», da Comunicação «Um Acto para o Mercado Único». O CESE só pode aprovar uma eventual constituição de um fundo único para o transporte que seja neutro e equilibrado em relação a todos os meios de transporte <sup>(3)</sup>.

4.7 O Roteiro propõe que seja introduzida a obrigação de adjudicar os contratos de serviço público exclusivamente através de concurso público. O CESE espera que a Comissão Europeia apresente um relatório sobre a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, no prazo de seis meses a contar de 3 de Dezembro de 2014, tal como previsto no seu artigo 8.º, n.º 2, antes de propor novas medidas nesta matéria.

4.8 O CESE frisa que a navegação europeia é um líder mundial, actuando em vários tipos de serviços marítimos. A natureza global da navegação deve ser tida em conta a todos os níveis, como o livre acesso aos mercados, a posição competitiva da navegação da UE, a segurança, o ambiente e os mercados de trabalho.

<sup>(1)</sup> Parecer do CESE sobre a *Internalização dos custos externos*, JO C 317 de 23.12.2009, p. 80.

<sup>(2)</sup> Parecer do CESE sobre o *Desenvolvimento sustentável da política europeia de transportes e o planeamento das RTE-T*, JO C 248 de 25.8.2011, p. 31.

<sup>(3)</sup> Parecer do CESE sobre o *Espaço Ferroviário Europeu Único*, JO C 132 de 3.5.2011, p. 99.

4.9 O CESE recorda que todos os Estados-Membros são instados a ratificar a Convenção do Trabalho Marítimo (MLC) da Organização Internacional do Trabalho (OIT) a fim de obterem igualdade de condições a nível internacional, sem prejuízo de outras normas mais rigorosas que possam estar em vigor na UE. A legislação da UE deve estar plenamente alinhada pela legislação internacional, com destaque para a MLC da OIT e a Convenção STCW (normas de formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos) da Organização Marítima Internacional.

4.10 O conceito de «cintura azul», o espaço marítimo europeu comum promovido no Roteiro, visa reduzir os encargos administrativos dos regimes aduaneiros dos transportes marítimos intra-UE, o que é uma medida positiva. Uma vez que não diz respeito às normas sociais, o CESE espera que as normas sociais marítimas se vejam incrementadas graças à aplicação iminente pelos Estados-Membros da UE da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 da Organização Internacional do Trabalho, e respectivo cumprimento. O CESE deseja que a Comissão Europeia tome as medidas necessárias a fim de permitir harmonizar as normas sociais no que diz respeito ao tráfego intra-UE, não esquecendo igualmente a necessidade da igualdade de condições a nível internacional neste domínio.

4.11 No que respeita à criação de um registo europeu e de um pavilhão europeu para o transporte marítimo e para o transporte por via navegável interior, a viabilidade de um registo europeu deveria ser cuidadosamente estudada, já que seria difícil, se não impossível, associar um registo europeu a um regime favorável que concedesse benefícios (p. ex., a redução das tarifas portuárias, prémios de seguro reduzidos ou menos inspecções). Com efeito, muitos destes aspectos já são cobertos por acordos internacionais entre Estados-Membros que prevêem uma cláusula de «tratamento nacional». Criar um registo da UE exigiria uma governação económica comum ao nível da União, que não existe actualmente.

4.12 Tal como a ideia de criar um registo da UE, a proposta de uma guarda costeira europeia é um tema recorrente. Esta questão diz respeito essencialmente aos Estados-Membros, já que é da sua competência exclusiva. Dado que as actividades de vigilância costeira são tratadas de forma diferente em cada Estado-Membro, a criação de uma guarda costeira europeia parece desnecessária ou prematura nesta fase. Em vez disso, os esforços deveriam ser orientados para uma cooperação mais estreita entre as guardas costeiras dos Estados-Membros, sobretudo em questões como a imigração ilegal e o tráfico de drogas. Quando essa cooperação já existe, conviria envidar esforços para a melhorar.

4.13 A necessidade de inovar é um elemento importante quando se trata de reforçar o desempenho ambiental da navegação. Seria porventura legítimo que a UE revisse a aplicação, a partir de 2015, de regras específicas sobre o teor de enxofre dos

combustíveis marítimos no mar Báltico e no mar do Norte e examinasse as formas de paliar a distorção da concorrência que esta medida acarretaria, assim como o seu eventual impacto na transferência modal.

4.14 O Roteiro propõe avançar com as taxas subjacentes aos princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador» para financiar as infra-estruturas rodoviárias. Embora seja certamente interessante, do ponto de vista das empresas, explorar uma estrada nessas condições nas regiões mais centrais da Europa, em que o tráfego é mais denso, essa mesma exploração seria mais arriscada nos vários Estados-Membros periféricos. Da mesma forma, portagens rodoviárias elevadas afectariam sobretudo o transporte de mercadorias oriundo das regiões periféricas ou a elas destinado, o que poderia distorcer a concorrência, mormente entre as indústrias que competem entre si a nível mundial. Seria útil assinalar que o financiamento das infra-estruturas deve, em condições normais, competir aos Estados-Membros, ou à União Europeia, mas que excepções a esta regra são possíveis se estiverem reunidas as condições para um financiamento privado razoável para o utente (incluindo pessoas económicas e fisicamente vulneráveis).

4.15 O CESE regista a vontade de introduzir regras mais liberais para a cabotagem rodoviária. É incontestável que os limites actuais conduzem a níveis de carga mais baixos e a uma maior circulação sem carga, em contradição com a política geral de optimização dos recursos preconizada no Roteiro. Por outro lado, o Comité salienta que este sector está longe de ter alcançado o nível de harmonização e execução social e fiscal necessárias a uma total abertura do mercado. A liberalização da cabotagem poderia acentuar os problemas relacionados com os diferentes níveis de protecção social e de salários. Esses problemas podem ser resolvidos através do diálogo social e de uma monitorização adequada, tal como previsto no pacote do transporte rodoviário que entrará em vigor em 4 de Dezembro de 2011, mas deveriam também ser objecto dos trabalhos do actual Grupo de Alto Nível para o Transporte Rodoviário, incumbido pela Comissão da revisão do funcionamento deste mercado. O CESE frisa que importa aplicar plenamente as disposições da Directiva relativa ao destacamento de trabalhadores, sobretudo no caso do transporte rodoviário que preste serviços de cabotagem<sup>(4)</sup>.

4.16 Para facilitar a livre circulação de bens e a livre prestação de serviços de transporte internacional, o CESE dá grande importância a uma aplicação adequada e eficiente do Sistema Europeu de Tarifação da Infra-estrutura Rodoviária, que visa evitar a multiplicação de unidades de bordo e contratos, preconizando a criação de um ponto único de contacto adequado para os utentes.

<sup>(4)</sup> Parecer do CESE sobre as *Repercussões das políticas da UE nas oportunidades de emprego, nas necessidades de formação e nas condições de trabalho dos trabalhadores no sector dos transportes* (parecer exploratório), JO C 248, de 25.8.2011, p. 22.

4.17 O Livro Branco fixa o objectivo de reduzir para metade o número de vítimas mortais até 2020 e em 100 % até 2050. Contudo, as Orientações Políticas para a Segurança Rodoviária 2011-2020, publicadas recentemente, não referem a questão do transporte rodoviário comercial. O Comité recomenda que 1) a Comissão Europeia foque todos os factores que têm um impacto negativo na segurança rodoviária, incluindo a fadiga do condutor; 2) se elaborem estatísticas harmonizadas e minuciosas sobre a multiplicidade de factores envolvidos nos acidentes rodoviários de modo a abordar as verdadeiras causas das elevadas taxas de acidentes rodoviários; 3) se providencie apoio e investimento adequado para a criação de áreas de estacionamento e de descanso seguras, de fácil acesso e a preços acessíveis para os condutores profissionais; 4) a segurança rodoviária seja um objectivo primário em todos os actos legislativos futuros adoptados a nível europeu.

4.18 O Comité congratula-se com o facto de a Comissão ter tido em conta o contexto global no qual o sector dos transportes opera e colocado a tónica, nomeadamente, na necessidade de as normas ambientais terem de ser aplicadas, na medida do possível, à escala mundial.

4.19 No que diz respeito à «estratégia europeia de investigação, inovação e disseminação de novas soluções no sector dos transportes», os objectivos que visam apoiar o desenvolvimento e a criação de sistemas de propulsão mais limpos e eficazes do ponto de vista do consumo de energia, de sistemas de apoio às operações de transporte e à logística são promissores.

4.20 O CESE aplaude a iniciativa de desenvolver um plano estratégico para as tecnologias de transporte, em estreita cooperação com o plano estratégico para as tecnologias energéticas já existente, a fim de assegurar a materialização rápida dos resultados da investigação e de apoiar as iniciativas já em vias de aplicação, como a iniciativa em prol dos veículos verdes e a estratégia de 2010 para o desenvolvimento de veículos limpos.

4.21 A promoção do desenvolvimento tecnológico e das medidas destinadas a influenciar os padrões de comportamento em matéria de mobilidade e a programação das operações de carga são os dois aspectos da segunda vertente da estratégia proposta pela Comissão Europeia. As medidas previstas são compatíveis com o desenvolvimento do mercado livre e, por conseguinte, são acolhidas positivamente.

4.22 O Comité salienta que as medidas propostas para desenvolver novos padrões de comportamento quer para o transporte de mercadorias quer para o transporte de passageiros devem ser compatíveis com a realidade da procura de transporte e, no caso dos transportes públicos, com as realidades sociais. Por exemplo, embora o sistema de bilhética intermodal destinado aos passageiros possa ser uma iniciativa útil, o Comité considera que seria mais eficaz avançar na direcção da tecnologia de ponta sem bilhete mediante recurso aos telefones móveis,

que permite utilizar diferentes transportadoras através de telemóveis equipados com cartões ou chips NFC (*Near Field Communication* – Comunicação em campo próximo). Há que considerar uma rápida normalização da tecnologia NFC na Europa para permitir trajectos sem obstáculos através de diferentes transportadoras e fronteiras nacionais. A redução do custo do transporte deve ser visada quando da adopção de novas medidas.

4.23 Quanto ao transporte de mercadorias, o Comité entende que o projecto de «documento de transporte único electrónico» é positivo se contribuir para diminuir a quantidade já excessiva de formulários contratuais.

4.24 A ênfase dada à necessidade de criar condições favoráveis ao emprego de qualidade é um elemento importante e positivo para o desenvolvimento futuro da indústria do transporte. Importa, pois, avançar medidas que permitam consolidar a formação e apoiar os intervenientes do mercado nas suas campanhas de recrutamento, em todos os modos de transporte.

4.25 O CESE remete para o seu recente parecer sobre os *Aspectos sociais da política de transportes da UE*, no qual «recomenda que se motivem as mulheres e os jovens para as oportunidades de emprego existentes no sector dos transportes através de medidas que melhorem a qualidade do emprego em todos os modos de transporte e as condições de trabalho, da formação e da aprendizagem ao longo da vida, das perspectivas de carreira, da protecção da saúde e da segurança do trabalho e que contribuam para um melhor equilíbrio entre a vida profissional e a vida privada»<sup>(5)</sup>.

4.26 O CESE recomenda uma utilização mais judiciosa e rigorosa dos dispositivos de enquadramento dos auxílios estatais no sector marítimo, examinando nomeadamente a possibilidade de reforçar os elos entre a concessão de ajudas públicas ou de exonerações fiscais, por um lado, e as garantias em matéria de emprego, como, por exemplo, obrigações de formação, por outro.

4.27 Da mesma forma, o CESE mantém que é necessário criar um observatório das questões sociais, do emprego e da formação para o sector dos transportes.

4.28 No geral, a vertente social do Roteiro está pouco desenvolvida. Há, nomeadamente, um impasse total no que toca ao *dumping* social e salarial, que constitui um grave problema para, pelo menos, três sectores: o transporte rodoviário de mercadorias, o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo. Tal como proposto pelo Roteiro, é possível assegurar condições de trabalho adequadas e condições equitativas de concorrência através do diálogo social e da introdução

<sup>(5)</sup> Parecer do CESE sobre as *Repercussões das políticas da UE nas oportunidades de emprego, nas necessidades de formação e nas condições de trabalho dos trabalhadores no sector dos transportes* (parecer exploratório), JO C 248, de 25.8.2011, p. 22.

de condições mínimas de trabalho. Contudo, poderão ser necessárias medidas específicas, por exemplo medidas especiais para os auxílios estatais, para os sectores que estão directamente expostos a concorrência de baixo custo. A futura revisão das orientações para os auxílios estatais ao sector do transporte marítimo será uma primeira ocasião de associar essas ajudas a uma evolução favorável do emprego e da formação para os cidadãos da UE e do EEE.

4.29 Importa dar o devido destaque, no Roteiro, ao transporte urbano tanto de passageiros como de mercadorias, dado que cada vez mais europeus residem em zonas urbanas. O Roteiro salienta que o transporte urbano não faz parte do mandato legislativo da UE e que isso limita as possibilidades de tomar medidas políticas. Contudo, e pelo menos para o transporte de mercadorias, cabe perguntar-se se os últimos quilómetros do trajecto não estão ligados e não são importantes para a livre circulação de bens no mercado interno. Por conseguinte, o CESE propõe que a Comissão Europeia explore a possibilidade de introduzir medidas políticas europeias obrigatórias neste domínio, caso necessário. Recorde-se mais uma vez que o Roteiro retoma uma série de sugestões feitas pelo Comité em pareceres anteriores sobre o transporte urbano, como sejam sistemas de coordenação para o transporte de passageiros ou centros logísticos para o transporte de mercadorias.

4.30 Apraz ao CESE constatar a atenção prestada à introdução dos veículos eléctricos e das infra-estruturas necessárias de recarga das baterias, assim como às questões de normalização que lhes estão associadas. No seu parecer sobre esta matéria <sup>(6)</sup>, o Comité já exprimiu o seu apoio incondicional aos esforços destinados a desenvolver os veículos eléctricos, com destaque para os automóveis movidos a electricidade.

4.31 O Roteiro faz referência, de um modo geral, à necessidade de rever as regras relativas ao peso e às dimensões com vista a otimizar a eficiência dos recursos. Um dos pontos que conviria, por isso, examinar é a capacidade de utilizar o sistema modular europeu (SME) para as composições de veículos rodoviários de um máximo de 25,25 metros. O sistema tem vindo a ser aceite por um número crescente de Estados-Membros para o tráfego nacional. O Comité está perfeitamente consciente do debate em curso sobre a utilidade destas combinações de veículos e lamenta que esta questão não seja expressamente focada no Roteiro. Considera que a actual interdição do transporte transfronteiriço com esses veículos entre Estados-Membros que já os autorizam no seu transporte nacional é claramente um estrangulamento regulamentar que obsta à livre circulação de bens entre fronteiras e que não é coerente com o objectivo de promover a eficiência e a sustentabilidade do transporte através de uma abordagem co-modal. Por conseguinte, o Comité insta a Comissão a tomar a iniciativa de suprimir esta interdição. Numa perspectiva a longo prazo, há que examinar se a utilização de veículos rodoviários mais longos que, por exemplo, recorram a

combustíveis novos não poderá ser associada ao desenvolvimento dos corredores multimodais previstos no Roteiro enquanto elemento da rede de base RTE-T. O mesmo pode dizer-se da introdução de comboios mais longos e pesados na UE, que permitiriam melhorar a capacidade do sector ferroviário desses corredores multimodais. O Comité está consciente de que quaisquer eventuais alterações do peso da carga no transporte rodoviário só serão aceites se não tiverem um impacto negativo no uso multimodal das unidades de transporte, sobretudo no caso de transporte combinado ferroviário e rodoviário. Quaisquer custos adicionais decorrentes da adaptação das infra-estruturas a veículos ou comboios mais longos e mais pesados deverão, como é óbvio, ser rigorosamente avaliados e devidamente partilhados entre os utentes que beneficiarão dessas alterações.

4.32 O CESE lamenta que o Livro Branco não faça referência à problemática de uma solução mais eficiente e sustentável para os colos alpinos. As actuais infra-estruturas ferroviárias e rodoviárias não têm capacidade suficiente para satisfazer a procura de transporte na próxima década. O CESE gostaria de chamar a atenção da Comissão para este facto.

4.33 O Roteiro julga útil que os operadores coordenem o planeamento do transporte para optimizarem a utilização dos recursos. A esse propósito, o CESE questiona-se se é necessário que a Comissão defina directrizes para minimizar o risco de conflito com as actuais regras de concorrência.

4.34 Atendendo às alterações demográficas, ao envelhecimento da população e ao facto de 15 % da população total consistir de pessoas com deficiência, o Comité reconhece que a mobilidade nunca será possível a não ser que cada elo da cadeia de viagem (incluindo os edifícios, os meios de transporte, os diferentes equipamentos, os sistemas de informação e de reserva, os serviços, etc.) seja acessível a todos. É por isso que o CESE dá todo o seu apoio ao projecto da Comissão Europeia de propor uma lei europeia da acessibilidade.

4.35 Contudo, o Comité reconhece que, apesar dos muitos elementos positivos contidos no Roteiro, os aspectos práticos da deficiência continuam a ser negligenciados. Aspectos fundamentais como a sustentabilidade e a segurança são debatidos sem que seja tida em conta a acessibilidade. O Comité considera que para melhorar a acessibilidade é essencial que todas as partes cooperem para definir normas plenamente compatíveis entre todos os modos de transporte, a fim de permitir um transporte verdadeiramente sem barreiras. A regulamentação dos direitos dos passageiros também deve ser esclarecida e harmonizada numa série de pontos, como a recusa de embarque a pessoas com deficiência, o direito de viajar com equipamento de apoio à mobilidade, a prestação de informações, etc.

<sup>(6)</sup> Parecer do CESE sobre a *Generalização da aceitação dos veículos eléctricos* (parecer exploratório), JO C 44 de 11.2.2011, p. 47.

4.36 O Comité propõe que o quadro financeiro plurianual inclua a acessibilidade como condição do financiamento. Não deve ser concedido financiamento no âmbito do orçamento da RTE-UE ou de outro fundo da UE, como os fundos estruturais, a não ser que os projectos satisfaçam o princípio da concepção que permita a acessibilidade para todos. A fim de promover a liberdade de deslocação para as pessoas com deficiência, o Comité propõe igualmente a adopção de um Cartão Europeu da Mobilidade, que poderá abrir caminho a uma série de concessões harmonizadas nos Estados-Membros.

Bruxelas, 26 de outubro de 2011

*O Presidente*  
*do Comité Económico e Social Europeu*  
Staffan NILSSON

---