

Terça-feira, 22 de novembro de 2016

P8_TA(2016)0436

Explorar o potencial do transporte de passageiros por vias navegáveis**Resolução do Parlamento Europeu, de 22 de novembro de 2016, sobre explorar o potencial do transporte de passageiros por vias navegáveis (2015/2350(INI))**

(2018/C 224/04)

O Parlamento Europeu

- Tendo em conta a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, alterada,
- Tendo em conta o Protocolo da Organização Marítima Internacional, de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973,
- Tendo em conta a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, de 2006,
- Tendo em conta a 21.ª Conferência das Partes (COP 21) na CQNUAC e a 11.ª Conferência das Partes na qualidade de Reunião das Partes do Protocolo de Quioto (MOP 11), realizada em Paris, de 30 de novembro a 11 de dezembro de 2015,
- Tendo em conta o Livro Branco da Comissão, de 28 de março de 2011, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» (COM(2011)0144),
- Tendo em conta a comunicação da Comissão, de 21 de janeiro de 2009, intitulada «Objetivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018» (COM(2009)0008),
- Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE ⁽¹⁾,
- Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que institui o Mecanismo Interligar a Europa, que altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010 ⁽²⁾,
- Tendo em conta a sua resolução, de 5 de maio de 2010, intitulada «Objetivos estratégicos e recomendações para a política de transporte marítimo da UE até 2018» ⁽³⁾,
- Tendo em conta a sua resolução, de 9 de setembro de 2015, sobre a aplicação do Livro Branco de 2011 sobre os transportes: balanço e via a seguir rumo à mobilidade sustentável ⁽⁴⁾,
- Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1177/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativo aos direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 ⁽⁵⁾,
- Tendo em conta o relatório da Comissão, de 24 de maio de 2016, intitulado «Relatório sobre a aplicação do Regulamento (UE) n.º 1177/2010, relativo aos direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 (COM(2016)0274)»,

⁽¹⁾ JO L 348 de 20.12.2013, p. 1.⁽²⁾ JO L 348 de 20.12.2013, p. 129.⁽³⁾ JO C 81 E de 15.3.2011, p. 10.⁽⁴⁾ Textos Aprovados, P8_TA(2015)0310.⁽⁵⁾ JO L 334 de 17.12.2010, p. 1.

Terça-feira, 22 de novembro de 2016

- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 10 de setembro de 2013, intitulada «Transporte Fluvial de Qualidade — NAIADES II» (COM(2013)0623),
 - Tendo em conta a Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior ⁽¹⁾,
 - Tendo em conta a Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros ⁽²⁾,
 - Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1090/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, que altera a Diretiva 2009/42/CE relativa ao levantamento estatístico dos transportes marítimos de mercadorias e de passageiros ⁽³⁾,
 - Tendo em conta a Diretiva 98/41/CE do Conselho, de 18 de junho de 1998, relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade ⁽⁴⁾,
 - Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3051/95 do Conselho, de 8 de dezembro de 1995, relativo à gestão da segurança dos ferries roll-on/roll-off de passageiros (ferries ro-ro) ⁽⁵⁾,
 - Tendo em conta a Diretiva 2012/33/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva 1999/32/CE do Conselho relativa ao teor de enxofre dos combustíveis navais ⁽⁶⁾,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão, de 16 de outubro de 2015, intitulado «REFIT — Ajustar o rumo: balanço de qualidade da legislação da UE no domínio da segurança dos navios de passageiros» (COM(2015)0508),
 - Tendo em conta o relatório da Comissão, de 31 de março de 2016, intitulado «Avaliação, no âmbito do Programa REFIT, da Diretiva 2000/59/CE relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga» (COM(2016)0168),
 - Tendo em conta o artigo 52.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A8-0306/2016),
- A. Considerando que a geografia da Europa, com as suas extensas orlas costeiras e numerosas ilhas e rios, oferece possibilidades extraordinárias para o transporte sustentável de passageiros por vias navegáveis;
- B. Considerando que o transporte de passageiros por vias navegáveis nos domínios da navegação costeira (de curta distância), dos ferries fluviais e marítimos, da mobilidade urbana e periférica, dos cruzeiros e do turismo encerra um grande potencial de utilização das capacidades excedentárias disponíveis, tanto em termos de infraestruturas como de navios, e que desempenha um papel decisivo na ligação entre as diferentes regiões da União Europeia, pelo que constitui um fator importante para o reforço da coesão; que, para além disso, as atividades de cruzeiros e de ferry estimulam o turismo costeiro, que constitui uma das principais atividades marítimas na Europa;
- C. Considerando que, nos últimos anos, houve uma evolução no sentido do desenvolvimento intensivo de navios aptos para diferentes zonas de navegação, nomeadamente os navios fluvio-marítimos, que cumprem os requisitos aplicáveis às embarcações marítimas e têm também condições para navegar em águas pouco profundas;
- D. Considera que, graças à evolução tecnológica, o transporte marítimo e por vias navegáveis volta a ser uma alternativa ao congestionamento das estradas de acesso aos centros das cidades;

⁽¹⁾ JO L 389 de 30.12.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

⁽³⁾ JO L 325 de 9.12.2010, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 188 de 2.7.1998, p. 35.

⁽⁵⁾ JO L 320 de 30.12.1995, p. 14.

⁽⁶⁾ JO L 327 de 27.11.2012, p. 1.

Terça-feira, 22 de novembro de 2016

- E. Considerando que o transporte de passageiros por vias navegáveis e o transporte marítimo e fluvial de mercadorias enfrentam desafios diferentes e têm necessidades diferentes em termos de infraestruturas, desafios ambientais, questões operacionais, segurança e relações entre portos e cidades, embora ambos os segmentos de mercado sejam geridos por uma única autoridade portuária;
- F. Considerando que a integração de nós para o tráfego de passageiros por vias navegáveis na política europeia relativa à interligação das infraestruturas, já implementada através do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e do Regulamento (UE) n.º 1316/2013, sobre a rede transeuropeia de transportes (RTE-T) e o Mecanismo Interligar a Europa (MIE), respetivamente, proporcionará um maior valor acrescentado europeu;
- G. Considerando que também existe a possibilidade de obter empréstimos e garantias para projetos no domínio do transporte marítimo e fluvial ao abrigo do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE) enquanto instrumento complementar às tradicionais subvenções;
- H. Considerando que o transporte por via navegável interior foi considerado como um modo de transporte ecológico, que requer uma atenção especial e apoio, e que o Livro Branco recomenda a promoção do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores, o aumento da quota de navegação costeira e de navegação interior e a melhoria da segurança dos transportes;
- I. Considerando que a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e a proposta de ato legislativo sobre a acessibilidade a nível europeu constituem orientações sólidas não só para a aplicação e, se necessário, futura revisão do Regulamento (UE) n.º 1177/2010, mas também para a adoção de legislação sobre os direitos dos passageiros num contexto intermodal, dado que essa legislação deve incluir o acesso sem barreiras para passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida;
- J. Considerando que, apesar de o transporte de passageiros por vias navegáveis ser considerado um meio de transporte seguro, no passado ocorreram vários acidentes trágicos no setor do transporte de passageiros por vias navegáveis, incluindo os que envolveram o *Estonia*, o *Herald of Free Enterprise*, o *Costa Concordia* o *Norman Atlantic* e o *UND Adryatik*;
- K. Considerando que, na sua estratégia em matéria de política de transporte marítimo até 2018, a UE define o seu objetivo de se tornar líder mundial na investigação e inovação marítima, bem como na construção naval, com vista a melhorar a eficiência e a inteligência energética dos navios, reduzir o seu impacto ambiental, minimizar o risco de acidentes e melhorar a qualidade de vida no mar;
- L. Considerando que o turismo de cruzeiros fluviais e o transporte de passageiros por rios, canais e outras vias navegáveis interiores está a aumentar em muitas secções de rio na Europa, bem como nos nós urbanos junto aos mesmos;
- M. Considerando que a UE adotou uma série de estratégias macrorregionais que se baseiam na utilização das vias navegáveis, incluindo as estratégias para o Báltico, o Danúbio e a região Jónico-Adriática;
1. Considera que a agenda da política de transportes da UE e dos Estados-Membros deve conferir um maior destaque ao transporte marítimo e fluvial de passageiros (WPT); considera, portanto, que a UE e os Estados-Membros devem envidar esforços no sentido de criar um «espaço único de transporte marítimo e fluvial de passageiros», nomeadamente através da simplificação dos encargos administrativos decorrentes do transporte marítimo transfronteiriço de passageiros;

Competitividade

2. Incentiva os Estados-Membros, as autoridades regionais e locais e a Comissão a ter em consideração o WPT e, nomeadamente, a melhorar as infraestruturas conexas, tanto nas redes principais como globais, no âmbito da RTE-T e do MIE, reforçando a sua interligação com infraestruturas de zonas do interior, em particular ferroviárias, incluindo através da disponibilização de infraestruturas e informações que deem resposta às necessidades de mobilidade de todos os viajantes;
3. Encoraja o desenvolvimento das autoestradas do mar, incluindo os países terceiros, as quais promovem o transporte multimodal eficiente, facilitam a integração deste meio no resto das redes e meios de transporte, eliminam os estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas e asseguram a continuidade e a integração territoriais;

Terça-feira, 22 de novembro de 2016

4. Salienta a necessidade de eliminar os estrangulamentos nas ligações entre o sistema ampliado de vias navegáveis interiores da Europa ocidental e o atual sistema da Europa de leste, cuja degradação é notável e, em alguns locais, total;
5. Insta a Comissão a publicar uma panorâmica anual dos projetos WPT cofinanciados pela UE no quadro dos fundos da política de coesão, dos fundos estruturais, regionais, INTERREG, Horizonte 2020, MIE e RTE-T, bem como do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos;
6. Convida a Comissão a publicar um relatório de síntese sobre a execução das estratégias da UE em matéria de transporte de passageiros por vias navegáveis;
7. Salienta a importância chave dos dados estatísticos europeus para a formulação de planos e políticas para o setor do transporte marítimo e fluvial, nomeadamente no que diz respeito ao número de serviços de transporte marítimo e fluvial transfronteiras prestados tanto por ferries como por navios de cruzeiro, tendo em conta que existem zonas em que o transporte entre diferentes localidades apenas pode ser efetuado por água; convida o Eurostat a incluir nos seus dados estatísticos sobre os passageiros de cruzeiros marítimos as «visitas de passageiros nos portos de escala», isto é, o número de passageiros que embarcam e desembarcam em cada porto de trânsito, e não apenas os passageiros de cruzeiros que embarcam anualmente para irem de férias (rotação); considera que a inclusão destes números daria uma imagem mais realista do valor acrescentado do setor dos cruzeiros e do WPT em geral;
8. Exorta a Comissão a desenvolver um sistema harmonizado de recolha de dados estatísticos sobre os acidentes e incidentes para as embarcações de navegação interior, incluindo o tráfego transfronteiras;
9. Considera que a integração do WPT nas redes de transportes públicos regionais e urbanos pode aumentar consideravelmente a eficiência da mobilidade, o desempenho ambiental, a qualidade de vida, a acessibilidade em termos de preço, aliviar o congestionamento das redes de transporte terrestres e o conforto nas cidades; exorta a Comissão a apoiar plenamente o investimento em infraestruturas de qualidade nas zonas do interior que contribuam para reduzir o congestionamento do tráfego local e assegurem que as pessoas não são afetadas de forma negativa; insta a Comissão a criar listas de exemplos de boas práticas neste domínio;
10. Insta os Estados-Membros a promover e a apoiar as iniciativas locais destinadas a ativar o transporte por vias navegáveis interiores como um meio de satisfazer as necessidades das aglomerações urbanas, nomeadamente desenvolvendo centros de distribuição em portos fluviais e impulsionando o transporte de passageiros, principalmente para aumentar a atratividade turística das zonas em causa;
11. Acentua que o WPT deve ser mais bem integrado nos sistemas de informação, reserva e emissão de bilhetes, a fim de melhorar a qualidade dos serviços públicos e de desenvolver o setor do turismo, em particular em zonas remotas e isoladas; salienta a necessidade de ter em conta os operadores de WPT na elaboração do sistema europeu integrado de emissão de bilhetes;
12. Encoraja a Comissão a financiar projetos mais bem organizados e mais eficazes no domínio dos serviços de transporte integrados, tendo em vista: a redução progressiva do consumo de energia; a reorganização dos calendários das várias companhias públicas e privadas de transporte aéreo, marítimo e terrestre, com vista à gestão eficiente e intermodal do transporte de passageiros; a consolidação dos bilhetes emitidos por operadores públicos e privados num único título de transporte através de uma aplicação digital;
13. Observa que, se possível, as práticas em que os navios de carga prestam igualmente serviços de transporte de passageiros e vice-versa, por exemplo no caso dos ferries, devem ser incentivadas, uma vez que oferecem a possibilidade de os navios conseguirem melhores taxas de ocupação e uma maior eficácia financeira, para além de reduzirem o congestionamento das estradas;
14. Saúda os esforços do setor WPT no sentido de efetuar uma transição para navios mais limpos, mais eficientes em termos energéticos e com emissões mais reduzidas, no contexto de um quadro europeu destinado a tornar o transporte por vias navegáveis mais ecológico; considera que tal conduzirá a soluções mais baratas, sustentáveis, mais atrativas e, logo, mais competitivas do ponto de vista económico, tornando o setor «mais barato, mais limpo e mais verde» em geral;

Terça-feira, 22 de novembro de 2016

15. Observa que os problemas específicos das principais zonas costeiras da UE exigem medidas específicas (uma maior oferta de serviços de ferry no mar do Norte, a atualização e assimilação técnica dos ferries no Mediterrâneo, etc.);

16. Está convencido de que a indústria de construção de navios de passageiros da UE deve continuar a ser um ator essencial em termos de competitividade, o qual deve ser promovido de forma mais ativa, reduzindo simultaneamente a sua pegada ecológica através do reforço das atividades de investigação e inovação no setor;

Sustentabilidade ambiental

17. Insta a Comissão a integrar o WPT na sua estratégia e a tomar medidas para reduzir as emissões de CO₂, em conformidade com os acordos da COP 21, e minimizar, assim, os custos externos;

18. Incentiva a Comissão e os Estados-Membros a melhorar as normas ambientais, com vista a reduzir a poluição atmosférica, em consonância com as normas do Mar Báltico para os limites das emissões de enxofre, a qualidade dos combustíveis e motores mais eficientes em termos de combustível;

19. Salaria que a descarbonização dos transportes exige esforços e progressos significativos no domínio da investigação e da inovação; apoia a Comissão na sua promoção do GNL, de combustíveis alternativos não fósseis, de sistemas elétricos e híbridos baseados em fontes renováveis, e de energia solar e eólica para os navios de mar, e encoraja a Comissão a adaptar a investigação e a inovação, com ênfase especial na exequibilidade para o setor WPT;

20. Recorda que, na sequência da Diretiva 2014/94/UE relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, os portos marítimos da rede principal da RTE-T devem fornecer instalações de abastecimento de GNL para embarcações e navios de mar até 2025, devendo os portos de navegação interior fazê-lo até 2030;

21. Insta a Comissão a incentivar a autossuficiência energética através da instalação de painéis solares nos edifícios dos terminais portuários e do armazenamento da energia produzida durante o dia para posterior utilização durante a noite;

22. Salaria que o setor dos ferries é uma componente importante do mercado do transporte marítimo de curta distância (TMCD), pelo que é crucial manter o seu dinamismo e competitividade, melhorando ao mesmo tempo o seu desempenho ambiental e eficiência energética;

23. Congratula-se com a iniciativa REFIT da Comissão relativa a meios portuários de receção enquanto oportunidade para adaptar a atual diretiva à evolução internacional, e apoia e incentiva os seus planos de nova legislação no âmbito do processo legislativo ordinário; salienta que tal não deve desencorajar os Estados-Membros de lançar iniciativas mais sustentáveis, nomeadamente bons sistemas de monitorização e informação sobre a gestão dos resíduos, tanto a bordo dos navios como nos portos;

Segurança e proteção

24. Realça que a prevenção da poluição e dos acidentes é um elemento chave do papel da Agência Europeia da Segurança Marítima no que diz respeito a melhorar a segurança dos ferries e cruzeiros marítimos transfronteiras, bem como para assegurar a proteção dos consumidores;

25. Recorda que o pessoal dos ferries e navios de cruzeiro têm de receber formação para poderem prestar uma assistência eficaz aos passageiros em caso de emergência;

26. Congratula-se com a proposta da Comissão de uma diretiva relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior, que estabelece normas harmonizadas para a qualificação dos membros da tripulação e dos condutores, a fim de melhorar a mobilidade dos trabalhadores no setor da navegação interior;

Terça-feira, 22 de novembro de 2016

27. Salienta que, no que se refere ao desenvolvimento ulterior de sistemas de informação como os sistemas de radar convencionais, o SafeSeaNet, o Galileo e os Serviços de Informação Fluvial (RIS), a tónica deve ser colocada na melhoria da segurança, da proteção e da interoperabilidade, e incentiva os Estados-Membros a tornarem a utilização dos RIS obrigatória;
28. Convida as autoridades competentes a proporem um quadro claro que defina as responsabilidades e os custos, com vista a melhorar a segurança e a debruçar-se sobre a formação, instrução e orientação adicionais do pessoal, em particular a questão do reconhecimento da formação realizada em simuladores homologados como parte do programa de formação no quadro da Organização Marítima Internacional (OMI) e das normas da Organização Internacional do Trabalho (OIT); considera que a qualidade e a segurança dos serviços pode ser melhor alcançada com pessoal qualificado;
29. Congratula-se com as novas propostas legislativas da Comissão para simplificar e melhorar as regras comuns de segurança dos navios de transporte de passageiros nas águas da UE com vista a reforçar a segurança e a competitividade, e que clarificam e simplificam as regras, além de as harmonizarem com a evolução tecnológica e jurídica;
30. Reconhece, tendo em conta que a segurança constitui uma preocupação cada vez maior, que poderão ser necessárias medidas adicionais que tenham em conta as características específicas das operações e do tráfego de ferries nos portos, de modo a garantir o bom funcionamento das ligações diárias por ferry;
31. Salienta que um número significativo de rios constituem fronteiras, e incentiva as autoridades responsáveis a assegurar a cooperação e sistemas de segurança, proteção e emergência bem integrados e eficientes que funcionem dos dois lados da fronteira;
32. Assinala que diversos mares confinados, por exemplo o Báltico e o Adriático, são delimitados por vários Estados-Membros e também por Estados que não pertencem à UE, e insta, por conseguinte, as autoridades responsáveis a garantirem a existência de um sistema eficaz de segurança, de proteção e, em particular, de emergência;
33. Acentua que, quando ferries marítimos internacionais operem em águas territoriais da UE, deve aplicar-se a legislação da UE e dos Estados-Membros;

Qualidade e acessibilidade do serviço

34. Encoraja a Comissão a integrar os princípios do Regulamento (UE) n.º 1177/2010 na sua proposta sobre os direitos dos passageiros dos transportes intermodais, incluindo os aspetos da acessibilidade sem obstáculos para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, e a ter em conta as necessidades especiais dos idosos e das famílias que viajam com crianças; incentiva a Comissão a apresentar dados estatísticos anuais sobre a evolução do número de passageiros com deficiência ou com mobilidade reduzida;
35. Salienta a importância do setor WPT para o desenvolvimento do turismo sustentável e a superação da sazonalidade, nomeadamente nas regiões remotas e periféricas da União, como as regiões costeiras, insulares, de lagos e rurais; considera, além disso, que as PME devem ser um ponto de referência para a promoção dos serviços de turismo; exorta a Comissão, os Estados-Membros e as autoridades locais e regionais a tirarem pleno partido das oportunidades de financiamento da UE para as PME, incluindo a atribuição de subvenções para as comunidades locais regiões periféricas acima referidas;
36. Destaca o grande potencial da criação de ligações adequadas entre vias navegáveis interiores e a rede europeia de ciclovias para aumentar a capacidade de atração para os turistas de muitas regiões da União Europeia; salienta a importância de ter em conta as necessidades dos passageiros do transporte por vias navegáveis que viajam com bicicletas;
37. Considera que o turismo nas regiões costeiras e insulares está pouco desenvolvido devido à falta de interconectividade; considera que a Comissão deve ter em conta o facto de existir uma maior procura de serviços de transporte de qualidade nestas regiões;
38. Considera que o setor WPT é importante mesmo nas regiões em que, atualmente, não é viável do ponto de vista económico, nomeadamente nas ilhas remotas com menor densidade populacional;

Terça-feira, 22 de novembro de 2016

39. Recorda que certas ligações de ferry são essenciais — imprescindíveis para uma verdadeira coesão territorial, social e económica — estabelecendo a ligação entre as regiões ultraperiféricas e o continente e as principais zonas de crescimento económico e industrial, contribuindo assim para a coesão e a integração europeias;

40. Sublinha que é necessário promover o quadro para a oferta de ligações com as ilhas, regiões insulares e zonas periféricas, através de medidas destinadas a garantir a existência de ferries de melhor qualidade e terminais adequados;

41. Destaca o potencial e a conveniência de integrar o WPT num quadro de mobilidade multimodal, tendo em consideração o transporte público em grandes aglomerações, tanto para os trabalhadores transfronteiriços como para os turistas; considera, neste contexto, que são necessárias melhorias adicionais para desenvolver a mobilidade enquanto serviço desenvolvendo sistemas de bilhética integrada, com vista a aumentar a fiabilidade, o conforto, a pontualidade e a frequência dos transportes, a atenuar a pressão sobre as cadeias logísticas e a agilizar os embarques no intuito de atrair passageiros;

42. Salienta que, a fim de manter um elevado nível de qualidade dos serviços, e no interesse da segurança marítima, é essencial desenvolver os conhecimentos e as competências no setor marítimo na União Europeia;

o

o o

43. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.
