

Parecer do Comité das Regiões Europeu — Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica

(2017/C 342/09)

Relator: József Ribányi (HU-PPE), vice-presidente do Conselho Distrital de Tolna Megye**RECOMENDAÇÕES POLÍTICAS**

O COMITÉ DAS REGIÕES EUROPEU (CR)

1. regozija-se com o facto de a atual estratégia adotar uma abordagem multidisciplinar e abrangente, que inclui aspetos sociológicos e económicos e inovações nos setores da energia, das infraestruturas e da economia digital, bem como em matéria de competitividade industrial e desenvolvimento de competências;
2. subscreve os objetivos da estratégia, já anteriormente enunciados no Livro Branco de 2011 ⁽¹⁾, nomeadamente, a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes em, pelo menos, 60 % comparativamente aos níveis de 1990;
3. propõe, contudo, que a estratégia tenha em conta, em conformidade com o Livro Branco de 2011, os progressos realizados desde 2011 em termos de melhoria da eficiência do sistema de transportes e o atual quadro de ação da UE relativo ao clima e à energia para 2030, bem como os compromissos assumidos pela UE no contexto do Acordo de Paris de 2015;

OTIMIZAR O SISTEMA DE TRANSPORTES E MELHORAR A SUA EFICIÊNCIA

Soluções digitais para a mobilidade

4. salienta que o aproveitamento do potencial das tecnologias digitais permitirá otimizar o sistema de transportes e criar uma rede transeuropeia (RTE-T) de transportes multimodais. Os sistemas de transporte inteligentes e as infraestruturas constituem requisitos prévios. Além disso, há que ter em conta os ecossistemas que refletem as especificidades ambientais locais e assegurar a participação ativa dos órgãos de poder local e regional na fase de implementação;
5. frisa que as cidades e regiões europeias, ao desempenharem um papel ativo na criação de infraestruturas de telecomunicações e de transporte inteligentes, podem assegurar a utilização eficiente dos veículos conectados e automatizados ao longo dos corredores da rede RTE-T, que atravessa as fronteiras e os territórios dos Estados-Membros, no interior das zonas urbanas, no âmbito da execução dos planos de mobilidade urbana sustentável e dos planos diretores de transportes sustentáveis das regiões;
6. reconhece que as soluções informáticas condicionam os modelos de negócio e os paradigmas de transporte. Os órgãos de poder local e regional devem aplicar soluções informáticas de fácil utilização e inclusivas, a fim de implementar sistemas de transporte inteligentes no âmbito do desenvolvimento das suas «cidades e arredores com mobilidade inteligente»;
7. chama a atenção para a necessidade de simplificar e interligar as bases de dados, propondo o desenvolvimento de normas europeias que permitam facilitar a interoperabilidade dos dados, serviços e soluções técnicas a todos os níveis. Os referidos dados serão, por sua vez, introduzidos e assegurados pelas respetivas autoridades regionais de transportes num mesmo sistema de compressão de dados;

Preços justos e eficientes dos transportes

8. considera que os órgãos de poder local e regional gozam de competências jurídicas e financeiras significativas por direito próprio que podem influenciar (por exemplo, através do recurso a lugares de estacionamento, faixas para autocarros, benefícios no âmbito de contratos públicos, chapas de matrícula «verdes» ou reduções tarifárias nas portagens) as preferências e escolhas dos consumidores, fomentando a utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos; chama

⁽¹⁾ Livro Branco — Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos. Bruxelas, 28 de março de 2011, COM(2011) 144 final.

também a atenção da Comissão Europeia para o facto de estes instrumentos estarem a ser limitados pelas condições impostas para a utilização dos FEEL, ao não permitirem a concessão de subvenções para a renovação de frotas privadas de transporte, o que provoca atrasos nestas renovações e perdas de oportunidades de eficiência e competitividade nos transportes, bem como de melhoria da qualidade do ar nas cidades através de uma melhoria energética e ambiental, por exemplo nos serviços de táxi ou de entregas de última milha;

9. salienta que, para efeitos de fixação dos preços, importa harmonizar as informações sobre transportes provenientes de diferentes fontes de mobilidade. A bilhética integrada continua a deparar-se com obstáculos que impedem a sua utilização generalizada, uma vez que os modos de transporte público diferem em termos de rendibilidade. O custo da introdução de sistemas integrados de tarifação pode diminuir os lucros financeiros globais de um determinado modo de transporte, ou transformá-los em perdas financeiras globais;

10. chama a atenção para o facto de que, apesar dos esforços consideráveis e dos numerosos recursos mobilizados para apoiar os transportes coletivos e multimodais, as informações à disposição dos passageiros que utilizam os transportes multimodais são totalmente insuficientes. A situação é ainda pior no que respeita os serviços de bilhética. Tal não se deve a uma impossibilidade técnica de fornecer aos utentes informações detalhadas e de fácil utilização sobre o transporte multimodal ou serviços e informações em matéria de bilhética; resulta antes da falta de vontade dos operadores de transportes públicos em fornecer essas informações e serviços. Por esse motivo, a UE deveria adotar legislação que exigisse a publicação obrigatória dos dados relativos aos horários, bem como outras informações sobre as deslocações, tornando-as plenamente acessíveis a todos os cidadãos da UE, num formato que permita a cada um utilizá-las da forma mais simples e eficaz; a este respeito, o Comité das Regiões Europeu remete para o seu parecer sobre «Serviços de informação, planificação e bilhética relativos às viagens multimodais» (CdR 4895/2014);

11. todos os modos de transporte devem contribuir, de forma proporcional à sua contribuição para a poluição, para os custos externos por si gerados, segundo o princípio do poluidor-pagador;

12. salienta que as redes elétricas, o armazenamento e o comércio de eletricidade, e a gestão das infraestruturas públicas, bem como as normas em matéria de transportes e de tributação dos veículos, devem ser modernizados, a fim de estarem bem preparados para os novos modos de transporte inovadores, incluindo os veículos a bateria ou a pilha de hidrogénio. A este respeito, recomendam-se igualmente soluções de pagamento simples e interoperáveis para o carregamento deste tipo de veículos elétricos;

13. chama a atenção para o facto de o regime de isenção fiscal aplicado ao combustível utilizado na aviação e aos bilhetes de voos internacionais representar uma clara distorção do mercado no setor dos transportes. Insta os Estados-Membros da UE a debaterem com a Organização da Aviação Civil Internacional o atual sistema internacional de tributação do combustível, de modo a assegurar a coerência com os compromissos internacionais em matéria de alterações climáticas, sem prejuízo do reconhecimento das especificidades e interesses das regiões ultraperiféricas;

Promover a multimodalidade

14. encoraja, no contexto dos planos de mobilidade urbana sustentável, a multimodalidade e a utilização coordenada dos transportes e logística urbanos e regionais, bem como dos transportes ferroviário, marítimo e fluvial com emissões baixas ou nulas. Em particular, a transição do transporte rodoviário para outros modos de transporte com menos emissões teria um potencial significativo em termos de redução de emissões. Em qualquer caso, deve ser dada grande prioridade às soluções que permitam uma transição modal para a mobilidade hipocarbónica, por exemplo, reconsiderando as subvenções atribuídas, de forma oculta ou aberta, ao transporte rodoviário;

15. preconiza uma nova abordagem para o transporte marítimo de curta distância, promovendo a utilização de sistemas de bonificação ecológica e considerando as autoestradas marítimas infraestruturas que devem ser objeto de um tratamento adaptado em matéria de controlo dos auxílios estatais. Esta abordagem é particularmente importante para as zonas que continuam a ser periféricas em relação aos corredores europeus de transporte;

16. entende, neste contexto, que importa ter particularmente em consideração os nós urbanos e as plataformas logísticas, tal como definidos pela RTE-T (rede principal e global) e no Regulamento MIE, de 2013, dado o seu papel estruturador da mobilidade sustentável e intermodal a nível dos Estados-Membros e respetivas regiões, e de toda a UE. Propõe, por conseguinte, que os diversos fóruns europeus sobre corredores multimodais que se debruçam especificamente sobre a questão dos nós levem a cabo uma reflexão sobre esta problemática;

17. é favorável a que a UE desempenhe um papel ativo na Organização da Aviação Civil Internacional e na Organização Marítima Internacional com vista a reduzir as emissões dos setores do transporte marítimo e aéreo. Importa promover o desenvolvimento e a implantação de novas tecnologias, com um nível mais baixo de emissões;

AUMENTAR A UTILIZAÇÃO DE ENERGIAS ALTERNATIVAS COM BAIXO NÍVEL DE EMISSÕES NOS TRANSPORTES

Um quadro eficaz para as energias alternativas com baixo nível de emissões

18. encoraja, através do apoio ao desenvolvimento do setor da energia, a introdução de fontes de energia alternativas no setor dos transportes, abrindo caminho aos transportes com taxas nulas de emissões;
19. sublinha que os Estados-Membros, as regiões e os municípios são encorajados a investir em energias alternativas para os transportes através de subvenções não reembolsáveis ao abrigo da política de coesão, respeitando o princípio da neutralidade tecnológica previsto na Diretiva 2014/94/UE relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos;
20. defende uma maior utilização dos biocombustíveis renováveis avançados, produzidos com métodos respeitadores do ambiente e com um volume de emissões de dióxido de carbono inferior ao dos combustíveis fósseis tradicionais, a fim de descarbonizar o setor dos transportes. Neste contexto, importa dar prioridade aos biocombustíveis de origem não alimentar (sintéticos) ou produzidos a partir de alimentos para animais. Preveem-se impactos positivos decorrentes das oportunidades de emprego e da criação de postos de trabalho em zonas rurais e menos desenvolvidas, bem como um aumento do valor acrescentado em termos económicos. Uma vez que, sem apoio, os biocombustíveis avançados não são considerados atualmente fontes de energia competitivas, a sua produção deve ser subvencionada para que possam competir com os combustíveis fósseis e os biocombustíveis produzidos a partir de alimentos;
21. observa que a Diretiva relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos⁽²⁾ já estabeleceu requisitos obrigatórios no respeitante à utilização de eletricidade, gás natural e hidrogénio como combustíveis para veículos;
22. salienta que as energias alternativas, o biometano e os biocombustíveis atualmente disponíveis permitirão substituir, em parte, os veículos convencionais movidos a gasóleo ou a gasolina. Esta evolução aumenta a segurança energética, já que reduz a procura de combustíveis convencionais;
23. apela para uma definição amplamente aceitável de biocombustíveis, bem como para a adoção, neste contexto, de um conjunto de critérios em matéria de sustentabilidade e de redução das emissões de dióxido de carbono que favoreçam a segurança jurídica e a aplicação da lei e a tomada de decisões em matéria de investimento na produção e utilização de biocombustíveis;
24. considera importante ter em conta as especificidades nacionais, regionais e locais, bem como as diferentes matérias-primas disponíveis a nível local e regional. Há que ter em consideração o balanço energético total (incluindo a produção de combustíveis) aquando da regulação da utilização de combustíveis alternativos provenientes de fontes renováveis;
25. sublinha que, do ponto de vista regional e local, as energias alternativas com baixo nível de emissões devem idealmente ser produzidas a nível local, e também ser armazenadas e utilizadas/consumidas a nível local. A produção de energias alternativas com baixo nível de emissões e o seu armazenamento para consumo local assumem uma importância ainda maior no caso das regiões isoladas, como as ilhas e as regiões ultraperiféricas, permitindo reduzir a sua dependência em relação ao exterior;

Implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos

26. salienta que a mobilidade com emissões baixas ou nulas deverá revolucionar o setor dos transportes em termos de redes, veículos e combustíveis. Para tal, é necessário dispor de energia e combustíveis acessíveis e a preços baixos. Para além dos motores elétricos e movidos a hidrogénio, que oferecem uma possibilidade de não poluição, os biocombustíveis avançados, que não concorrem com a produção alimentar e que são produzidos com métodos respeitadores do ambiente, têm um papel importante a desempenhar na realização dos objetivos em matéria de redução das emissões. Por conseguinte, a tónica deve ser colocada sobretudo, mas não exclusivamente, no desenvolvimento de infraestruturas para carregamento de veículos elétricos e a pilha de hidrogénio a preços acessíveis, tendo em conta a função de combustível e a capacidade de armazenamento deste gás. No entanto, importa apoiar igualmente, através de incentivos financeiros, as tecnologias de baixas emissões de carbono que utilizam, por exemplo, biocombustíveis avançados;
27. recomenda que se estipulem datas vinculativas para todos os níveis da administração pública, a fim de que os concursos para compra de novos veículos para o seu parque automóvel e as concessões de serviços de transporte público digam respeito exclusivamente a veículos que utilizem energias alternativas;

⁽²⁾ Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.

28. aponta para a necessidade de uma estratégia destinada a promover a utilização do gás natural liquefeito no transporte e comércio marítimos através do reforço do apoio à adaptação das infraestruturas portuárias e da elaboração de uma abordagem geral para a inovação e o financiamento do equipamento de navios movidos a gás natural liquefeito e a metanol produzido a partir do tratamento de resíduos;

29. defende a necessidade da instalação de infraestruturas elétricas nas docas, com vista a reduzir as emissões de CO₂ dos navios, que, mantendo os motores em andamento, estacionam nos portos e são responsáveis por grande parte da poluição das cidades portuárias;

30. observa que as infraestruturas de transporte elétrico e de carregamento de veículos elétricos ou a pilha de hidrogénio podem ser implementadas muito rapidamente nas áreas ou aglomerações urbanas que os órgãos de poder local considerem adequadas. As infraestruturas de transportes elétricos devem ser construídas ao longo das rotas estratégicas que ligam as regiões da Europa, uma vez que a mobilidade elétrica (eletromobilidade) transfronteiriça pode superar a fragmentação do mercado interno. Além disso, a maioria das ilhas europeias, devido às suas dimensões, são já territórios idóneos para a mobilidade elétrica, pelo que a instalação adequada de infraestruturas de carregamento poderá contribuir de forma célere para uma importante implantação da eletromobilidade nestes territórios;

31. salienta que a energia elétrica produzida e armazenada a nível local pode proporcionar uma fonte de combustível estável e a preço acessível que permita acelerar a transição para a eletromobilidade hipocarbónica. O desenvolvimento gradual deste tipo de mobilidade pode compensar a sua desvantagem competitiva em comparação com os combustíveis convencionais. O armazenamento descentralizado de eletricidade integrado na rede pode oferecer serviços adicionais ao sistema elétrico, nomeadamente ajudar a superar a desadequação entre a oferta de energia a partir de fontes renováveis e o consumo de energia em períodos de alta e baixa procura ou contribuir para a regulação da frequência. Para isso, é também necessário facilitar a participação ativa dos consumidores na gestão do sistema elétrico, por exemplo através dos agregadores da procura, eliminando os obstáculos regulamentares existentes;

Interoperabilidade e normalização para a eletromobilidade

32. partilha o ponto de vista da Comissão quanto à introdução de normas comuns a nível técnico e tecnológico, tendo em conta as necessidades dos diferentes Estados-Membros e regiões. A normalização impulsionará a interoperabilidade entre os sistemas de transporte locais dentro de uma mesma região e entre diferentes regiões;

33. manifesta preocupação pelo facto de, na maioria dos Estados-Membros, o desenvolvimento de planos nacionais para a implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos se estar a realizar sem a contribuição ativa dos órgãos de poder local e regional competentes, não obstante estes planos serem um caso claro em que é necessário uma governação a vários níveis, bem como pelo facto de os planos de promoção da eletromobilidade terem um nível de apoio político e orçamental insuficiente;

34. salienta que os pontos de carregamento de veículos elétricos devem ser normalizados, e exorta a Comissão a apoiar o desenvolvimento de pontos de carregamento elétrico através da elaboração de normas que permitam integrar pontos de carregamento nos edifícios/instalações existentes, tendo em conta a legislação em vigor em cada país;

RUMO AOS VEÍCULOS COM TAXAS NULAS DE EMISSÕES

Melhoramento dos ensaios de veículos, para recuperar a confiança dos consumidores

35. congratula-se com as disposições, recentemente adotadas, de medição e verificação das emissões de substâncias nocivas provenientes de veículos, que visam garantir a transparência e a fiabilidade do desempenho ambiental dos veículos e contribuirão para estabelecer valores-limite de emissões de poluentes atmosféricos e aumentar a confiança dos consumidores. Os valores-limite de emissões para veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros devem ser adequados à consecução dos objetivos e acordos em matéria de emissões de poluentes e saúde humana;

36. apoia a elaboração de novas orientações em matéria de rotulagem dos veículos, uma vez que tal evitaria induzir em erro os consumidores. As regras sobre o modo como os valores são medidos através dos novos procedimentos de ensaio harmonizados a nível mundial para os veículos ligeiros (WLTP — *Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedures*) e do procedimento antigo (novo ciclo de condução europeu — NEDC) devem ser clarificadas e divulgadas. Deve ponderar-se a alteração não apenas das orientações, mas também da Diretiva relativa à rotulagem⁽³⁾. Do mesmo modo, a Diretiva relativa

⁽³⁾ Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho — Revisão da Diretiva 2010/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de maio de 2010, relativa à indicação do consumo de energia e de outros recursos por parte dos produtos relacionados com a energia, por meio de rotulagem e outras indicações uniformes relativas aos produtos. Bruxelas, 15 de julho de 2015, COM(2015) 345 final.

à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes⁽⁴⁾ deve ser revista, a fim de acompanhar as evoluções técnicas mais recentes;

Estratégia pós-2020 para veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros

37. salienta que as medidas destinadas a incentivar a introdução da eletromobilidade devem ser estabelecidas com parâmetros quantitativos e ser limitadas no tempo, a fim de garantir a transição;

Estratégia pós-2020 para camiões, autocarros e camionetas

38. considera que os transportes públicos devem continuar a ganhar terreno aos veículos particulares e propõe, por conseguinte, acelerar a transição para a eletromobilidade e para a utilização dos outros combustíveis considerados pela UE como alternativos aos derivados do petróleo, dando prioridade à produção e utilização de elétricos e autocarros elétricos, incluindo os alimentados a pilha de hidrogénio, assim como à utilização do gás natural em autocarros e camionetas, reduzindo assim as emissões de dióxido de carbono provenientes de autocarros; no que se refere ao transporte de mercadorias de longo curso, propõe acelerar a transição das frotas de camiões a gásóleo para gás natural, que é o único combustível capaz de substituir o gásóleo, com emissões poluentes próximas de zero e com um teor de carbono inferior ao do gásóleo;

39. congratula-se com os esforços envidados pela Comissão no sentido de promover a iniciativa sobre autocarros limpos na UE, com vista a melhorar o intercâmbio de informações e a dimensão do mercado, proporcionando uma plataforma para os municípios, as regiões, os operadores e os fabricantes. Tal reforça a confiança dos fabricantes europeus de autocarros na procura futura de autocarros limpos movidos a combustíveis alternativos, permite uma melhor utilização dos futuros concursos públicos e facilita a procura de soluções de financiamento para os concursos públicos de maior dimensão, por exemplo, através do Banco Europeu de Investimento;

40. considera necessário aumentar a intensidade dos auxílios da UE, promover uma maior sinergia entre os recursos financeiros do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE), do Mecanismo Interligar a Europa (MIE) e dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEL) e recorrer a subvenções, a fim de facilitar a rápida substituição das atuais frotas poluentes de transportes públicos e assegurar a melhor utilização de todo o financiamento disponível da UE;

Transporte aéreo e transporte por via férrea

41. salienta as vantagens dos modos de transporte por via férrea que utilizam energia elétrica renovável ou combustíveis alternativos que sejam economicamente sustentáveis;

42. manifesta a necessidade de que sejam implantadas, tanto a nível local como regional, nas regiões com um setor ferroviário menos desenvolvido, as infraestruturas necessárias à utilização dos transportes ferroviários nas mesmas condições que nos restantes Estados-Membros, em prol da realização com êxito do espaço ferroviário europeu único;

PROMOÇÃO DE UM AMBIENTE PROPÍCIO À MOBILIDADE HIPOCARBÓNICA

União da Energia: ligar os sistemas de transporte e de energia

43. observa com agrado que a estratégia é considerada um passo positivo no âmbito do Quadro de ação relativo ao clima e à energia para 2030, adotado pelo Conselho Europeu de 23 e 24 de outubro de 2014⁽⁵⁾, e do Acordo de Paris, adotado em 12 de dezembro de 2015, por ocasião da 21.^a Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas⁽⁶⁾, ao ligar dois intervenientes importantes na UE: o setor dos transportes, do lado da procura, e os principais intervenientes no domínio da produção e fornecimento de energia, do lado da oferta;

⁽⁴⁾ Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes. Diretiva 2009/33/CE.

⁽⁵⁾ Conclusões do Conselho Europeu (23 e 24 de outubro de 2014). Bruxelas, 24 de outubro de 2014, EUCO 169/14.

⁽⁶⁾ Acordo de Paris da COP 21, 30 de novembro — 11 de dezembro de 2015.

44. considera que o pacote «Energia limpa para todos os europeus»⁽⁷⁾ faz parte dos esforços da UE para assumir a liderança na criação de uma energia mais inteligente e mais limpa para todos, apoiar o crescimento económico, o investimento e a liderança tecnológica, criar novos postos de trabalho e melhorar o bem-estar dos cidadãos nas regiões e municípios da UE;

Investigação, inovação e competitividade

45. considera que a eletromobilidade é uma das forças motrizes da inovação e do desenvolvimento tecnológico, que tem benefícios imediatos e desempenha um papel fundamental na redução do impacto ambiental;

46. está convicto de que a transição para transportes hipocarbónicos pode ser alcançada sobretudo através da política regional e de coesão. Investindo na investigação e na inovação, as regiões e os municípios podem apoiar as energias renováveis com baixo nível de emissões, as redes inteligentes e os transportes urbanos sustentáveis;

47. defende que se aproveitem os resultados do Horizonte 2020 — Programa-Quadro de Investigação e Inovação para encontrar soluções de mobilidade hipocarbónica mais inovadoras, baseadas em serviços e/ou investimentos;

48. encoraja o desenvolvimento de tecnologias inovadoras para os tanques de gás natural liquefeito em navios e em camionetas de transporte de passageiros, a fim de otimizar a eficiência do armazenamento deste combustível de substituição, e apela para o financiamento de projetos de demonstração em navios de carga e de passageiros, assim como em camionetas de transporte de passageiros de longo curso, para esse fim;

49. incentiva igualmente o desenvolvimento de tecnologias inovadoras que permitam a utilização de biocombustíveis, como o metanol, produzido a partir do tratamento de resíduos, nomeadamente para os motores dos navios de transporte de mercadorias e de passageiros, solicitando, portanto, financiamento para o efeito;

50. solicita ainda o financiamento da instalação de infraestruturas elétricas nas docas e, sobretudo, um quadro regulamentar vinculativo aplicável a todos os portos da União Europeia;

Tecnologias digitais: Sistemas de Transporte Inteligentes (STI), veículos conectados e veículos sem condutor

51. observa que as soluções informáticas promovem a mobilidade com base na utilização combinada de todos os modos de transporte para passageiros e mercadorias (por exemplo, sistemas integrados de bilhética e portagem, documentos intermodais de transporte de mercadorias, programação eletrónica de itinerários, informação em tempo real dos passageiros, etc.);

52. assinala que o aparecimento de veículos conectados e automatizados (sem condutor) que utilizam tecnologia digital pode oferecer numerosas oportunidades para combater os efeitos negativos dos transportes e para disponibilizar transportes públicos nas zonas com menor densidade populacional; exorta vivamente à introdução de medidas relativas à condução conectada e automatizada, em conformidade com a Declaração de Amesterdão⁽⁸⁾; a este respeito, congratula-se com a adoção da estratégia da UE relativa aos sistemas cooperativos de transporte inteligentes, em 30 de novembro de 2016⁽⁹⁾; apela, neste contexto, a uma visão mais coerente para uma evolução inovadora e sustentável dos transportes e defende uma maior correlação entre os vários pacotes de trabalho da Comissão estreitamente interligados e a comunicação sobre a matéria;

53. frisa que as regiões europeias pretendem participar na criação de infraestruturas inteligentes de telecomunicações e transportes. Desta forma, os veículos conectados e automatizados podem ser utilizados de forma eficiente e sem obstáculos ao longo dos corredores da RTE-T, bem como nas regiões urbanas e rurais;

54. salienta que os princípios da proporcionalidade e da subsidiariedade devem habilitar os órgãos de poder local e regional a decidir se e de que modo implantam sistemas de transporte inteligentes e veículos não poluentes, tal como reconhecido pela UE no Plano de Ação para a Mobilidade Urbana, a fim de diminuir os seus problemas de emissões e congestionamento associados aos transportes e promover a inclusão social;

⁽⁷⁾ Energia Limpa para todos os Europeus — desbloquear o potencial de crescimento da Europa. Base de dados de comunicados de imprensa da CE. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_pt.htm

⁽⁸⁾ Declaração de Amesterdão — Cooperação no domínio da condução conectada e automatizada, 14 e 15 de abril de 2016.

⁽⁹⁾ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Uma estratégia europeia relativa aos sistemas cooperativos de transporte inteligentes, uma etapa rumo a uma mobilidade cooperativa, conectada e automatizada, Bruxelas, 30.11.2016 [COM(2016) 766 final].

Competências

55. reconhece que a transição para uma mobilidade hipocarbónica cria desafios para o mercado de trabalho, pelo que é prioritário garantir a reconversão da mão de obra tendo em vista novas funções. Apesar das elevadas taxas de desemprego, verifica-se uma escassez de pessoal em muitas áreas importantes do setor dos transportes, devido à falta de competências digitais;

56. lamenta que as disposições da comunicação anterior, de 2009, sobre a mobilidade urbana, nomeadamente no que respeita ao desenvolvimento de planos de mobilidade urbana sustentável pelos órgãos de poder local, não estejam incluídas na comunicação atual. Por conseguinte, destaca a necessidade de explicar, tanto no contexto desta estratégia como das iniciativas e dos atos que a implementarão, que o planeamento urbano integrado constitui um fator determinante para o desenvolvimento da mobilidade sustentável, designadamente mediante a elaboração e aplicação dos planos de mobilidade urbana sustentável;

57. chama a atenção para a importância dos sistemas de formação dual e propõe um intercâmbio intensivo de experiências entre as regiões da UE sobre as boas práticas no domínio da mobilidade hipocarbónica, associando o ensino profissional e as empresas;

Investimento

58. saúda o facto de a inovação e o desenvolvimento de infraestruturas estarem no cerne dos objetivos do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE) de incentivo a investimentos combinados (públicos-privados) nos transportes e infraestruturas. O FEIE, em conjugação com subvenções não reembolsáveis dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI), poderia proporcionar uma participação mais forte dos níveis local e regional nesses projetos, quer sejam de pequena ou grande dimensão;

59. propõe aumentar o montante e a percentagem dos fundos destinados a transportes hipocarbónicos no Programa-Quadro Horizonte 2020, bem como no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa (MIE), por ocasião da elaboração do próximo quadro financeiro plurianual. O MIE deve continuar a ser promovido, uma vez que oferece um impulso considerável: cada euro utilizado numa subvenção MIE gera entre 3 a 3,5 euros de investimento em transportes hipocarbónicos;

60. observa que os desenvolvimentos com base nas administrações públicas e em parcerias público-privadas nos municípios e regiões podem proporcionar o impulso necessário para o financiamento e a aplicação eficazes de soluções de mobilidade hipocarbónica; propõe ainda que se recorra prioritariamente ao FEIE e aos FEEI para as soluções de transportes locais, inovadoras e hipocarbónicas. O quadro de referência estratégico pós-2020 deverá prever subvenções não reembolsáveis para os fins acima referidos;

61. assinala que os órgãos de poder local e regional desempenham um papel fundamental no fomento da produção local de energia, bem como nas redes de energia integradas e inteligentes. Os FEEI devem promover os investimentos necessários através de subvenções não reembolsáveis, sobretudo nas regiões da UE com maior atraso de desenvolvimento;

62. observa que o Plano de Investimento para a Europa também prevê o financiamento público de projetos de transportes hipocarbónicos e de redes inteligentes, entre o início de 2015 e o final de 2017;

Ações desenvolvidas pelas cidades

63. propõe que as práticas de planeamento urbano e interurbano das cidades e municípios europeus incluam, no âmbito dos planos de mobilidade urbana sustentável, a disponibilização de espaços destinados aos transportes e à mobilidade hipocarbónicos. O planeamento urbano deve privilegiar a mobilidade ativa (deslocações a pé e de bicicleta), as soluções de transporte público de passageiros, a utilização partilhada de veículos e a coviaturagem; apela, por conseguinte, para a adoção de uma política prospetiva de investimento da UE nos transportes, que permita melhorar a saúde pública e que, tendo plenamente em conta o Acordo de Paris adotado na COP 21, invista na utilização da bicicleta pelo menos 10 % dos fundos da UE destinados aos transportes, nas regiões onde existam condições orográficas que o permitam;

64. propõe que se estude previamente a mobilidade que resulta do planeamento urbano e territorial nas áreas metropolitanas. É necessário aumentar a densidade das cidades e das suas áreas metropolitanas, a fim de, por um lado, reduzir a necessidade de deslocações motorizadas, ao aproximar os serviços dos cidadãos, e, por outro, permitir a melhoria das redes de transportes públicos, aumentando a sua eficiência social e económica, bem como a sua utilização;

65. salienta a importância do ordenamento do território para a mobilidade hipocarbónica. É através da organização do espaço urbano e da estrutura urbana que são criadas as condições topográficas para o desenvolvimento a longo prazo de uma mobilidade hipocarbónica. Recomenda que, quando os órgãos de poder local e regional disponham de competências em matéria de ordenamento do território em virtude do ordenamento jurídico e constitucional do Estado-Membro a que pertencem, os seus planos operacionais territoriais, supramunicipais ou metropolitanos prevejam este tipo de iniciativas;
66. reconhece, em conformidade com o seu parecer sobre «Um roteiro da UE para as deslocações de bicicleta»⁽¹⁰⁾, que a utilização da bicicleta deve ser reforçada enquanto modo de transporte, aumentando o papel do financiamento público da UE disponibilizado para os projetos de transporte em bicicleta, e reitera o seu pedido para que seja incluído «Um roteiro da UE para as deslocações de bicicleta» no programa de trabalho da Comissão para 2018. Enquanto promotores ativos das deslocações de bicicleta e, nesse contexto, também de contratos públicos ecológicos, os municípios podem reforçar o seu próprio papel na luta contra as alterações climáticas através da participação em iniciativas como a «Capital Verde da Europa» ou o «Encontro entre a ciência e as regiões». Poderiam ser apresentadas propostas para integrar secções específicas e de grande dimensão das ciclovias na rede RTE-T;
67. salienta que, nos termos da Diretiva relativa ao desempenho energético dos edifícios⁽¹¹⁾, os novos edifícios construídos na UE devem incluir pontos de carregamento de veículos elétricos (de preferência com meios de armazenamento). Do mesmo modo, a remodelação de blocos de apartamentos deve prever este tipo de trabalhos de construção⁽¹²⁾;
68. observa que a instalação de sistemas de carregamento inteligentes nos edifícios pode ajudar a garantir que a rede de energia permaneça flexível, ou seja, que a energia armazenada nas baterias dos veículos elétricos possa ser devolvida à rede. É necessário adotar uma abordagem holística que considere, por exemplo, os veículos elétricos como parte integrante do parque imobiliário;
69. salienta que as cidades e os municípios são as principais partes interessadas do setor dos transportes em termos de centros populacionais e assinala que os problemas de mobilidade urbana não podem ser solucionados apenas através de uma abordagem setorial. Recorda, por conseguinte, o verdadeiro valor acrescentado que os órgãos de poder local e regional podem criar ao elaborar os seus planos de mobilidade urbana sustentável⁽¹³⁾ ao mesmo tempo que os seus planos de ação para as energias sustentáveis, a fim de ter em conta a relação entre a dimensão urbana da política dos transportes e o conceito mais vasto do ordenamento do território, incluindo um inventário do cabaz energético local, real e ideal. Estes esforços envidados a nível local poderiam receber orientação profissional e assistência do Pacto de Autarcas, a fim de criar transportes locais mais inclusivos e que gerem menos poluição atmosférica e sonora;
70. recomenda, de igual modo, que, quando as regiões disponham de competências em matéria de ordenamento do território em virtude do ordenamento jurídico e constitucional, os seus planos de mobilidade urbana e interurbana sustentável também prevejam este tipo de iniciativas;
71. propõe que sejam criadas redes temáticas de cidades europeias para a promoção da mobilidade hipocarbónica. Estas redes permitirão que as empresas locais e mesmo o público em geral estejam mais envolvidos na aplicação dos desenvolvimentos em matéria de mobilidade hipocarbónica, por exemplo fornecendo serviços de mobilidade partilhada. Graças à utilização de soluções informáticas modernas, estas redes de cidades podem igualmente mobilizar grupos-alvo pertinentes, tendo em vista a concretização em maior escala da mobilidade hipocarbónica.

Bruxelas, 13 de julho de 2017.

O Presidente
do Comité das Regiões Europeu

Markku MARKKULA

⁽¹⁰⁾ «Um roteiro da UE para as deslocações de bicicleta», Comité das Regiões. Adotado em 12 de outubro de 2016.

⁽¹¹⁾ Diretiva 2010/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de maio de 2010, relativa ao desempenho energético dos edifícios.

⁽¹²⁾ Parecer ENVE-VI/019, em elaboração, sobre o tema «Eficiência energética e edifícios», relator Michiel Rijsberman (ALDE-NL).

⁽¹³⁾ Ver, a este respeito, o parecer do CR sobre o «Pacote de mobilidade urbana» (COTER-V/048).