

A Europa numa Encruzilhada

A necessidade de transportes sustentáveis



A presente publicação é editada em todas as línguas oficiais da União Europeia: alemão, dinamarquês, espanhol, finlandês, francês, grego, inglês, italiano, neerlandês, português e sueco.

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Imprensa e Comunicação
Publicações
B-1049 Bruxelles

Manuscrito concluído em Junho de 2003
Ilustração da capa: Sami Sarkis/Getty Images

Uma ficha bibliográfica figura no fim desta publicação

Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2003

ISBN 92-894-5930-1

© Comunidades Europeias, 2003
Reprodução autorizada

Printed in Belgium

IMPRESSO EM PAPEL BRANQUEADO SEM CLORO

A Europa numa Encruzilhada

A necessidade de transportes sustentáveis



Índice

Encontrar o equilíbrio certo	3
Manter a competitividade da economia	5
A dimensão europeia dos transportes	6
Calcular os custos	10
Uma estratégia para a sustentabilidade	13
Transportes para benefício dos utentes	19
Conclusões: gerir a mudança	22
Outra documentação	22

Encontrar o equilíbrio certo

Para nós, europeus, a mobilidade é um dado adquirido. Graças ao automóvel e aos preços acessíveis do comboio e do avião, e com o desaparecimento dos controlos nas fronteiras nacionais, podemos deslocar-nos livremente — quer a viagem seja curta ou longa. A supressão das fronteiras internas na União Europeia e a criação do mercado único significam que os produtos que adquirimos são transportados por toda a Europa em quantidade e variedade e a uma velocidade sem precedentes.

As fronteiras não caíram por si e os mercados nacionais não se abriram espontaneamente. Isso foi resultado do trabalho da União Europeia. O mercado único assenta em quatro

liberdades básicas: a livre circulação de pessoas, mercadorias, serviços e capitais.

Para apoiar estas liberdades, a UE aboliu os controlos de fronteira para pessoas e mercadorias que passam de um país da UE para outro. Também abriu os mercados nacionais dos transportes rodoviários e aéreos e, em menor grau, dos transportes ferroviários. O número de pessoas e o volume de mercadorias transportados, principalmente por estrada e por via aérea, aumentaram vertiginosamente.

Mas a mobilidade tem um preço. Ironicamente, a procura cada vez maior de transportes criou problemas que ameaçam a nossa mobilidade.

Ir para o trabalho de transportes públicos pode ser agradável.





© Colin Grant, Millipost 92 / Paris Pays Media

*Poderá o caminho-de-ferro
captar mais tráfego?*

Diariamente, 7 500 quilómetros de estradas europeias ficam bloqueadas pelos engarrafamentos. O congestionamento nas estradas e nos aeroportos acrescenta 6% à factura de combustível da UE e implica um aumento correspondente dos níveis de poluição. Em suma, os padrões de crescimento actuais no domínio dos transportes são insustentáveis.

Perfilam-se soluções no horizonte. As autoridades nacionais, regionais e locais podem actuar, melhorando os serviços de transportes públicos ou cobrando taxas aos automobilistas para entrarem em zonas congestionadas, como já acontece no centro de Londres e de Génova.

No entanto, o principal desafio situa-se ao nível da UE: Como fomentar um maior equilíbrio entre os diversos meios de transporte? Como fazer uma melhor utilização das redes existentes? Uma das metas da política de transportes da União Europeia é

transferir para a via férrea um maior número de viagens de longo curso por estrada e de deslocações curtas por via aérea. Mas para isso é fundamental que se melhorem os sistemas ferroviários da Europa.

Em segundo lugar, é necessário transformar a manta de retalhos formada pelas redes de transportes regionais e nacionais da Europa num conjunto integrado. Uma terceira prioridade é a promoção de viagens combinadas — rodovia-ferrovia, rodovia-mar, ferrovia-mar, ar-ferrovia — para passageiros e mercadorias. Um quarto objectivo é a realização de grandes projectos de infra-estruturas de transportes de dimensão europeia, a chamada rede transeuropeia de transportes, ou RTE-T. Em 2004, com a adesão à União Europeia de novos Estados-Membros — na generalidade com redes de transportes menos desenvolvidas — a RTE-T ganha ainda mais importância.

Manter a competitividade da economia

Diariamente, dependemos de transportes seguros, fiáveis, confortáveis e velozes para ir trabalhar, para viajar profissionalmente ou em lazer e para distribuir os produtos que em grande medida determinam o nosso estilo de vida. A existência de sistemas de transportes eficientes é essencial para manter a competitividade da economia europeia e o bom funcionamento do mercado único.

Mas os transportes constituem também, só por si, um sector económico, representando cerca de 10% da nossa riqueza em termos de produto interno bruto (PIB). Trata-se de uma indústria que vale cerca de um trilião de euros por ano e que emprega mais de 10 milhões de pessoas.

O crescimento dos transportes anda de mãos dadas com o crescimento da economia e da nossa prosperidade. Se o teletrabalho em casa reduzir as deslocações para o trabalho, essa queda é compensada pelo crescimento das viagens de lazer e turismo. Os métodos de produção modernos baseados na distribuição de peças e componentes «just-in-time» requerem viagens mais frequentes do que no passado.

Por outro lado, através das suas políticas, a União Europeia deu um grande impulso ao crescimento dos transportes. Para além de eliminar as fronteiras físicas, a UE pôs em prática uma série de políticas que sustentam o mercado único e promovem o comércio. Entre elas, conta-se a política da concorrência, que permite a oferta de um número mais elevado de bens a preços inferiores, e medidas para fomentar a cooperação transfronteiras entre empresas ou para o reconhecimento recíproco de normas técnicas entre países. A supressão de restrições relativamente à quantidade de bens para consumo pessoal que um indivíduo pode adquirir noutro Estado-Membro da UE fez disparar as idas ao estrangeiro em busca de boas compras.

No que se refere ao sector dos transportes, a UE tem vindo a abrir os mercados nacionais de transportes à concorrência, tratando um modo de transporte — rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo e vias navegáveis — de cada vez.

O objectivo é criar um sector dos transportes dinâmico para benefício dos cidadãos, das empresas e dos governos. São os interesses dos utentes que moldam a política de transportes da UE.

A dimensão europeia dos transportes

Cada país da União Europeia é livre de desenvolver as suas próprias infra-estruturas e redes de transportes. A intervenção da UE justifica-se quando é necessária uma acção comum para manter as quatro liberdades essenciais ou quando as políticas nacionais, por não serem coordenadas, ameaçam exercer uma discriminação entre operadores de transportes de diferentes países da União.

Desde a primeira hora, a UE tem a responsabilidade de executar uma política de transportes comum: isto ficou mesmo consagrado no Tratado de Roma, de 1957. Mas só em 1985 — com o impulso para a conclusão do

mercado único e de uma decisão histórica do Tribunal de Justiça Europeu — os Estados-Membros da UE se debruçaram seriamente sobre este requisito. Em 1992, o Tratado de Maastricht deu finalmente à União verdadeira capacidade para actuar no domínio dos transportes.

Desde 1992, a UE tem executado a sua política de transportes com algum êxito, principalmente na abertura à concorrência dos mercados do transporte rodoviário de mercadorias e do transporte aéreo.

Transporte rodoviário

Em 1988, ainda antes de Maastricht, numa das suas primeiras acções, a União Europeia harmonizou os documentos de trânsito de veículos pesados e mercadorias que atravessavam fronteiras internas da UE, reduzindo o anterior maço de papéis a um único impresso — e a seguir aboliria por completo os controlos de fronteira. Mais tarde veio a autorização para pesados de mercadorias de um país recolherem e entregarem fretes noutra país, para que não tivessem de regressar vazios das distribuições internacionais. A organização do tempo de trabalho dos motoristas também foi harmonizada.

Foi ainda dado um primeiro passo na direcção de um sistema europeu de tarifação da utilização da infra-estrutura rodoviária. Nos países que não cobravam portagem nas auto-estradas, os transportadores rodoviários de mercadorias eram obrigados a adquirir uma eurovinheta.

Ao mesmo tempo, a Europa conheceu um crescimento extraordinário da utilização do automóvel: 80% dos transportes de passageiros são efectuados de automóvel; seguem-se o autocarro (8%), o comboio (6%) e as aeronaves (5%). O número de automóveis nas estradas da UE tem vindo a aumentar à razão de três milhões por ano. Ainda que nos próximos anos esta tendência deva abrandar na maioria dos países, esse não será o caso nos novos Estados-Membros da Europa Central e Oriental, onde o parque automóvel continuará a crescer até ser equivalente ao de outros Estados.

Transporte aéreo

O transporte aéreo na União Europeia tem tido um rápido crescimento. O tráfego de passageiros aumentou a uma taxa média anual superior a 7% nos últimos 20 anos. A UE abriu os mercados nacionais à concorrência, autorizando as companhias aéreas a explorar rotas fora dos seus países de origem e permitindo aos novos operadores competir com empresas de transporte aéreo estabelecidas. O resultado para o consumidor foi um aumento da escolha e uma redução das tarifas. Estima-se que entre 85% e 90% dos passageiros de transportes aéreos da UE viajam com bilhetes com desconto ou tarifa reduzida.

A grande expansão das viagens aéreas levou alguns aeroportos a atingirem a saturação e sobrecarregou os actuais sistemas de controlo de tráfego aéreo. Desta situação resultam atrasos dispendiosos: os voos partem e chegam tarde e a poluição aumenta, uma vez que os aviões consomem combustível adicional durante o período de espera no solo ou enquanto aguardam a sua vez de aterrar. Estes atrasos custam às companhias aéreas da União Europeia de 1 300 milhões a 1 900 milhões de euros por ano.

Transporte ferroviário

O caminho-de-ferro tem sofrido um declínio. De 1970 para cá, a sua quota de mercado caiu de 10% para 6% no que diz respeito ao tráfego de passageiros e de 21% para 8% no caso das mercadorias. Os comboios internacionais de mercadorias percorrem a UE a uma velocidade média de apenas 18 quilómetros por hora. A rede ferroviária dispõe de capacidade não utilizada; todavia há engarrafamentos nos troços onde os comboios de passageiros e de mercadorias partilham a linha.

O principal problema que o caminho-de-ferro enfrenta é o de não poder competir com o transporte rodoviário. É não só mais lento, mas também menos fiável no que se refere ao tempo de entrega. As redes ferroviárias nacionais operam segundo normas diferentes e não fizeram o suficiente no sentido de uma integração comum.

O caminho-de-ferro tem vantagens únicas. Trata-se de um meio de transporte seguro e pouco poluente. A sua infra-estrutura abarca uma grande parte do território da UE e na generalidade encontra-se em bom estado de conservação. Se o caminho-de-ferro puder ser revitalizado, constituirá uma alternativa real aos congestionados transportes rodoviários e aéreos.

A União Europeia deu o primeiro passo importante nessa direcção em Março de 2003, altura em que entrou em vigor nova legislação permitindo a operadores ferroviários privados competir com as empresas de caminho-de-ferro públicas no domínio dos serviços de transporte de mercadorias. A concorrência começará por ser possível em 50 000 quilómetros de via principal, onde circulam entre 70% e 80% dos transportes de mercadorias. Outros serviços de transporte de mercadorias da UE se seguirão, o mais tardar, até 2008.



Barcaças como esta transportam mercadorias através de longas distâncias por toda a Europa. Podem atenuar o congestionamento ao retirarem o transporte de mercadorias da estrada durante uma grande parte do percurso.

Vias navegáveis marítimas e interiores

O transporte aquático é, em muitos aspectos, o parente pobre entre os diversos modos de transporte. Nos últimos anos, a frota marítima europeia sofreu uma redução devido à concorrência de bandeiras de conveniência — companhias de navegação registadas em países onde as normas de segurança e a qualificação das tripulações são inferiores às da UE.

Porém, com a chegada de 10 novos membros, a frota da UE passará a representar 26% da marinha mercante mundial.

Além disso, 41% das mercadorias transportadas no espaço da UE viajam por navio no chamado transporte marítimo de curta distância. E essa percentagem está a aumentar. Para fazer frente ao transporte rodoviário e aéreo, a UE abriu os mercados nacionais de navegação à concorrência de navios de outros Estados-Membros.

A rede de vias navegáveis interiores está subaproveitada. Contudo é segura, fiável, silenciosa e eficiente em termos energéticos: uma única barcaça desloca a mesma carga que 110 camiões. O aumento da utilização de navegação marítima de pequeno curso e das vias navegáveis interiores poderia contribuir para uma resposta ao congestionamento rodoviário e à infra-estrutura ferroviária inadequada (ou ineficiente).

Embora cada um dos sectores dos transportes tenha sido liberalizado com êxito e os mercados nacionais tenham sido integrados no mercado único europeu, ainda não há uma política de transportes global e coerente. De uma forma geral, o investimento nacional dos governos da UE tem continuado a favorecer a rodovia

e a ferrovia. Consequentemente, subsistem problemas graves:

- domínio do transporte rodoviário em detrimento de outros modos;
- congestionamento e engarrafamentos;
- efeitos perniciosos para o ambiente e a saúde humana;

- fragmentação dos sistemas de transporte e carência de boas ligações entre as redes regionais ou nacionais.

Redes transeuropeias

Tendo sido alvo de discussão já na década de 1980, as redes transeuropeias (RTE) de transportes e energia foram incluídas no Tratado de Maastricht na qualidade de grande objectivo político. A meta era a criação de rotas verdadeiramente transeuropeias para todos os modos de transporte (rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo, vias navegáveis interiores), com especial incidência em

projectos transfronteiras dispendiosos visando ligar os diversos sistemas nacionais. Foi elaborada uma lista de 14 projectos prioritários, a concluir, o mais tardar, até 2010.

O programa teve um arranque lento. Em 2003, apenas três dos 14 projectos identificados como prioritários haviam sido concluídos, nomeadamente, a ponte e o túnel de Öresund, ligando a Dinamarca e a Suécia, e o aeroporto de Malpensa, em Itália. Isto deve-se em parte aos custos astronómicos da primeira fase de projectos da RTE, estimados em 400 mil milhões de euros.

Os quebra-gelos do Báltico deslocam-se à mesma velocidade que os comboios internacionais na Europa. A UE está a trabalhar para acelerar o transporte ferroviário de mercadorias.



Calcular os custos

Os transportes não podem continuar a crescer como até aqui. Os congestionamentos afectam já os transportes rodoviários, aéreos e ferroviários. Resultam em demoras, desconforto, aumento da poluição, custos mais elevados, menor qualidade dos serviços e perda de competitividade da economia europeia.

Aliado aos engarrafamentos diários, o congestionamento dos transportes rodoviários pode, em determinadas condições atmosféricas, causar o aumento da poluição do ar nos centros urbanos para níveis que representam uma ameaça para a saúde. Além disso, a saturação das estradas em muitas regiões industriais da UE suscita preocupações relativamente à segurança.

Um longo caminho

Em 2003, Londres passou a integrar a lista de cidades europeias que puseram em prática um sistema electrónico de cobrança de acesso de automóveis aos bairros centrais durante as horas de ponta. A UE está a financiar um conjunto de projectos-piloto numa série de cidades que vão de Helsínquia, Gotemburgo e Edimburgo, no norte, a Génova e Roma, no sul, que recorre à identificação electrónica dos veículos, a câmaras electrónicas e a sistemas de posicionamento por satélite. Este tipo de «tarifação rodoviária» é uma das soluções encontradas para o problema urgente do congestionamento urbano. Mas não há remédios fáceis ou rápidos. Cidades de toda a Europa começaram a aplicar uma série de medidas políticas:

- criação de taxas e impostos para promover opções de mobilidade válidas do ponto de vista económico e ambiental;
- encorajar os cidadãos a trocarem os transportes particulares pelos transportes públicos – desde que estes ofereçam serviços rápidos, confortáveis e a baixo preço;
- apoiar a utilização de veículos pouco poluentes, como é o caso dos autocarros alimentados a gás, presentes num número cada vez maior de áreas urbanas.

A UE financia um programa de investigação no domínio dos transportes que tem a missão de reunir estas experiências e tornar a informação, os métodos e as boas práticas daí resultantes disponíveis em toda a União.



Embora a rede ferroviária disponha ainda de alguma capacidade não utilizada, cerca de 20% das principais vias da Europa (16 000 quilómetros de linhas) encontram-se congestionadas. Nos principais aeroportos da UE, 35% dos voos sofrem atrasos de, pelo menos, 15 minutos.

O congestionamento é exacerbado por uma combinação de diversos factores, nomeadamente redes de transportes que não estão interligadas, capacidades que estão subaproveitadas e custos que não são devidamente cobrados ao utente.

Não há, por exemplo, um sistema único de controlo de tráfego aéreo europeu – mas antes 26 subsistemas com 58 centros de controlo de tráfego. Ou seja, o triplo dos existentes numa área correspondente dos Estados Unidos.

As redes ferroviárias nacionais estão na generalidade mal interligadas, veri-

ficando-se a existência de diferentes normas técnicas e sistemas de sinalização. As viagens combinadas, utilizando mais do que um modo de transporte – rodovia-ferrovia ou ferrovia-ar, etc. – estão subaproveitadas. Os custos de construção e manutenção das infra-estruturas de transportes nem sempre são adequadamente cobertos pelos montantes pagos pelos utentes. Este argumento é escutado com frequência no caso dos transportes rodoviários.

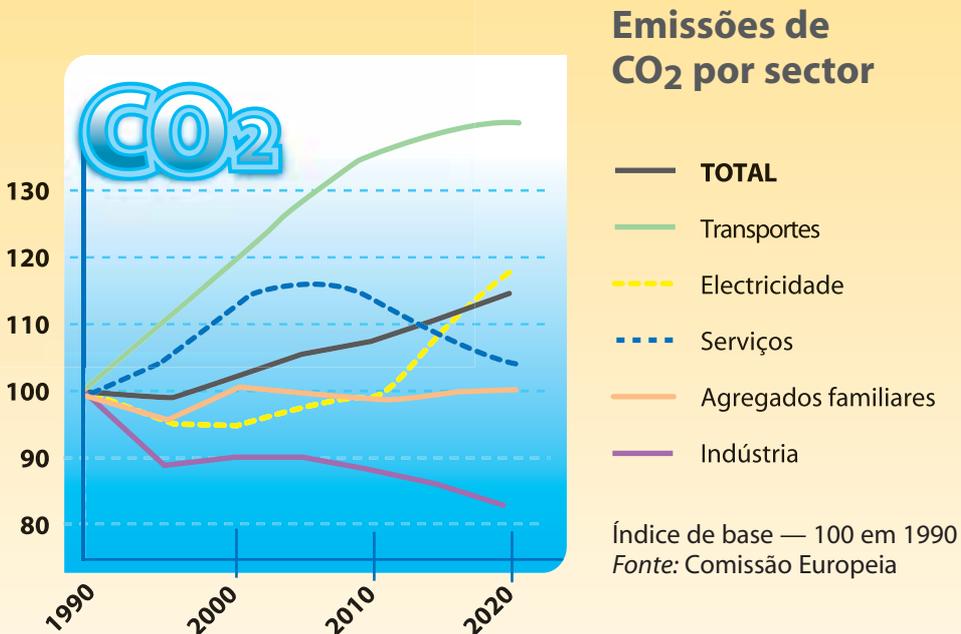
Os congestionamentos e as demoras aumentam o consumo de combustível – e a poluição. Na UE, o sector dos transportes é responsável por 28% das emissões de dióxido de carbono (CO₂), o principal gás causador do efeito de estufa. A maior parte dessa fatia – 84% – resulta dos veículos rodoviários e outros 13% das aeronaves. Embora a maioria das emissões de CO₂ estejam a diminuir, em conformidade com o Protocolo de Quioto, as emissões dos transportes estão a

Necessitamos de acções conjuntas que nos tirem da zona vermelha.

aumentar. Em 2010, prevê-se que sejam quase 40% mais elevadas do que em 1990 – não obstante a meta global da UE de reduzir as emissões de gases causadores do efeito de estufa em 8% durante o mesmo período.

Mas a poluição não é apenas constituída pelas emissões de escape dos veículos. É também o ruído excessivo dos aviões e os derrames de petroleiros naufragados como o *Erika* e o *Prestige*, que mancharam de petróleo as costas de França e Espanha.

Os custos dos acidentes – não só em termos económicos mas também de vidas humanas – têm de ser contabilizados. Embora as viagens aéreas na Europa sejam provavelmente as mais seguras do mundo, mais de 40 000 pessoas morrem ainda nas estradas da UE todos os anos.



Para que a UE reduza a poluição do ar em conformidade com o acordo mundial assinado em Quioto, é necessário uma alteração da tendência actual em matéria de emissões dos transportes.

Uma estratégia para a sustentabilidade

Se as dificuldades que afectam o sector dos transportes são facilmente identificáveis, as soluções também o são. Algumas delas podem ser aplicadas individualmente, mas na sua maioria devem ser executadas em conjugação:

- revitalizar o caminho-de-ferro e outras alternativas ao transporte rodoviário de mercadorias;
- levar o tráfego de mercadorias a trocar a estrada por modos de transporte alternativos, sobretudo o ferroviário, mas também o transporte marítimo de pequena distância e as vias navegáveis interiores;
- encorajar as pessoas a optarem pelo comboio em vez do avião em viagens curtas (menos de 400 quilómetros);
- promover alternativas que combinem modos de transporte para o tráfego de passageiros e de mercadorias;
- nos projectos da rede transeuropeia, dar prioridade à eliminação dos grandes estrangulamentos de fronteira, em particular no sector ferroviário, como no caso das travessias alpinas ou da passagem dos Pirenéus;
- levar os utentes dos sistemas de transportes a pagarem mais directamente pelas infra-estruturas ou sistemas que utilizam;
- reduzir a poluição e as fontes de poluição e aumentar a protecção e a segurança.

Marco Polo vem em nosso auxílio

Uma das formas de aliviar o congestionamento rodoviário é a aplicação do tráfego eficiente de mercadorias da origem ao destino recorrendo a dois ou mais modos de transporte numa cadeia integrada. Cada modo tem os seus pontos fortes e fracos no que se refere à capacidade de carga, à flexibilidade, ao consumo de energia, à segurança e ao impacto ambiental. Assim, os modos devem ser combinados de maneira a aproveitar as suas virtudes, montando-se uma cadeia de transporte que é na globalidade mais eficiente, rentável e sustentável.

Outra abordagem possível é transferir inteiramente o transporte de mercadorias da rede rodoviária para outros modos. O programa Marco Polo da UE, proposto em 2002, ajudará a transferir uma parte maior do transporte de mercadorias das estradas para o transporte marítimo de curta distância, o caminho-de-ferro e a navegação interior. O objectivo é financiar projectos para novos serviços não rodoviários de transporte de mercadorias e apoiar o lançamento de serviços ou sistemas transfronteiras de interesse estratégico para a Europa. O Marco Polo, com um orçamento de 115 milhões de euros, deverá decorrer entre 2003 e 2007.

Numa economia de mercado democrática como a da União Europeia, estas soluções (por muito desejáveis) não podem ser impostas por uma directiva da UE ou executadas por decreto governamental. Assim, no que se refere à redução do congestionamento rodoviário, temos de recorrer a incentivos — por exemplo, o investimento orientado para outros modos de transporte que possam suportar o excedente — e a programas de fixação de tarifas que reflectam o custo real da utilização da rodovia e fomentem uma transferência natural das estradas para modos de transporte alternativos.

No entanto, a alteração do equilíbrio dos transportes exigirá também a actuação das autoridades nacionais e locais, no sentido de promover transportes públicos rápidos, eficientes, seguros e a preços reduzidos, organizar padrões de trabalho e horários escolares de forma a disseminar o tráfego de hora de ponta e pôr em prática políticas financeiras que fomentem o investimento no sector dos transportes. Também é necessário que a política económica geral e a política de concorrência estejam em harmonia com estes objectivos.

Até aqui, a actividade de transporte na UE mostrou tendência para acompanhar o crescimento global da economia, como se houvesse uma relação automática. Mas essa situação já não é comportável. Entre 1998 e 2010, o produto interno bruto da União Europeia (PIB) deverá aumentar 40% a 50%: não podemos permitir que os transportes cresçam na mesma razão durante esse período.

Para quebrar a relação entre a taxa de crescimento da economia global e a taxa de crescimento do sector dos transportes, a Europa tem de utilizar as capacidades de transporte e sistemas existentes com maior intensidade e eficiência. Se isso for alcançado, a Comissão Europeia estima que, entre 1998 e 2010, o tráfego de mercadorias crescerá apenas 38% e o tráfego automóvel de passageiros, por seu turno, poderá aumentar não mais de 21%.

Irá o caminho-de-ferro agarrar esta oportunidade?

O êxito na transferência de passageiros e mercadorias das estradas da Europa dependerá principalmente da melhoria das ferrovias, em particular no caso do transporte de mercadorias. Os utentes necessitam de ter confiança na fiabilidade e na pontualidade do caminho-de-ferro. A abertura dos mercados nacionais de transporte de mercadorias em 2003 faz parte dessa estratégia. Além disso, é necessário criar gradualmente uma rede de vias principais exclusivamente dedicadas aos serviços de mercadorias para assegurar que o transporte destas tenha a mesma importância comercial que o tráfego de passageiros.

Os custos das vantagens rodoviárias

O sector dos transportes rodoviários de mercadorias oferece aos seus clientes serviços rápidos, eficientes, flexíveis e a preços acessíveis. Cerca de 44% das mercadorias transportadas na UE são-no por estrada.

Mas o sector enfrenta uma concorrência feroz, que tenta alguns transportadores a reduzir os preços ilegalmente para ganhar quota de mercado ou a ignorar a legislação no domínio social e da segurança. Portanto, a legislação social deve ser aplicada e as fiscalização da segurança reforçada. Outro factor vital para determinar a quota que cabe à estrada na globalidade dos transportes é a tarifação rodoviária – garantir que a cobrança pela utilização das estradas reflecta os custos totais da construção e manutenção da infra-estrutura, da procura de soluções para o congestionamento, do cumprimento das normas ambientais e da redução de acidentes.

Auto-estradas do mar

O transporte marítimo de curta distância pode ser utilizado para criar auto-estradas marítimas que contornem os estrangulamentos em terra – auto-estradas que poderiam ser integradas nas redes transeuropeias a par

das rodovias e das ferrovias. Será necessário criar melhores ligações entre os portos e o caminho-de-ferro e as vias navegáveis interiores, aliadas a melhores serviços portuários. O investimento em novo equipamento de transbordo pode integrar a navegação interior neste tipo de estrutura de transportes.

Liberdade significa pôr fim ao estrangulamento nas cidades europeias.



© Reiff Brunsden / Van Pays Media

A navegação: os transportes na via rápida

Em 2000, uma empresa italiana lançou um serviço de *ferry* que transporta camiões completos, e não apenas contentores ou reboques, de Génova para Barcelona em 12 horas. Rápido e fiável, este serviço tem tido muito êxito. Ao combinar a capacidade do transporte marítimo com a flexibilidade da estrada, permite às empresas de transporte rodoviário de mercadorias evitar algumas das auto-estradas mais movimentadas da Europa a um preço competitivo. Mas há um senão: as taxas portuárias podem afetar a viabilidade financeira do serviço.

Um único céu, um único conjunto de regras

Um sistema comum europeu de gestão do tráfego aéreo pode tornar as viagens aéreas mais eficientes. A actual manta de retalhos de sistemas nacionais causa atrasos e custos acrescidos. A criação de um «céu único europeu» (conforme proposta da Comissão Europeia) reestruturará o espaço aéreo europeu de acordo com os fluxos de tráfego e não com as fronteiras nacionais. Os benefícios daí decorrentes são óbvios:

- as aeronaves utilizarão rotas directas, poupando às companhias aéreas tempo e dinheiro e reduzindo os impactos ambientais;
- a melhoria da coordenação transfronteiras reduzirá os atrasos significativamente;
- uma melhor cooperação entre a aviação civil e militar aliviará os piores problemas de congestionamento no coração da Europa.

A reforma nos ares será acompanhada por reformas no solo, nomeadamente, novas regras para atribuição de direitos de aterragem e descolagem e uma revisão das taxas de aeroporto para dissuadir as transportadoras aéreas de concentrar os voos em certas horas do dia.

Mistura de modos

A combinação de diferentes modos de transporte de forma a oferecer melhores ligações globais (designada «intermodalidade», na gíria dos especialistas) tem uma importância fundamental no desenvolvimento de alternativas ao transporte rodoviário. Alguns dos principais portos dispõem já de terminais de carga avançados e de boas ligações ao caminho-de-ferro ou a canais de forma a integrar os diferentes modos de transporte. Embora ainda corresponda a uma pequena parte das mercadorias deslocadas — 2% a 4% —, o transporte intermodal está a crescer a uma média de cerca de 10% ao ano.

O transporte de mercadorias beneficiará da harmonização técnica e da capacidade dos diferentes sistemas operarem em conjunto, sobretudo no que diz respeito ao tráfego de contentores. O papel do transporte combinado ferroviário-rodoviário na atenuação do congestionamento rodoviário nos principais itinerários norte-sul através dos Alpes depende em parte da capacidade de resposta do caminho-de-ferro a este desafio.

Para permitir mais facilmente aos passageiros combinarem as viagens aéreas com o caminho-de-ferro, serão desenvolvidos meios ferroviários nos aeroportos europeus. Para encorajar os passageiros a utilizarem modos de transporte combinados em geral, estão a dar-se passos para o desenvolvimento de sistemas integrados de tarifação e de tratamento de bagagem.

Uma combinação que resulta

Iniciar ou terminar viagens aéreas por comboio é cada vez mais frequente e aceite pelos viajantes. A Air France e a empresa ferroviária Thalys, que explora comboios de alta velocidade entre Bruxelas e Paris, estabeleceram um acordo através do qual todos os clientes da Air France que se desloquem de Bruxelas para apanhar um voo de médio ou longo curso em Paris viajam para esta cidade num comboio Thalys. Têm lugares reservados no comboio e viajam com o bilhete de avião. É possível efectuar o *check-in* prévio da bagagem na estação ferroviária de Bruxelas, e estão previstas instalações para *check-in* definitivo numa fase posterior.



© Karl Sier / Noni Pops Media



© Paul Barton / Noni Pops Media

Duas formas de viajar sem causar poluição.

Grande solução para grandes problemas

À medida que a União Europeia se expande, cresce a necessidade de investimento em infra-estruturas de dimensão europeia. Com o alargamento, os troços dos corredores da RTE que abrangem os novos Estados-Membros vão requerer uma atenção especial para se evitarem grandes estrangulamentos. A adesão à União trará um aumento do comércio e das deslocações que as actuais infra-estruturas estão, em muitos casos, mal preparadas para enfrentar.

Noutras regiões da União, o programa das RTE necessita de ser revitalizado. Foram identificados novos projectos prioritários: transporte rodoviário-ferroviário combinado entre o sul da Alemanha e Viena; ligações ferroviárias de alta velocidade em Itália e Espanha; a expansão dos sistemas de

rios navegáveis, como o Danúbio; o programa Galileu de radionavegação (ver caixa).

As RTE necessitam de financiamento inovador. A Comissão Europeia pretende elevar o actual tecto de financiamento da UE de 10% para 20% no que se refere a projectos que visam eliminar os estrangulamentos ferroviários nas barreiras naturais e nas fronteiras com os novos Estados-Membros. É necessário promover igualmente parcerias de financiamento entre o sector público e o sector privado. Nos casos em que o financiamento directo público e/ou privado não for suficiente, essa lacuna deverá ser compensada por novas políticas de tarifação das infra-estruturas. Foram propostos mecanismos que permitirão que as receitas das portagens das auto-estradas cubram outros custos para lá da exploração e desenvolvimento da rede rodoviária em questão.



© Getty Images / Van Pops Media

Os eléctricos são fundamentais no sistema de transportes públicos de Praga.

Transportes para benefício dos utentes

Aliviar o congestionamento, reduzir as demoras e a poluição, reequilibrar os volumes de passageiros e mercadorias entre os diversos modos de transporte, financiar e executar atempadamente projectos plurianuais de RTE — acções deste tipo beneficiarão todos os utentes dos sistemas de transporte, quer sejam operadores comerciais, consumidores individuais ou governos nacionais, regionais ou locais. E todos os Estados-Membros da UE, mais antigos e mais novos, sairão a ganhar.

A intenção das instituições da UE e dos governos nacionais não é reduzir arbitrariamente o número de veículos que utilizam as estradas europeias, mas sim garantir o transporte rodoviário para o futuro. Ao fim e ao cabo, a nossa mobilidade pessoal e o nosso bem-estar económico dependem disso. A redução do número de viagens rodoviárias só pode ser concretizada através da opção livre dos utentes da estrada — mas é necessário incentivar essa opção.

A utilização racional dos automóveis pode ser fomentada se as autoridades nacionais ou locais oferecerem alternativas na forma de transportes públicos de qualidade que sejam rápidos, seguros, confortáveis e pouco poluentes.

Um preço justo

A par de uma utilização mais racional dos automóveis — e dos veículos pesados — é necessário que os utentes da estrada paguem directamente certos custos que actualmente são sustentados pelo conjunto da sociedade. As tarifas pagas pelos utentes não reflectem, por exemplo, os custos totais da infra-estrutura, do congestionamento, dos prejuízos ambientais e dos acidentes. Mas este problema também se coloca para outros modos de transporte.

Manter o contacto graças ao Galileu

O programa Galileu é um sistema europeu de navegação por satélite baseado numa rede de 30 satélites e estações terrestres que, entre si, cobrem toda a superfície da Terra. Permite localizar objectos em qualquer parte do mundo com margem de erro inferior a um metro. O Galileu, que custará entre 3 200 milhões e 3 400 milhões de euros e estará operacional, o mais tardar, em 2008, é o primeiro sistema mundial de posicionamento e navegação por satélite concebido apenas para fins não militares. Competirá com o GPS (Global Positioning System — Sistema de Posicionamento Global), dispositivo norte-americano que, na prática, detém o monopólio mundial. Embora o Galileu tenha aplicação noutros sectores, o dos transportes, em todas as suas formas — aéreo, marítimo, rodoviário ou ferroviário — é o seu principal cliente.

É imperativo que haja um sistema justo que coloque todos os operadores e todos os modos de transporte em pé de igualdade – um sistema no qual a tarifação da utilização das estradas, aeroportos, ferrovias e vias navegáveis varie de acordo com os seguintes factores:

- categoria da infra-estrutura,
- período do dia,
- distância percorrida,
- dimensão e peso do veículo,
- outros factores que afectem o congestionamento, o ambiente e a deterioração da infra-estrutura em causa.

Todas as receitas suplementares geradas deverão ser aplicadas no financia-

mento de novos projectos de infra-estruturas de transportes.

Melhores normas de segurança rodoviária

Em média, morrem 112 pessoas por dia nas estradas da União Europeia – mais de 40 000 pessoas por ano. Os custos humanos e económicos são inaceitáveis. Em termos estritamente económicos, os acidentes rodoviários custam à UE 2% do seu PIB todos os anos.

A Comissão Europeia definiu a meta de reduzir para metade o número de mortes na estrada até 2010. Pretende que os países da UE cumpram este objectivo através da harmonização das sanções aplicáveis por excesso de velocidade e por condução sob o efeito do álcool, de melhor sinalização e de um reforço ainda maior das nor-

A distância mais curta entre dois pontos é uma linha recta

Contudo, a actual rede de tráfego aéreo confina as aeronaves a corredores específicos para evitar o espaço aéreo militar. Em consequência, os aviões vêm-se muitas vezes obrigados a fazer o percurso mais longo para chegar ao seu destino ou têm de esperar a sua vez para utilizar o corredor. As propostas relativas ao «céu único europeu» baseiam-se no conceito de «utilização flexível do espaço aéreo», que atribui rotas na base da capacidade disponível e não segundo a utilização civil-militar. Isto reduzirá os tempos de viagem, pois permite aos operadores escolher a rota mais económica, mais rápida e mais directa. Entre as áreas beneficiadas, encontram-se o sul de Inglaterra, os países do Benelux e a França, onde ocorrem dois terços dos atrasos no tráfego aéreo europeu.



© Ramon Millan

*Março de 2003:
voluntários retiram crude
de uma praia após a
catástrofe do Prestige.*

mas de segurança dos veículos automóveis.

O mesmo para a segurança marítima

Na sequência de grandes derrames de petróleo ao largo das costas de França e Espanha, os governos da UE estão a pôr em prática medidas severas para reduzir o risco deste tipo de poluição no futuro, nomeadamente:

- fiscalizações mais rigorosas dos navios que utilizam portos da UE;
- sanções penais e pecuniárias para todos os que contribuam, por negligência grave, para um derrame de petróleo de grande dimensão ou que efectuem descargas deliberadas de petróleo ou resíduos no mar;
- eliminação progressiva acelerada de petroleiros de casco simples, substituindo-os por navios de casco duplo;

- até lá, proibição do transporte de fuelóleo pesado em petroleiros de casco simples.

Direitos e responsabilidades dos utentes

A política de transportes da UE tem ajudado a oferecer aos cidadãos serviços de transporte de alta qualidade a preços acessíveis. Entretanto, os cidadãos adquiriram direitos importantes. A UE adoptou uma carta dos direitos dos passageiros aéreos, incluindo o direito a indemnização em caso de acidente ou de reservas em excesso, bem como o direito à informação. A Comissão Europeia pretende estender a carta a outros modos de transporte e incluir nela um conjunto de responsabilidades do utente.

Conclusões: gerir a mudança

Três coisas são claras quanto ao futuro da política europeia de transportes:

- os problemas são muitos e foram identificados;
- as soluções também são evidentes, mas a sua aplicação é difícil;
- é essencial uma abordagem global, com a participação de todos os intervenientes – aos níveis local, nacional e europeu.

A adesão de 10 novos países representa um desafio e uma oportunidade. A eliminação dos principais estrangulamentos nas suas fronteiras com o resto da UE exige um investimento de 90 000 milhões de euros até 2015, segundo a Comissão Europeia. Embora os sistemas de transportes da Europa Central e Oriental tenham tradicionalmente preferido o caminho-de-ferro à estrada, esta tendência inverteu-se quando esses países adoptaram economias baseadas no mercado, tendo os transportes de mercadorias rapidamente migrado da via férrea para a rodovia. Actualmente, nos novos Estados-Membros, o caminho-de-ferro é responsável por 40% do tráfego de mercadorias. Através de um investimento direccionado, a Comissão espera segurar essa quota nos 35% em 2010.

A política de transportes da Europa encontra-se numa encruzilhada. O

futuro depende da utilização racional do transporte rodoviário, transferindo-o da estrada para o caminho-de-ferro (e para as vias aquáticas) e do ar para a via férrea, sem perder competitividade, eficiência, velocidade e conforto, efectuando mais viagens que incluam uma combinação de vários modos e reduzindo a poluição relacionada com os transportes.

Os transportes só podem cumprir os requisitos do desenvolvimento sustentável desde que se verifiquem as seguintes condições:

- vontade política e determinação para resolver os problemas em colaboração;
- uma nova visão dos transportes urbanos que preveja a utilização racional de automóveis particulares;
- melhorias na qualidade dos serviços para compensar o crescimento dos custos da mobilidade;
- um método adequado para financiar as infra-estruturas e eliminar os estrangulamentos;
- coerência entre a política de transportes da UE e outras políticas fundamentais, nomeadamente económica, ambiental, fiscal, social e orçamental, e o ordenamento do território.

Outra documentação



As prioridades da UE no domínio dos transportes estão definidas num livro branco publicado pela Comissão Europeia em 2001, intitulado *A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções* (ISBN 92-894-0345-4) e está disponível no sítio web «Europa» da UE em <http://europa.eu.int/scadplus/leg/pt/lvb/l24007.htm>

Toda a informação e documentos relevantes da UE estão disponíveis no sítio web «Europa» em http://europa.eu.int/pol/trans/index_pt.htm

Comissão Europeia

A Europa numa Encruzilhada

A necessidade de transportes sustentáveis

Série: *A Europa em movimento*

Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

2003 – 22 p. – 16,2 x 22,9 cm

ISBN 92-894-5930-1

Os transportes fazem chegar os benefícios da União Europeia directamente aos cidadãos. Pessoas e mercadorias podem deslocar-se de um país para outro sem impedimentos. Graças aos preços acessíveis das viagens, podemos deslocar-nos livremente em trabalho ou em lazer – por estrada, por caminho-de-ferro, por ar ou por mar. Todos aqueles produtos que contribuem para caracterizar o nosso estilo de vida jamais foram transportados pela Europa em maior quantidade e variedade e com tanta rapidez. A concorrência fomentada pela UE entre os diversos modos de transporte conteve os preços. Mas, como esta brochura demonstra, os transportes são vítimas do seu próprio êxito. A nossa mobilidade está actualmente ameaçada pelo congestionamento, pelos atrasos e pela poluição. Exige-se uma mudança, e a política de transportes da UE pretende concretizá-la.

Mais informações sobre a União Europeia



Na Internet, através do servidor Europa (<http://europa.eu.int>), podem ser obtidas informações em todas as línguas oficiais da União Europeia.



Existem centenas de centros locais de informação da UE espalhados por toda a Europa. Pode encontrar o endereço do centro mais próximo em: europa.eu.int/comm/relays/index_pt.htm



EUROPE *DIRECT* é um serviço que responde às suas questões sobre a União Europeia. Pode contactar o serviço telefonando para o número verde único **00 800 6 7 8 9 10 11** [ou, se estiver fora da UE, para o (32-2) 299 96 96] ou enviando uma mensagem electrónica via europa.eu.int/europedirect

Para obter informações e publicações em língua portuguesa sobre a União Europeia, pode contactar:

REPRESENTAÇÃO DA COMISSÃO EUROPEIA

Representação em Portugal

Largo Jean Monnet, 1-10.º
P-1269-068 Lisboa
Tel.: (351) 213 50 98 00
Internet: euroinfo.ce.pt
E-mail: burlis@cec.eu.int

GABINETE DO PARLAMENTO EUROPEU

Gabinete em Portugal

Largo Jean Monnet, 1-6.º
P-1269-070 Lisboa
Tel.: (351) 213 57 80 31 – 213 57 82 98
Fax: (351) 213 54 00 04
Internet: www.parleurop.pt
E-mail: EPLisboa@europarl.eu.int

Existem representações ou gabinetes da Comissão Europeia e do Parlamento Europeu em todos os Estados-Membros da União Europeia. Noutros países do mundo existem delegações da Comissão Europeia.

A União Europeia



- Estados-Membros da União Europeia
- Novos Estados-Membros com adesão prevista em 2004
- Países candidatos

PT



Os transportes fazem chegar os benefícios da União Europeia directamente aos cidadãos. Pessoas e mercadorias podem deslocar-se de um país para outro sem impedimentos. Graças aos preços acessíveis das viagens, podemos deslocar-nos livremente em trabalho ou em lazer – por estrada, por caminho-de-ferro, por ar ou por mar. Todos aqueles produtos que contribuem para caracterizar o nosso estilo de vida jamais foram transportados pela Europa em maior quantidade e variedade e com tanta rapidez. A concorrência fomentada pela UE entre os diversos modos de transporte conteve os preços. Mas, como esta brochura demonstra, os transportes são vítimas do seu próprio êxito. A nossa mobilidade está actualmente ameaçada pelo congestionamento, pelos atrasos e pela poluição. Exige-se uma mudança, e a política de transportes da UE pretende concretizá-la.



Serviço das Publicações

Publications.eu.int

ISBN 92-894-5930-1



9 789289 459303 >