

RESPOSTAS AO PARLAMENTO EUROPEU
QUESTIONÁRIO DESTINADO À COMISSÁRIA INDIGITADA
Adina VĂLEAN
Comissária indigitada para os Transportes

1. Competência geral, empenho europeu e independência pessoal

Quais são os aspetos das suas qualificações e experiência pessoal que considera particularmente relevantes para exercer as funções de comissária e promover o interesse geral europeu, nomeadamente no domínio pelo qual poderá vir a ser responsável? Quais são as suas motivações? De que modo contribuirá para a apresentação da agenda estratégica da Comissão? Como tenciona aplicar na prática a integração da perspectiva de género e integrar esta última em todas as áreas políticas da sua pasta? Que garantias de independência pode dar ao Parlamento Europeu e como tenciona assegurar que nenhuma das suas atividades passadas, presentes ou futuras possa levantar dúvidas sobre o desempenho das suas funções na Comissão?

A União Europeia é o maior esforço democrático jamais realizado em prol dos cidadãos e das comunidades do nosso continente. Em constante evolução, a visão dos pais fundadores tem garantido os nossos ideais de paz, prosperidade e proteção durante mais de sessenta anos. Depositei a minha confiança e as minhas esperanças na Europa desde que enveredei pelo domínio das políticas públicas em 1997 e trabalhei convosco nesta casa durante 12 anos, para fazer avançar as aspirações democráticas dos europeus. Acredito numa Europa aberta, próspera e inclusiva onde ninguém é deixado para trás e onde ninguém se sente à margem. A liberdade e a democracia são os pilares que estruturam todas as minhas iniciativas passadas e futuras.

Quando integrei o Parlamento Europeu, em 2007, trazia comigo a esperança e a confiança dos meus compatriotas, desejosos de se juntarem à família europeia, dividida por cinquenta anos de totalitarismo e pela pesada cortina de ferro. Acolhida com calor e abertura, fui testemunha de como o coração da Europa, antes dividido em duas partes, a oriental e a ocidental, começou de novo a pulsar com um só.

Dentro de poucos dias estarei perante vós para vos pedir que confiem na Comissão Europeia e na sua comissária indigitada responsável pelo pelouro dos Transportes, enquanto parceiros para a promoção de políticas destinadas a consolidar os transportes enquanto elemento essencial do bem-estar, da sustentabilidade e do desenvolvimento económico da Europa. Trata-se de um serviço essencial para os nossos cidadãos, que apoia nomeadamente a liberdade de circulação de pessoas, bens e serviços e presta um contributo fundamental para a coesão em todo o continente. Além disso, tornar a nossa mobilidade sustentável é fundamental para a descarbonização do nosso continente e para o cumprimento do nosso compromisso de, até 2050, fazer da nossa economia uma economia neutra em carbono. Apoio plenamente as orientações políticas apresentadas pela Presidente eleita Ursula von der Leyen e empenhar-me-ei em fazer dos transportes um dos principais catalisadores dessa visão.

Enquanto membro do Parlamento Europeu, tive a honra de presidir a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI). Esta experiência foi extremamente importante para mim, uma vez que me deu a oportunidade de apoiar colegas que trabalham como relatores nos trólogos relativos ao pacote mais ambicioso concebido até à data para reduzir a pegada de carbono. A revisão do regime de comércio de licenças de emissão, incluindo a sua extensão à aviação, e a adoção do pacote «Energias Limpas» no seu conjunto, constituíram um exercício extremamente bem-sucedido para o Parlamento Europeu e a Comissão Europeia, uma vez que trabalharam em conjunto para pôr em prática a arquitetura de descarbonização mais avançada deste planeta. Farei apelo a todos os conhecimentos adquiridos na Comissão ENVI e empenhar-me-ei plenamente para prosseguir o caminho que fixámos, fazendo com que TODOS os meios de transporte contribuam efetivamente para a descarbonização da Europa.

Após as últimas eleições europeias, regresssei à Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia (ITRE), na qual trabalhei durante dez anos a partir de 2007. As responsabilidades desta presidência permitiram-me prosseguir os esforços destinados a conceber um novo futuro industrial para que a Europa se torne neutra em carbono até 2050. Esta visão irá reclamar cadeias de valor, modelos de negócio e incentivos novos, que farão com que a nossa transição seja um sucesso económico mundial. Na Comissão ITRE, tivemos a oportunidade de reforçar o orçamento das agências, dos programas de investigação e inovação e das empresas comuns que incluíam prioridades em matéria de transportes no orçamento de 2020. Este orçamento tem de servir de ponte para o novo Quadro Financeiro Plurianual (QFP), a fim de manter um nível estável de investimento nos anos vindouros. É crucial dispor de um orçamento suficiente para programas relacionados com os transportes, como o Mecanismo Interligar a Europa, que constituem a coluna vertebral do apoio à liberdade de circulação e ao funcionamento eficaz do mercado interno.

O Mecanismo Interligar a Europa representa, juntamente com o fim das tarifas de itinerância, o resultado mais precioso do meu trabalho direto no Parlamento Europeu. Durante a última legislatura, trabalhei com os colegas relatores da Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) e logrei criar o instrumento mais importante para o investimento nas redes de transportes, energia e telecomunicações, que está agora a financiar a conclusão das nossas redes principais e globais, bem como as ligações vitais cuja inexistência contribuía para o isolamento das nossas comunidades.

Os transportes têm de ser sustentáveis, seguros, inteligentes, fiáveis e módicos. Trata-se de um desafio de monta, mas também uma enorme oportunidade para a UE. A descarbonização é uma prioridade fundamental para a nova Comissão e será abordada no futuro pacto ecológico europeu e na revisão dos objetivos climáticos para o período 2030/2050. Os transportes são atualmente responsáveis por quase um quarto de todas as emissões da UE. Na transição para uma economia sem impacto no clima até 2050, de acordo com a modelização científica, precisamos de reduzir as emissões de CO₂ provenientes dos transportes em cerca de 90 %.

Por conseguinte, trabalharei em estreita colaboração com o vice-presidente executivo designado Frans Timmermans para fazer dos transportes um elemento central do Pacto Ecológico Europeu. A título de contributo importante para este desígnio, fui incumbida pela Presidente eleita, na carta de missão que me enviou em 7 de novembro, de apresentar uma estratégia global para uma mobilidade inteligente e sustentável. Neste contexto, gostaria nomeadamente de ter em conta a contribuição do Parlamento Europeu. Para ter êxito, a estratégia necessita de um amplo apoio político. O desafio consiste em fazer com que os

transportes tomem medidas ambiciosas no sentido da descarbonização e da maximização dos benefícios da mobilidade sustentável e inteligente para os nossos cidadãos e as nossas empresas. O nosso objetivo é que a Europa seja bem-sucedida na sua transição para um sistema de transportes menos poluente. Consistirá também em colocar o sistema e as normas dos transportes da Europa na vanguarda dos novos desenvolvimentos. Para tal, é necessária uma abordagem holística, que mobilize todos os instrumentos ao nosso dispor e todas as partes interessadas a todos os níveis, e que abranja a totalidade do sistema de transportes: veículos, combustíveis, infraestruturas, regulamentação, normas técnicas e instrumentos de financiamento.

Devemos começar por **tomar medidas ambiciosas para reduzir as emissões de todos os modos de transporte**: os transportes rodoviário, aéreo e marítimo devem todos desempenhar o seu papel. Por exemplo, na aviação, a ausência de um céu único europeu faz com que os nossos voos sejam desnecessariamente mais longos e poluentes. Os ganhos de eficiência decorrentes da plena implementação do céu único europeu permitiriam reduzir as emissões provenientes da aviação em, pelo menos, 10 %.

Precisamos de utilizar **incentivos em matéria de preços e aplicar o princípio do «poluidor-pagador»**. Assim, vou trabalhar em conjunto com o vice-presidente indigitado Frans Timmermans para reduzir a atribuição gratuita de licenças às companhias aéreas no âmbito do regime de comércio de licenças de emissão, com o objetivo de as eliminar progressivamente e de alargar o regime de comércio de licenças de emissão aos transportes marítimos. Estas medidas, que contribuem para a realização dos objetivos do Pacto Ecológico Europeu, são tão importantes como a melhoria das normas e dos requisitos técnicos. Os utilizadores e poluidores devem suportar os custos das suas viagens, nomeadamente os custos ambientais, devendo nós aplicar tarifas inteligentes pela utilização das infraestruturas.

Devemos promover alternativas atrativas, módicas e **mais sustentáveis**:

Trabalharei no sentido de fomentar os transportes ferroviários, especialmente o transporte de mercadorias e as ligações de alta velocidade. Tenciono conceber uma política de mobilidade urbana que promova transportes públicos limpos e as deslocações de bicicleta e a pé. Além disso, devemos complementar a atual oferta de mobilidade, explorando plenamente as soluções inteligentes e colaborativas para o transporte local por chamada e a micromobilidade. A micromobilidade é um domínio que irei estudar de forma ativa. Este setor tem um inegável potencial para reduzir o congestionamento. No entanto, há aspetos que precisam de ser examinados mais aprofundadamente, por exemplo o historial de segurança do setor, as suas condições de emprego bem como as suas credenciais ambientais e de emissão de gases com efeito de estufa. Enquanto decisores políticos, temos de garantir que a Europa pode aproveitar o potencial da micromobilidade e, simultaneamente, limitar os seus possíveis efeitos negativos. Acelerar a **adesão aos combustíveis sustentáveis** nos transportes rodoviários, aéreos, marítimos e por vias navegáveis interiores proporcionará ao setor uma verdadeira oportunidade de dar um grande passo em frente rumo à descarbonização e à sustentabilidade.

Trabalharei no sentido de **completar e modernizar a nossa rede de infraestruturas** a fim de tornar os transportes mais seguros, mais justos, mais fiáveis, mais abrangentes, mais conectados nos planos intermodal e transfronteiras e mais sustentáveis.

Pretendo também garantir que a nossa viagem rumo à sustentabilidade represente uma oportunidade para todos, sem esquecer ninguém. Estou também profundamente empenhada em garantir condições de trabalho justas e em proteger os direitos dos passageiros.

O Pacto Ecológico Europeu e a nova estratégia industrial terão de avançar a par. Quero que a indústria da UE prospere e produza resultados a nível mundial, através da inovação, da digitalização e da modernização. A aviação e os transportes marítimos, em especial, são setores mundiais que exigem também uma ação e uma liderança de alcance mundial para proteger o ambiente de forma eficaz.

Se alcançarmos um justo equilíbrio, e é essa a minha prioridade, todos irão beneficiar, os cidadãos, a economia e o ambiente.

A título pessoal, estou empenhada na igualdade de género e subscrevo plenamente a visão da Presidente eleita: posso assegurar-vos que o meu gabinete será adequadamente equilibrado em termos de género, experiência e geografia.

O setor dos transportes é um dos setores mais dominados pelos homens. Tendo em conta que as respostas mais eficazes aos novos desafios se obtêm com pessoas com competências e mentalidades diferentes, é essencial promover a diversidade num setor que irá sofrer profundas alterações nos próximos anos e que já enfrenta situações de penúria de mão de obra. Terei o maior gosto em incentivar «As Mulheres nos Transportes – Plataforma da UE para a Mudança» e a rede de embaixadores da diversidade. Contribuirei também ativamente para a próxima estratégia europeia para as questões de género. Vou fazê-lo em parceria com a comissária indigitada para a Igualdade, Helena Dalli, bem como com a vice-presidente indigitada para a Proteção do Modo de Vida Europeu, Margaritas Schinas.

2. Gestão da pasta e cooperação com o Parlamento Europeu

De que modo avaliaria o seu papel enquanto membro do Colégio de comissários? Em que sentido se consideraria responsável e obrigada a prestar contas, perante o Parlamento, por ações suas ou dos seus serviços? Que compromissos específicos está disposta a assumir em termos de reforço da transparência, de maior cooperação e de tomada em consideração efetiva das posições e pedidos ao Parlamento em matéria de iniciativa legislativa? Relativamente às iniciativas previstas e aos procedimentos em curso, está disposta a transmitir ao Parlamento as informações e os documentos, em pé de igualdade com o Conselho?

Se a minha nomeação for confirmada, assumirei total responsabilidade política pelas atividades na minha área de competências, conforme estabelecido na carta de missão que me foi enviada em 7 de novembro. Atribuo uma grande importância ao princípio da colegialidade, pelo que irei colaborar plenamente com os outros membros do Colégio. Irei envolver estreitamente os meus colegas no desenvolvimento e na execução de iniciativas políticas.

Enquanto antiga deputada e atual deputada ao Parlamento Europeu, sei quão importante é uma colaboração estreita com o Parlamento Europeu.

Para mim, isto é de extrema importância. Trabalharei com o Parlamento e as comissões competentes em todas as fases do processo de elaboração de políticas e do diálogo político.

Uma cooperação interinstitucional eficaz é essencial para o funcionamento do sistema institucional da UE e para a eficiência e legitimidade do processo decisório da UE. Este baseia-se em certos princípios orientadores que estou plenamente empenhada em respeitar, nomeadamente a abertura, a confiança mútua, a eficiência e o intercâmbio regular de

informações. As orientações políticas e as cartas de missão da Presidente eleita refletem plenamente estes princípios e salientam a intenção de reforçar a relação especial entre o Parlamento Europeu e a Comissão. Se a minha nomeação for confirmada, trabalharei para alcançar este objetivo e fá-lo-ei no pleno respeito das disposições do Acordo-Quadro de 2010 e do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» de 2016. Vou gerir as minhas interações com o Parlamento de forma aberta, transparente e construtiva, a fim de construir essa relação de confiança mútua.

Em conformidade com as orientações políticas da Presidente eleita, von der Leyen, estarei disponível para participar em todas as reuniões das comissões pertinentes e nas discussões tripartidas. Assegurarei que as comissões parlamentares sejam envolvidas em todos os desenvolvimentos importantes sob a minha responsabilidade. Ao mesmo tempo, estou plenamente consciente da importância da igualdade de tratamento do Parlamento e do Conselho enquanto legisladores.

Comprometo-me igualmente a basear as relações com o serviço da Comissão sob a minha responsabilidade nos princípios da lealdade, da confiança, da transparência, do intercâmbio de informação e da assistência mútua. Concretamente, garantirei um fluxo de informação regular com o presidente da Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN), mas também com o presidente da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI) e com outras comissões pertinentes. Vou também comunicar diretamente com os membros das comissões e assegurar que estou disponível para reuniões bilaterais. Assegurar-me-ei de que o Parlamento Europeu é regularmente informado, nomeadamente antes de grandes eventos e em fases essenciais das negociações internacionais em domínios sob a minha responsabilidade.

Assegurarei que as perguntas dos deputados ao Parlamento Europeu à Comissão, que estão no domínio da minha responsabilidade, sejam respondidas de forma rápida e precisa. Comparecerei perante o plenário e/ou as comissões do Parlamento Europeu sempre que for chamada a responder a uma pergunta ou a dar uma resposta a uma questão específica.

As orientações políticas da Presidente eleita Ursula von der Leyen sublinham que as nossas instituições devem ser abertas e irrepreensíveis em questões de transparência a fim de recuperar a confiança dos cidadãos na União. Trabalharei em estreita colaboração com o Parlamento Europeu e o Conselho em prol de uma maior transparência ao longo do processo legislativo. Uma vez que as nossas instituições estão ao serviço dos cidadãos, estes devem saber com quem nos reunimos e com quem negociamos, bem como as posições que defendemos no processo legislativo. O fortalecimento da cooperação interinstitucional através da promoção da legitimidade e da responsabilização reforçará a eficiência e a boa governação da UE.

Estou, por conseguinte, plenamente empenhada em aplicar as disposições abrangentes em matéria de transparência e de fluxo de informações previstas no Acordo-Quadro sobre as relações entre o Parlamento Europeu e a Comissão e no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor».

A minha missão é igualmente continuar a envidar esforços para informar os cidadãos. Além disso, as propostas políticas sob a minha responsabilidade basear-se-ão em consultas adequadas de peritos e do público, em conformidade com os princípios «Legislar Melhor».

A Presidente eleita Ursula von der Leyen apoia o direito de iniciativa do Parlamento Europeu e comprometeu-se a que a Comissão dê seguimento às resoluções parlamentares aprovadas por maioria dos seus membros através de um ato legislativo, no pleno respeito dos princípios da proporcionalidade, da subsidiariedade e de «Legislar Melhor». Subscrevo plenamente este objetivo.

No âmbito do compromisso assumido pelo Colégio no sentido de uma parceria aprofundada com o Parlamento Europeu, trabalharei em conjunto com o Parlamento em todas as fases do debate das resoluções ao abrigo do artigo 225.º do TFUE. Comprometo-me a trabalhar em estreita colaboração com as comissões parlamentares relevantes e a ter uma presença ativa durante a preparação das resoluções ao abrigo do artigo 225.º do TFUE. Acredito firmemente que tal irá melhorar o diálogo, promover a confiança e o sentimento de que trabalhamos em conjunto para alcançar um objetivo comum.

Para além da minha precedente declaração sobre a garantia de que as comissões parlamentares sejam envolvidas em todos os desenvolvimentos importantes sob a minha responsabilidade, concomitantemente e em pé de igualdade com o Conselho, estou plenamente consciente de que facultar informações e documentos ao Parlamento Europeu é um aspeto essencial do aprofundamento da parceria com a Comissão. Por conseguinte, comprometo-me a aplicar plenamente as disposições pertinentes do Acordo-Quadro entre as duas instituições e do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor».

Perguntas da Comissão dos Transportes e do Turismo:

3. Qual é a sua visão relativamente à otimização dos sistemas de transporte de pessoas e mercadorias para os primeiros 25 anos do século XXI, tendo em conta os principais desafios da digitalização, da descarbonização, da competitividade, da segurança, das alterações climáticas, da proteção do ambiente, do bem-estar social, das condições de trabalho e da igualdade de oportunidades, incluindo a melhoria dos direitos e da proteção dos trabalhadores do setor dos transportes (em particular as mulheres e os jovens), bem como as mudanças tecnológicas (veículos autónomos, utilização da inteligência artificial), e que abordagem e medidas concretas prevê adotar no sentido de garantir sistemas de transporte sustentáveis, a preços acessíveis, multimodais e fiáveis?

A minha visão consiste em alcançar um sistema europeu de transportes que seja sustentável, eficiente, seguro, inteligente, fiável e móico!

Os transportes, um setor fundamental para a economia, representam cerca de 5 % do produto interno bruto da UE e empregam diretamente cerca de 11 milhões de pessoas. Os transportes dão resposta às necessidades de mobilidade de mais de 500 milhões de europeus e constituem um fator essencial para a economia e o mercado interno, bem como para o bom funcionamento do comércio internacional. A procura de transportes continua a aumentar. As estimativas apontam para aumentos de 35 % e 53 % nos transportes europeus de passageiros e de mercadorias, respetivamente, no período de 2015-2050, proporcionando mais oportunidades para ligar pessoas e empresas em toda a Europa. Como poderemos aproveitar estas oportunidades e, ao mesmo tempo, tornar a mobilidade plenamente sustentável? Hoje em dia, os transportes representam cerca de um quarto das emissões de gases com efeito de estufa da UE. Na transição para uma economia sem impacto no clima até 2050 precisamos de reduzir as emissões de CO2 provenientes dos transportes em cerca de 90 %. Para este efeito, são necessários esforços importantes e ambiciosos de todas as partes.

Estou plenamente empenhada em alcançar os objetivos climáticos da UE, assegurando simultaneamente que isso seja feito de modo justo e aceitável, e não em detrimento dos nossos cidadãos, das nossas empresas e das nossas regiões.

Uma das minhas primeiras tarefas para concretizar esta visão será apresentar uma estratégia global rumo a uma mobilidade sustentável e inteligente, que garanta que os transportes continuem a ter preços acessíveis, de modo a não deixar ninguém para trás. Para tal, será necessário combinar todos os instrumentos disponíveis a nível da UE em medidas ainda mais coerentes e eficazes [ver pergunta 1 para mais informações sobre o Pacto Ecológico Europeu].

Para se alcançar a neutralidade climática da UE até 2050 e manter simultaneamente a competitividade, a equidade e os preços módicos dos transportes significa que estes têm de se modernizar, de se tornar mais eficientes e de resolver as limitações de capacidade e a vetustez das infraestruturas. É necessário investir nas redes de transporte e explorar a inovação digital.

Por conseguinte, temos de garantir um financiamento adequado para os transportes a partir do próximo orçamento da UE através de instrumentos como o Mecanismo Interligar a Europa, os fundos estruturais e de coesão, o InvestEU e o Horizonte Europa.

Temos também de aproveitar as oportunidades proporcionadas pela evolução tecnológica e social, nomeadamente a digitalização dos serviços de transporte, os serviços de transporte inteligentes, o transporte partilhado e a mobilidade enquanto serviço [ver pergunta 7 para mais informações sobre a digitalização].

A inovação deve ir de par com a formação e a reconversão nas competências relevantes. É fundamental proporcionar condições de trabalho justas para que os transportes possam atrair jovens, mulheres e homens, para as profissões do setor. É essencial promover a diversidade num setor que irá sofrer profundas alterações nos próximos anos e que já enfrenta situações de penúria de mão de obra. É importante que os legisladores cheguem rapidamente a resultados positivos no que respeita às propostas relativas ao acesso ao mercado e aos aspetos sociais do pacote de mobilidade.

A concretização da mobilidade sustentável e da neutralidade climática pode — e deve — ser alcançada de forma socialmente justa e economicamente eficiente. Estou plenamente consciente das preocupações expressas pelos cidadãos quanto ao aumento dos custos dos combustíveis e dos preços dos bilhetes.

4. Que compromissos prevê assumir a nível internacional para assegurar condições de concorrência equitativas entre as empresas de transporte, garantindo uma

concorrência leal e o respeito pelos direitos sociais, em particular num contexto de concorrência feroz com os países terceiros que concedem subvenções potencialmente ilegais, bem como entre modos de transporte, a continuação do programa NAIADES, a internalização dos custos externos, a fiscalidade, os regimes de comércio e outras medidas, a fim de assegurar que os princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador» sejam aplicados de forma equitativa e resultem na consecução dos objetivos do Acordo de Paris, assim como para promover e reforçar modos de transporte mais limpos nas zonas da UE onde o transporte rodoviário continua a ser o modo predominante de transporte de passageiros e também de mercadorias?

Os transportes são **internacionais** por natureza. Uma rede de transportes densa e de grande alcance reforça as nossas economias e contribui para a prosperidade das nossas sociedades por duas razões:

Em primeiro lugar, a competitividade da nossa indústria a nível mundial é fundamental. Tenciono contribuir para promover mercados de transporte abertos, especialmente com os parceiros estratégicos e as economias emergentes em rápido crescimento, com uma concorrência livre, justa e sem distorções com base numa regulação convergente, na igualdade de condições de concorrência e na sustentabilidade.

Precisamos também de manter relações com os nossos vizinhos e parceiros. Para tal, trabalharei no sentido de alargar e completar a rede RTE-T e de promover normas internacionais de grande qualidade com base em regras, bem como acordos de transporte (nomeadamente em matéria de transporte aéreo). Gostaria, em especial, de ser proativa na perspetiva dos interesses europeus nas ligações entre a UE e a Ásia, que enfrentam um desenvolvimento rápido.

É também essencial que a voz da UE seja ouvida claramente e que a Europa desempenhe um papel de liderança nas organizações internacionais que elaboram normas e regras no domínio dos transportes — em particular na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), na Organização Marítima Internacional (OMI) e na Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE).

Continuarei a procurar concluir acordos globais de transporte aéreo da UE com países terceiros, que abram novas oportunidades para o setor europeu da aviação, promovam normas europeias e condições de concorrência equitativas e criem uma plataforma onde possamos trabalhar mais estreitamente com os nossos parceiros em matéria de segurança, proteção, ambiente ou questões sociais.

No domínio da segurança da aviação, isto continuará a ser uma prioridade, mormente na nossa ação internacional, sobretudo atendendo ao tráfego crescente e à introdução de novos operadores no espaço aéreo, nomeadamente drones. Prossegurei, em especial, o trabalho iniciado no ano passado com a revisão das regras de segurança da aviação, que reforçou o papel da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e introduziu um sistema de congregação e partilha de recursos entre os Estados-Membros e a AESA.

Embora sejam a espinha dorsal da economia, os transportes têm efeitos negativos consideráveis, como acidentes, poluição atmosférica, emissões de gases com efeito de estufa, ruído e congestionamento. Estima-se que estes **custos externos** ascendam a cerca de um bilião de EUR por ano na UE. Se quisermos atingir os nossos objetivos climáticos, temos de aplicar o princípio do «poluidor-pagador».

Tenciono contribuir para os trabalhos sobre o alargamento do regime de comércio de licenças de emissão ao setor marítimo e para a redução progressiva da atribuição de licenças de emissão a título gratuito à aviação, com o objetivo de as eliminar gradualmente. Para além dos esforços da UE para reduzir as emissões, temos de promover medidas ambiciosas no âmbito das organizações internacionais, nomeadamente da OACI e da OMI. A aviação e o transporte marítimo são setores mundiais e, por conseguinte, a dimensão mundial tem de ser claramente abordada não só no plano da proteção do ambiente, mas também para fazer com a competitividade da nossa indústria não seja prejudicada.

Apoiarei também o comissário indigitado para o pelouro da Economia, Paulo Gentiloni, na revisão da Diretiva relativa à Tributação da Energia, a fim de a conformar com as ambições climáticas da UE, nomeadamente no que respeita ao tratamento dos combustíveis aéreos e marítimos.

O transporte rodoviário é responsável por 20 % das emissões de gases com efeito de estufa da UE e pela maior parte da poluição atmosférica e sonora. Os custos do congestionamento podem ser monetizados em cerca de 2 % do PIB! Precisamos de utilizar as portagens rodoviárias para criar incentivos à ecologização das frotas automóveis e uma melhor utilização das infraestruturas. No que se refere à tarifação rodoviária, instarei os Estados-Membros a assegurar que as negociações sobre a chamada Diretiva «Eurovinheta», que trata este assunto, possam ser concluídas rapidamente, com resultados ambiciosos em consonância com as nossas ambições no que respeita ao clima. É igualmente importante que estas receitas sejam investidas em alternativas mais sustentáveis ao transporte rodoviário.

Os incentivos em matéria de preços só poderão funcionar se existirem alternativas atrativas: a utilização do transporte **ferroviário** em vez do transporte rodoviário para viagens mais longas constitui uma parte importante da solução para concretizar a nossa visão estratégica de longo prazo de uma economia sem impacto no clima até 2050. Uma melhor utilização do transporte ferroviário de mercadorias irá contribuir para resolver o problema da poluição e do congestionamento nas estradas, causado pelos atuais veículos pesados de mercadorias, que utilizam predominantemente gasóleo. O transporte ferroviário é também o modo de transporte terrestre mais seguro. Por conseguinte, trabalharei no sentido de criar condições favoráveis para o transporte ferroviário, nomeadamente para o transporte ferroviário de mercadorias e os serviços de passageiros de alta velocidade. Apoio plenamente o objetivo de tornar o setor ferroviário mais atrativo, melhorando a qualidade do serviço, isto é, a fiabilidade, as ligações com outros modos de transporte e a redução dos custos.

O transporte ferroviário de mercadorias precisa de melhorar drasticamente o seu desempenho para se tornar mais competitivo. É igualmente necessário eliminar os obstáculos que subsistem à passagem das fronteiras dentro da UE. Este objetivo só pode ser alcançado através de um esforço conjunto da Comissão, das autoridades nacionais e do setor ferroviário.

De um ponto de vista tecnológico, o transporte ferroviário tem de se modernizar mais rapidamente. A inovação e a digitalização têm de ser mais bem utilizadas sem demora. A rápida implantação do sistema de sinalização ERTMS é uma prioridade. Queremos que os comboios e as empresas ferroviárias operem na UE sem fronteiras nacionais. A legislação para atingir esse objetivo já está em vigor e vou pressionar os Estados-Membros para que a apliquem.

A experiência do cliente tem de mudar. Comprar bilhetes de comboio — e viajar sem descontinuidades com vários operadores — tem de passar a ser mais fácil. Espero que o mercado apresente soluções e o acesso aos dados é um desafio fundamental neste contexto. A melhoria dos direitos dos passageiros dos transportes ferroviários contribuirá igualmente para tornar estes transportes mais atrativos. Estarei muito atenta a este dossiê, pois uma conclusão correta e rápida permitiria melhorar especialmente, mas não só, os direitos dos passageiros com deficiência e com mobilidade reduzida.

As **vias navegáveis interiores** são o modo de transporte mais eficiente em matéria de emissões de CO₂ e têm um potencial importante que está ainda por explorar. Por conseguinte, irei apoiar o transporte por vias navegáveis interiores. Para ser sustentável, o setor terá de iniciar a ecologização da frota e refletir também sobre o futuro impacto das alterações climáticas nas dimensões dos navios de navegação interior — navios mais pequenos serão menos afetados pela descida do nível das águas.

A Comissão está já a trabalhar em conjunto com os Estados-Membros no sentido da adaptação às alterações climáticas, responsáveis por fenómenos mais frequentes de subida ou descida das águas para níveis perigosos. A gestão integrada da água, que abrange a prevenção de inundações, a proteção da qualidade da água, a biodiversidade e a navegabilidade, é essencial. São vários os fundos da UE (MIE, Horizonte Europa, Fundos de Coesão, LIFE) que podem ser utilizados para apoiar medidas de descarbonização e digitalização do setor e para melhorar a gestão da água e a navegabilidade.

Relativamente ao setor do transporte por vias navegáveis interiores, é fundamental acompanhar a profunda transformação que a digitalização e a descarbonização estão a imprimir aos transportes e à logística, pelo que temos de acelerar a integração do transporte por vias navegáveis interiores no sistema global de transportes. Espero poder tirar pleno partido do potencial deste modo de transporte sustentável e considerar, por exemplo, a forma de dar seguimento ao anterior programa NAIADES 2.

Uma combinação inteligente de diferentes modos (rodoviário, ferroviário, navegação interior e transporte marítimo de curta distância) pode constituir uma alternativa sustentável a soluções exclusivamente rodoviárias, ao utilizar melhor as infraestruturas e os serviços disponíveis, contribuindo assim para um sistema de transportes forte, resiliente e integrado. Apesar das vantagens para a sociedade, o **transporte multimodal de mercadorias** continua a ser mais dispendioso e complexo do que o transporte rodoviário. A digitalização poder ajudar a reduzir a complexidade, mas devemos também eliminar a diferença de custos e garantir a disponibilidade de infraestruturas para o transbordo entre estrada e caminho de ferro ou vias navegáveis interiores. Nem todas as regiões da UE estão suficientemente equipadas com estas infraestruturas.

5. A fim de completar o espaço único europeu dos transportes, tendo em conta os atrasos significativos e as grandes diferenças que persistem em termos de infraestruturas de transportes em toda a União, bem como de criar infraestruturas de transporte seguras, intermodais e inovadoras com uma capacidade adequada em toda a UE, que abranjam também as regiões periféricas e insulares, com o objetivo de assegurar uma boa interconexão para todos, quais são as suas prioridades para o futuro desenvolvimento e conclusão da rede transeuropeia de transportes, incluindo entre as regiões da Europa Central e Oriental, também no que se refere à digitalização, aos combustíveis alternativos e à segurança e proteção? Que abordagem prevê adotar para desbloquear as propostas legislativas pendentes e/ou para promover os investimentos necessários em toda a UE a todos os níveis,

nomeadamente para o desenvolvimento sustentável dos portos marítimos, a conclusão do céu único europeu e dos troços ferroviários transfronteiriços para melhorar o tráfego de passageiros de longa distância?

As nossas infraestruturas de transportes é a espinha dorsal do mercado interno, que permite a livre circulação de mercadorias, passageiros, serviços e trabalhadores. Trabalharei em prol de uma maior conectividade na Europa, entre leste e oeste, norte e sul, bem como nas zonas rurais e remotas através da nossa política de RTE-T. Nenhuma região deve ser deixada para trás.

Os grandes projetos de infraestruturas, tais como os projetos no corredor do Reno-Danúbio, ilustram o valor acrescentado da UE e é essencial executá-los com êxito para que a conectividade se torne uma realidade. Por conseguinte, temos de resolver os atrasos subsistentes e as eventuais tensões políticas associadas à conclusão dos principais projetos de infraestruturas transfronteiras.

Neste contexto, os aeroportos regionais e locais desempenham um papel crucial na ligação das regiões periféricas e remotas e no desenvolvimento económico regional.

A rede ferroviária de alta velocidade está ainda longe de estar concluída. O apoio público contínuo ao investimento em infraestruturas é essencial, embora não seja suficiente.

Trabalharei igualmente para apoiar a conectividade entre a Europa e o resto do mundo. Neste contexto, é muito importante desenvolver a rede RTE-T no tocante aos países parceiros, incluindo os do sul do Mediterrâneo. Estarei muito atenta aos investimentos em infraestruturas críticas por parte de países terceiros, em estreita cooperação com a minha colega, a vice-presidente indigitada Margrethe Vestager.

A Comissão está atualmente a avaliar o quadro da RTE-T. O meu objetivo é aproveitar a atual revisão para incentivar uma política de RTE-T atualizada e modernizada que continue a proporcionar uma mobilidade limpa, incluindo a disponibilidade de infraestruturas para combustíveis alternativos, promova melhores fluxos de transporte e tire partido das oportunidades de transformação digital. Vou também analisar mais atentamente os aspetos de segurança em que são necessários mais progressos.

Atribuo igualmente grande importância à proposta pendente da Comissão sobre a racionalização da RTE-T. Esta iniciativa é importante para cumprirmos o nosso objetivo de 2030 para a conclusão da rede principal da RTE-T. Uma vez adotado pelos legisladores, o texto contribuirá para reduzir os atrasos administrativos dos projetos de infraestruturas. Neste contexto, congratulo-me com a ambiciosa posição assumida pelo Parlamento Europeu sobre esta proposta e com a sua determinação em trabalhar no sentido da sua rápida adoção.

Não é possível modernizar a rede RTE-T sem recursos financeiros. Por conseguinte, competenos promover o investimento público e privado na melhoria e modernização das infraestruturas europeias de transportes. O Mecanismo Interligar a Europa (renovado), o InvestEU e outros instrumentos, como os que apoiam a investigação e a coesão territorial, podem contribuir para este efeito.

A mobilidade militar e os projetos de dupla utilização proporcionam sinergias e oportunidades claras. Será disponibilizada uma dotação para a mobilidade militar no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa (MIE) destinada a financiar infraestruturas de transportes de dupla utilização civil e militar, com base em regras claras. Desta forma, é possível modernizar as nossas infraestruturas de transportes e, simultaneamente, facilitar a circulação e o transporte rápidos de forças e equipamentos militares, contribuindo assim para a proteção da União e dos seus cidadãos.

Ao investir, temos de prosseguir os nossos objetivos climáticos. No âmbito do Quadro Financeiro Plurianual para 2021-2027, a Comissão propôs um objetivo de 25 % para as despesas gerais relacionadas com o clima e objetivos específicos por programa. Congratulome com o facto de, no seu acordo parcial celebrado sob a Presidência romena, o Parlamento e o Conselho terem chegado a acordo sobre um objetivo de 60 % para o programa global do MIE. Os transportes estão assim na vanguarda dos investimentos em matéria de alterações climáticas. O apoio do Parlamento Europeu será crucial para alcançar um resultado final coerente nas negociações.

É minha convicção que devemos apoiar e tirar partido de **soluções de mobilidade conectada e automatizada** para aumentar a segurança, a capacidade e a sustentabilidade dos transportes da UE. Por exemplo, o sistema europeu de sinalização ferroviária ERTMS pode aumentar a capacidade em 50 %, aumentar a segurança em 25 % e reduzir os custos em 25 %. Apoiarei igualmente a implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI), pois prestam serviços inovadores no domínio dos transportes rodoviários e da gestão do tráfego. Além disso, permitem que os utilizadores estejam mais bem informados e que utilizem de forma mais segura, mais coordenada e mais inteligente as redes de transportes.

A mobilidade cooperativa, conectada e automatizada pode alterar profundamente a mobilidade rodoviária. Pode permitir outro salto qualitativo em matéria de segurança rodoviária, uma vez que os veículos automatizados nunca estão distraídos, cansados ou sob influência do álcool e podem coordenar todas as suas ações [Para informações sobre as bicicletas, ver pergunta 6]. É a segurança que mantém a confiança dos cidadãos no setor dos transportes, e é fundamental para todos os modos de transporte. Registam-se mais de 25 000 mortes por ano nas estradas europeias - um autocarro lotado por dia. Esta situação é inaceitável. Tenciono prosseguir o objetivo de zero mortes nas estradas da UE até 2050 — a «Visão Zero». Mas os progressos estagnaram e as diferenças entre os Estados-Membros continuam a ser muito marcadas. Precisamos de conceber uma abordagem holística e segura que integre o comportamento dos veículos, das infraestruturas e dos utentes da estrada, com base em princípios científicos, em dados sólidos e na monitorização do desempenho. A responsabilidade pela segurança rodoviária é partilhada entre a UE e os governos nacionais, regionais e locais. Cada um destes intervenientes deve estar pronto a desempenhar plenamente o seu papel.

O **sistema de gestão do tráfego aéreo** na Europa, tal como funciona atualmente, está a atingir os limites da sua capacidade. O recente aumento do tráfego aéreo tem como consequência atrasos dos voos de uma amplitude que não se registava há mais de uma década, com graves prejuízos e incómodo para os passageiros. Mas devo também sublinhar que um sistema de gestão do tráfego aéreo mais eficiente e o céu único europeu são elementos essenciais de um conjunto de medidas necessárias para reduzir o consumo de combustível e as emissões da aviação, que não cessam de aumentar e constituem motivo de grande preocupação. Além disso, o panorama da aviação europeia evoluiu consideravelmente e estão a surgir novos desafios, como os drones, a cibersegurança, etc. A iniciativa do céu único europeu foi lançada em 2004 com os objetivos de reduzir a fragmentação do espaço aéreo europeu e de melhorar o desempenho do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo em termos de segurança, capacidade, eficiência e do meio ambiente. Estes elementos permanecem tão válidos como antes. O céu único europeu proporcionou segurança e melhorias em todas as áreas desejadas. Muito foi conseguido, mas precisamos de fazer mais — especialmente pelo ambiente. Agradeço o apoio específico que o Parlamento Europeu deu a este dossiê. Tendo em conta os ensinamentos colhidos na última década, o relatório do estudo sobre a arquitetura do espaço aéreo e as recomendações do Grupo de Sábios, penso que é tempo de dar passos determinantes para fazer avançar este dossiê.

A **segurança dos transportes** é essencial para os nossos cidadãos, para manter a confiança no sistema de transportes e para apoiar a economia europeia. As ameaças terroristas aos transportes continuam a ser muitas e estão em constante evolução. A cibersegurança é cada vez mais importante. Temos de garantir que a nossa legislação é adequada e capaz de se adaptar à evolução das ameaças. Ao mesmo tempo, as nossas ações devem basear-se nos riscos e ser proporcionadas. É por esta razão que sou favorável a respostas equilibradas e eficazes às ameaças de segurança existentes e emergentes, a nível da UE ou dos Estados-Membros. Temos de procurar mitigar os riscos, mantendo simultaneamente a comodidade das viagens e o fluxo regular de mercadorias e passageiros nos aeroportos.

O aumento da utilização de **combustíveis alternativos sustentáveis** dará um contributo significativo para a descarbonização dos transportes. No contexto do Pacto Ecológico Europeu, centrar-me-ei em acelerar a adesão aos combustíveis alternativos e sustentáveis para o transporte rodoviário, marítimo, por vias navegáveis interiores e aéreo através de uma série de medidas.

A investigação e a inovação serão fundamentais para garantir a disponibilidade de soluções adequadas. Estas terão de ser acompanhadas por capacidades de produção suficientes e por disponibilidade suficiente de infraestruturas de carregamento e de abastecimento na Europa.

O carregamento ou reabastecimento de veículos movidos a combustíveis alternativos deveria ser tão fácil como o dos veículos com motor de combustão interna, em qualquer lugar da UE! Precisamos de uma rede global interoperável a nível transfronteiras, de fácil acesso e a preços acessíveis, o que pressupõe mercados abertos e concorrenciais. A Diretiva relativa a uma infraestrutura para combustíveis alternativos está atualmente a ser avaliada. Prestarei uma especial atenção aos resultados e tomarei medidas adequadas, se for caso disso, uma vez que a diretiva terá de cumprir o seu objetivo nos anos vindouros.

Proporei ações destinadas a mobilizar fundos públicos e privados tendo em vista o aumento significativo de pontos de carregamento ou de abastecimento para veículos de zero emissões (baterias e pilhas de hidrogénio) e a plena conectividade de combustíveis alternativos para todos os modos de transporte, incluindo uma maior eletrificação nos aeroportos e nos portos. Por conseguinte, será também necessário reforçar as redes elétricas.

Trabalharei ainda, juntamente com os meus colegas da Comissão, na mira de conjugar recursos financeiros e o quadro estratégico apropriado para estabelecer incentivos adequados em matéria de preços para os combustíveis alternativos em todos os modos de transporte, e de incentivar a adesão de veículos alimentados a combustíveis alternativos.

Os combustíveis alternativos são essenciais para reduzir as emissões dos navios. Atualmente, o combustível menos poluente amplamente disponível é o gás natural liquefeito (GNL), que proporciona uma solução satisfatória para os futuros desafios da poluição atmosférica, embora a redução das respetivas emissões de CO₂ seja limitada. Pode ser interessante enquanto precursor de soluções de baixas emissões. A nossa experiência na implantação de GNL naval, por exemplo, um domínio em que a Europa é líder, deve ser aproveitada para efeitos da elaboração de medidas de zero ou baixas emissões.

Relativamente ao transporte ferroviário, a eletrificação continua a ser um objetivo importante. Atualmente, na UE, mais de 80 % do tráfego ferroviário está eletrificado. Nos casos em que esta opção não é economicamente viável, os comboios híbridos ou os comboios a hidrogénio estão a revelar-se alternativas possíveis.

[Para mais informações sobre a digitalização, ver a pergunta 7.]

6. Que iniciativas concretas pretende adotar para aumentar a mobilidade sustentável nas zonas urbanas da União, respeitando o princípio da subsidiariedade, melhorando a qualidade do ar, combatendo as alterações climáticas, reduzindo a clivagem entre as cidades e as regiões periurbanas, garantindo a inclusão social e permitindo, simultaneamente, uma mobilidade sem barreiras, incluindo a adaptação do ambiente edificado na União Europeia e diminuindo a diversidade dos regimes de restrição do acesso na União? Neste contexto, considera os comboios noturnos transfronteiriços como um contributo para a sustentabilidade do tráfego de passageiros de longa distância na Europa e tenciona adotar eventuais medidas de apoio?

Quero contribuir para aumentar a atratividade dos transportes coletivos a fim de garantir uma mobilidade acessível e a preços módicos, e ajudar a diminuir a poluição e o congestionamento. Não se trata apenas de uma questão de disponibilidade e fiabilidade, mas também de facilidade em planear e reservar uma viagem. Por conseguinte, a bilhética que integre vários modos pode desempenhar um papel importante na criação de alternativas para os utilizadores de automóveis privados.

No âmbito da futura estratégia global para uma mobilidade inteligente e sustentável, devemos analisar mais atentamente o quadro da UE e a sua relação com a mobilidade urbana que deve ser impulsionada pelas necessidades dos cidadãos. Tem de haver alternativas a preços módicos aos automóveis particulares convencionais. Ao promover modos de transporte ativos (a pé e de bicicleta) e a utilização dos transportes públicos, convém ainda ter em conta o rápido desenvolvimento de novos dispositivos de mobilidade (partilhada e digital), como as bicicletas elétricas e as trotinetas elétricas, e os novos serviços de mobilidade urbana. A avaliação em curso do Pacote da Mobilidade Urbana em vigor será tida em conta nesta reflexão. Temos de saber aproveitar as oportunidades proporcionadas pela economia colaborativa e pelas tecnologias modernas, o transporte partilhado, o aluguer de veículos com condutor, o transporte local por chamada e outras formas de partilha de transporte que ajudam a completar a oferta de transportes públicos e a resolver o problema da saturação do tráfego urbano. Ao mesmo tempo, temos de responder às questões e aos problemas suscitados por estes novos serviços, que vão do seu papel no planeamento da mobilidade urbana às condições sociais e aos direitos dos trabalhadores, passando pela utilização do espaço público, pela segurança e pela manutenção, para citar apenas alguns. No pleno respeito do princípio da subsidiariedade, podemos ter de analisar domínios ainda não abrangidos pela legislação da UE.

Não há dúvida de que os drones vão chegar às nossas cidades. Devemos acolhê-los, pois irão oferecer muitas oportunidades novas, mas devemos também garantir-lhes um enquadramento adequado. O novo regulamento de base sobre a segurança da aviação constituiu um importante passo em frente neste domínio. É necessário desenvolver um sistema eficiente de base digital (espaço «U») que garanta a segurança, a proteção, a sustentabilidade e o respeito da privacidade das operações com drones, em especial nas zonas urbanas.

Há cada vez mais cidades europeias a introduzir regulamentos de acesso a veículos urbanos, tais como zonas de tarifação de congestionamento, zonas pedonais ou zonas com baixo nível de emissões, a fim de prosseguir uma série de objetivos estratégicos, que vão da melhoria da qualidade do ar e da atratividade das cidades à otimização das infraestruturas. Estas iniciativas têm de ser apoiadas. Ao mesmo tempo, temos de responder aos problemas que a introdução destes diferentes regimes pode representar para o transporte de passageiros e de mercadorias, e a União pode ter um papel a desempenhar neste contexto. Como primeiro passo, precisamos de utilizar mais ferramentas digitais para informar melhor os cidadãos e as empresas e garantir a existência de soluções de mobilidade alternativas.

A poluição atmosférica é responsável por 400 000 mortes prematuras por ano na UE. O transporte rodoviário é um dos principais responsáveis. As novas normas de desempenho em matéria de emissões de dióxido de carbono, tanto para veículos ligeiros como para veículos pesados, juntamente com os ensaios das emissões em condições reais de condução adotados sob a Comissão Juncker, são ferramentas úteis para reduzir as emissões e melhorar a qualidade do ar. As novas regras para a homologação e os ensaios de emissões, nomeadamente no que se refere às normas de emissões Euro/EURO para os poluentes atmosféricos que não o CO₂ (NO_x, partículas, etc.), farão com que os ensaios reflitam melhor as emissões que os veículos efetivamente produzem na estrada. Ao mesmo tempo, a adoção de novas regras em matéria de contratação pública no âmbito da Diretiva «Veículos Não Poluentes» irá favorecer a adesão a veículos não poluentes, em especial os autocarros urbanos.

O quadro já está em vigor; precisamos agora de o completar e de impulsionar a transição para uma mobilidade sem emissões. Para o efeito, há que explorar uma série de temas, como a extensão das normas de emissão de CO₂ dos veículos pesados para abranger os autocarros, a avaliação dos impactos dos veículos durante o seu ciclo de vida para além das emissões do tubo de escape, a implementação da monitorização das emissões em condições reais e a criação das condições propícias a uma implantação mais rápida dos veículos de zero ou baixas emissões.

As variações de preços são importantes. A Diretiva relativa à Tarifação Rodoviária (Eurovinheta) pode desempenhar um papel fundamental no incentivo à utilização de veículos mais ecológicos e, de um modo geral, na adaptação dos preços de utilização das estradas para ter em conta a poluição. Demos os primeiros passos, mas serão necessárias mais iniciativas para proteger o clima, a qualidade do ar nas nossas cidades e a saúde dos nossos cidadãos. Os transportes públicos são particularmente relevantes neste contexto. É prioritário apoiar particularmente este setor, inclusive no plano da transição para frotas de veículos não poluentes.

Os comboios noturnos podem fazer do transporte ferroviário uma alternativa atrativa aos voos, mesmo para distâncias mais longas. O atual quadro jurídico relativo às obrigações de serviço público no âmbito dos transportes terrestres também se aplica aos serviços ferroviários noturnos internacionais: as autoridades nacionais competentes teriam de avaliar os requisitos aplicáveis e poderiam adquirir os serviços em conformidade com este quadro. Gostaria de discutir com o setor a forma de apoiar a exploração de comboios noturnos, a começar pela disponibilidade do material circulante e das ligações rodoferroviárias.

7. Que medidas concretas, incluindo, por exemplo, a utilização de tecnologias modernas de gestão do tráfego e da bilhética integrada, pretende adotar para desenvolver um ambiente de transporte multimodal fiável, atempado e sem descontinuidades, a fim de facilitar a mobilidade dos cidadãos, com particular atenção para as pessoas com

mobilidade reduzida e as pessoas com necessidades especiais, garantindo o respeito pelos direitos de todos os passageiros e melhorando a qualidade do transporte ferroviário de passageiros?

Tenciono apoiar a transição de um sistema de mobilidade ditado pela oferta, com calendários fixos e separados por modo, para um sistema ditado pela procura com soluções multimodais porta a porta. No que diz respeito ao transporte de mercadorias, a partilha de informações sobre horários, atrasos, condições de tráfego, localização de veículos e carga, disponibilidade de equipamento e infraestruturas, destinos de carga, etc., pode ser utilizada para otimizar as operações de transporte de mercadorias, reduzir o congestionamento e os tempos de espera, evitar trajetos em vazio e, em última análise, reduzir a utilização de combustível e as emissões.

As empresas têm uma propensão natural para a retenção de informações, mas começam agora a reconhecer o enorme valor da sua partilha. Todavia, tanto as empresas como os cidadãos necessitam de um quadro que ofereça garantias de proteção dos dados sensíveis, normas de interoperabilidade e modelos comuns de dados.

No que diz respeito ao transporte de mercadorias, estamos já a criar dois elementos no que diz respeito às comunicações entre as empresas e as autoridades. A aplicação do ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo e a adoção pelos legisladores da proposta da Comissão relativa a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias não se limitam a reduzir consideravelmente os custos administrativos para os operadores de transporte, mas irão também preparar o terreno para o intercâmbio de dados entre empresas.

Além disso, procurarei facilitar o desenvolvimento de soluções de transporte interligadas e automatizadas suscetíveis de aumentar a segurança, a capacidade e a sustentabilidade dos transportes da UE. No que respeita ao transporte rodoviário, estou muito interessada em assistir ao desenvolvimento de mecanismos seguros de assistência ao condutor.

Uma maior automatização poderá também reduzir a necessidade de ter veículos privados e facilitar consideravelmente a partilha de veículos e viagens. A mobilidade conectada e autónoma pode vir a assumir uma forma muito mais personalizada de transportes públicos, prestando serviços de última etapa, ligados sem descontinuidades a transportes públicos de massas. Por seu turno, isto poderia ter um impacto maciço na utilização do solo, através de uma eliminação substancial da necessidade de espaço de estacionamento e de uma redução drástica do número de automóveis.

Estão em curso muitos projetos-piloto na Europa, nos Estados-Membros e no setor industrial. As empresas comuns são parcerias fundamentais através das quais a UE pode apoiar a implantação de tecnologias limpas e inovadoras. Podemos aprender mais rapidamente se alinharmos e coordenarmos melhor os nossos esforços. Precisamos de uma agenda estratégica comum em matéria de investigação e inovação para acelerar a evolução da mobilidade conectada e automatizada e garantir que o seu potencial é explorado ao máximo. Foram estas considerações que levaram à criação recente de uma plataforma de intervenientes públicos e privados.

Do mesmo modo, o sistema europeu de sinalização ferroviária ERTMS traz benefícios inegáveis em termos de capacidade, segurança e custos, pelo que deve ser aplicado a breve trecho.

[Para mais informações sobre as tecnologias de gestão do tráfego, ver a pergunta 5.]

A competitividade é também um fator essencial: Há 11 milhões de europeus a trabalhar em produtos e serviços de transporte. A concorrência mundial está a aumentar. Pretendo que a nossa indústria domine e lidere a transformação mundial rumo a transportes não poluentes, inteligentes e centrados no utilizador. Quero também ajudar a explorar o potencial das novas tecnologias, como a inteligência artificial, a Internet das coisas, a cadeia de blocos, os megadados e os drones. É importante avançar na digitalização e, para o efeito, considerar todas as alavancas, tais como a normalização, o financiamento, uma maior cooperação entre as partes interessadas públicas e privadas e, se necessário, a elaboração de quadros regulamentares pertinentes. É necessário fomentar a criação de novos modelos empresariais.

A digitalização, a automatização e a eletrificação irão transformar o setor dos transportes, bem como os empregos conexos. É difícil antecipar o impacto exato da automatização no emprego e nas competências, mas todos os intervenientes terão de contribuir para que os trabalhadores empregados em atividades tradicionais não sejam deixados para trás. Para compreender melhor o processo de transformação em curso, a Comissão já está a financiar projetos de investigação e a colaborar com os parceiros sociais. Para além de iniciativas específicas relativas a cada modo de transporte, os aspetos sociais horizontais devem continuar a merecer a nossa atenção, por exemplo, a melhor forma de organizar o aperfeiçoamento profissional e a formação dos trabalhadores. Trabalharei estreitamente sobre estas questões com o comissário indigitado para o Emprego, Nicolas Schmit, e com o vice-presidente indigitado para uma Economia ao Serviço das Pessoas, Valdis Dombrovskis. Se tivermos devidamente em conta os aspetos sociais durante a transição para a automatização, podemos moldar ativamente o futuro.

Comprometo-me a contribuir para o desenvolvimento de um nível adequado de proteção dos passageiros contra eventuais perturbações (atrasos consideráveis, cancelamentos, etc.).

Tomei nota de que estão em curso debates interinstitucionais intensos sobre a atual proposta relativa aos direitos dos passageiros dos transportes ferroviários e aguardo com expectativa a oportunidade de trabalhar sobre estas importantes questões. Para viajarem mais de comboio, as pessoas precisam de saber que os seus direitos serão protegidos.

Temos ainda de continuar a melhorar o atual regime de direitos dos passageiros dos transportes aéreos. Muitos passageiros não têm conhecimento destes direitos ou têm dificuldade em exercê-los; as transportadoras aéreas consideram as regras demasiado complicadas e onerosas e a sua aplicação não é coerente nos Estados-Membros. A proposta da Comissão de 2013 ainda tem de ser debatida no Conselho, ao passo que o Parlamento adotou a sua posição em primeira leitura em fevereiro de 2014. Aguardo com expectativa a realização destes objetivos, incluindo uma análise exaustiva da proteção dos passageiros em caso de insolvência das companhias aéreas.

Atualmente, um sexto dos passageiros são pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, uma tendência crescente, tendo em conta o envelhecimento da população. Procurarei assegurar uma melhor proteção deste grupo de passageiros em todos os modos de transporte, pois precisa do nosso apoio especial! Neste contexto, temos de verificar se as regras aplicáveis neste domínio, ou seja, os três regulamentos relativos a pessoas com mobilidade reduzida que viajam por meios de transporte aéreos, terrestres ou marítimos, continuam a ser adequadas ao fim a que se destinam.