

DIRECÇÃO-GERAL DE POLÍTICAS INTERNAS
DEPARTAMENTO TEMÁTICO **B**
POLÍTICAS ESTRUTURAIS E DE COESÃO

GUIA PRÁTICO



PT

***Europe Direct é um serviço que o/a ajuda a encontrar
respostas às suas perguntas sobre a União Europeia***

**Número verde único (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Alguns operadores de telecomunicações móveis não autorizam o acesso a números 00 800
ou poderão sujeitar estas chamadas telefónicas a pagamento

Encontram-se disponíveis numerosas outras informações sobre a União Europeia
na rede Internet, via servidor Europa (<http://europa.eu>)

Uma ficha bibliográfica figura no fim desta publicação

Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2009

ISBN 978-92-823-2842-2

doi: 10.2861/70536

Printed in Belgium

IMPRESSO EM PAPEL BRANQUEADO SEM CLORO



DIRECÇÃO-GERAL DE POLÍTICAS INTERNAS
DEPARTAMENTO TEMÁTICO B
POLÍTICAS ESTRUTURAIS E DE COESÃO

GUIA PRÁTICO

Transportes e Turismo



AUTORES

Nils DANKLEFSEN e Piero SOAVE, Departamento Temático B: Políticas Estruturais e de Coesão, Parlamento Europeu

VERSÕES LINGUÍSTICAS

Original: EN

Traduções: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

FOTOGRAFIAS

Shutterstock, iStockphoto, Parlamento Europeu

ACERCA DO EDITOR

Para contactar o Departamento Temático ou assinar o seu Boletim Informativo mensal, queira escrever para: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscrito concluído em Abril de 2009.

Bruxelas, © Parlamento Europeu, 2009.

EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE


As opiniões expressas no presente documento são da exclusiva responsabilidade do(s) seu(s) autor(es) e não representam necessariamente a posição oficial do Parlamento Europeu.

São autorizadas as suas reprodução e tradução para fins não comerciais, desde que a fonte seja conhecida e o editor, previamente informado, receba uma cópia.

ÍNDICE

■ PREFÁCIO	7
■ HISTORIAL	9
■ RUMO A SEGUIR	19
■ DEPARTAMENTO TEMÁTICO	31
■ PARA SABER MAIS	35
■ FONTES DE INFORMAÇÃO COMPLEMENTARES	38





**«O conceito de sustentabilidade
deve ser a base e o critério
para a política europeia de transportes»**

in: resolução do Parlamento Europeu, de 12 de Fevereiro de 2003, sobre o Livro Branco da Comissão «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções».





Senhor Deputado, Senhora Deputada,

Aproveito o ensejo para lhe dar as boas-vindas ao Parlamento Europeu e algumas informações sobre a prestação de conselhos especializados na utilização dos recursos internos. A eficiência do trabalho parlamentar assenta em informações especializadas, objectivas, actualizadas e de grande qualidade. Para tal, foram criadas cinco unidades responsáveis pela investigação, conhecidas como «Departamentos Temáticos», cujas actividades abrangem todas as áreas da competência do Parlamento Europeu e que se dedicam à realização, por peritos internos ou externos, de investigação independente de elevada qualidade.

O Departamento Temático B (Políticas Estruturais e de Coesão) é responsável por cinco domínios de acção específicos: agricultura e desenvolvimento rural, cultura e educação, pescas, desenvolvimento regional e transportes e turismo. Fornece uma vasta gama de instrumentos, desde análises aprofundadas de questões legislativas complexas até curtas notas explicativas e até mesmo seminários, em que os peritos são convidados a expor directamente os seus pontos de vista. Destinam-se estes instrumentos a apoiar os órgãos parlamentares no exercício das suas funções, contribuindo directamente, por exemplo, para o trabalho legislativo de uma dada comissão ou servindo de informação de base às visitas de delegações de membros. Para além de alguns documentos confidenciais, todos os textos elaborados pelo Departamento Temático B (Políticas Estruturais e de Coesão) são publicados na página do Parlamento na Internet, ficando ao dispor de todos os membros e do grande público.

Na presente publicação encontrará informações sucintas sobre os grandes desenvolvimentos registados na área dos transportes e do turismo durante a última legislatura. Nela se discutem também os desafios com que a política de transportes e turismo se verá confrontada no futuro próximo. Apresentamos por último uma síntese das opções oferecidas pelo Departamento Temático B no que respeita aos conhecimentos técnicos a nível interno e externo.

Boa leitura!

Ismael Olivares Martinez
Director

Direcção B: Políticas Estruturais e de Coesão
Direcção-Geral Políticas Internas da União



TRANSPORTES: BASE JURÍDICA E MARCOS DE REFERÊNCIA

A alínea f) do n.º 1 do artigo 3.º e o Título V do Tratado CE tratam da política de transportes. No Tratado de Lisboa, que ainda não entrou em vigor, a política de transportes é abordada na alínea g) do n.º 2 do artigo 4.º e no Título VI, que diz respeito ao funcionamento da União Europeia.

Nos Tratados de Roma, os Estados-Membros haviam já salientado a importância de uma política comum de transportes a título próprio. Os transportes foram, pois, um dos primeiros domínios de acção comum da Comunidade. Contudo, apesar dos esforços envidados pela Comissão, até à segunda metade dos anos oitenta a política comum de transportes não fez senão progressos titubeantes.

- **1985:** Só depois de o Parlamento Europeu ter instaurado um processo contra o Conselho por inacção é que ficou aberto o caminho para que a Comunidade legislasse. No seu **acórdão** de 22 de Maio de 1985 **no processo 13/83**, o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias instou o Conselho a deliberar sobre a política de transportes.
- **1985:** Do **Livro Branco sobre a realização do mercado interno** constavam recomendações destinadas a garantir a liberdade de prestação de serviços e a traçar orientações para a política comum de transportes no intuito de liberalizar e harmonizar as políticas de transportes em toda a Comunidade.
- **1992:** A Comissão adoptou um **Livro Branco sobre a futura evolução da política comum dos transportes**, que punha a tónica na abertura dos mercados dos transportes. O Livro Branco marcou, ao mesmo tempo, a viragem para uma abordagem integrada que abarcasse todos os modos de transporte, com base no modelo da «mobilidade sustentável».
- **1996:** Aprovação de uma decisão sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.
- **2001:** No **Livro Branco «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções»** (COM(2001) 370), a Comissão começou por analisar os problemas e desa-

fos com que a política europeia de transportes se via confrontada, em particular no que respeita ao então iminente alargamento da UE aos países de Leste. Prognosticou um aumento massivo do tráfego, acompanhado de engarrafamentos e congestionamento do trânsito, especialmente no caso dos transportes rodoviários e aéreos, bem como um aumento dos custos ambientais e de saúde, sinónimo de uma séria ameaça para a competitividade da UE e os objectivos de protecção climática. Para contrariar essa evolução e ajudar a criar um sistema de transportes economicamente eficiente, embora responsável dos pontos de vista ambiental e social, a Comissão apresentou um pacote de 60 medidas. Destinavam-se essas medidas a dissociar o crescimento económico do aumento do tráfego e a combater o desenvolvimento desigual dos diversos modos de transporte.

- **2004:** Revisão das orientações respeitantes à rede transeuropeia de transportes (RTE-T) à luz do alargamento da UE.
- **2006:** A Comissão publicou uma revisão intercalar do Livro Branco de 2001 sobre os transportes intitulada «Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente» (COM(2006) 314).

TRANSPORTES: OBJECTIVOS E RESULTADOS

A mobilidade é um dos princípios fundamentais da União Europeia. A política europeia de transportes, *interface* entre toda uma série de políticas-chave, é constituída por muitos pilares importantes, como sejam a política industrial, económica, ambiental e social. A política de transportes, elemento central da Estratégia de Lisboa, contribui grandemente para a coesão territorial e social da UE.



O êxito da realização do mercado interno europeu, o desmantelamento das fronteiras internas e a queda dos preços dos transportes devido à abertura e à liberalização dos mercados dos transportes, bem como as alterações introduzidas nos sistemas de produção e de armazenamento, originaram um crescimento constante a nível dos transportes. Contudo, embora do ponto de vista económico o sector dos transportes seja muitíssimo bem sucedido e dinâmico, verifica-se que está a ter cada vez mais ramificações sociais e ecológicas, o que vem realçar a importância crescente do **modelo «mobilidade sustentável»**. Este modelo é, no entanto, **fortemente disputado por duas séries de objectivos diferentes**. Por um lado, a política europeia de transportes estabeleceu claramente como objectivo preservar, de forma eficaz e com custos razoáveis, a mobilidade de pessoas e bens, espinha dorsal de um mercado interno da UE competitivo e base da livre circulação de pessoas. Por outro lado, há que encontrar uma solução para o aumento do tráfego e minimizar as suas consequências, como sejam acidentes de viação, doenças respiratórias, ruído, danos ambientais e congestionamento do trânsito. A dimensão social em termos de emprego e condições de trabalho, mas também de direitos dos passageiros e segurança dos transportes, constitui o terceiro importante pilar da política europeia de transportes.

Por forma a vencer os desafios da mobilidade sustentável, a política europeia de transportes progrediu consideravelmente desde o Livro Branco de 2001 sobre a política de transportes

e a revisão intercalar efectuada em 2006¹. O enquadramento jurídico dos transportes europeus foi claramente delineado, tendo sido aprovada legislação essencial e – muitas vezes – bastante controversa, designadamente:

- A revitalização dos caminhos-de-ferro, através do primeiro, segundo e terceiro pacotes ferroviários, que incidem sobretudo na abertura dos mercados, mas também em questões de segurança, interoperabilidade e direitos dos passageiros.
- Novas directrizes aplicáveis às Redes Transeuropeias de Transportes (RTE), com prioridade para os caminhos-de-ferro, as vias navegáveis interiores e os transportes marítimos.
- Programas de desvio do tráfego, como sejam, inicialmente, o programa «Marco Polo» e o actual programa «Marco Polo II».
- A nova directiva «Eurovinheta»², que diz respeito à harmonização das taxas em todos os Estados-Membros e à utilização de métodos uniformes de cálculo dos custos das infra-estruturas. A nova directiva prevê ainda uma maior diferenciação das taxas, tendo em conta os aspectos ambientais e o congestionamento, fornecendo, assim, aos Estados-Membros um instrumento de gestão do tráfego.
- Três pacotes de medidas no domínio da segurança marítima.
- A iniciativa «Céu Único Europeu».
- Um novo enquadramento jurídico para os transportes públicos.
- A inclusão dos transportes aéreos no regime de comércio de licenças de emissão da UE.

- A criação da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), da Agência Ferroviária Europeia (AFE), da Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM) e da Agência de Execução da Rede Transeuropeia de Transportes (AE TEN-T).
- O lançamento de três ambiciosos projectos tecnológicos: o Sistema Galileo de Navegação por Satélite, o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) e o programa SESAR, que tem por objectivo melhorar as infra-estruturas de controlo do tráfego aéreo. Estes três projectos europeus visam contribuir para assegurar uma maior eficácia e segurança da gestão do tráfego no futuro.
- A consolidação dos direitos dos passageiros no domínio da aviação civil e dos transportes ferroviários.

A Comissão TRAN tem-se revelado uma das mais activas no que respeita aos procedimentos de co-decisão, em que o Parlamento tem muitas vezes feito uso dos seus poderes enquanto co-legislador. Exemplo notório foi a dupla rejeição do chamado pacote «Portos», mas em muitos outros o Parlamento conseguiu alterar uma série de propostas da Comissão. Além disso, apelou por diversas vezes ao lançamento de iniciativas estratégicas e apresentou propostas pormenorizadas no que respeita à política europeia de transportes. Nas suas propostas legislativas subsequentes, a Comissão teve em conta muitos dos pedidos apresentados pelo Parlamento.

Nas **fichas técnicas** do Parlamento Europeu, regularmente actualizadas, traça-se uma panorâmica geral e sucinta da política de transportes da UE. Do **relatório de situação**³ do Secretariado da Comissão TRAN consta uma visão pormenorizada das actividades desenvolvidas por esta comissão durante a última legislatura. Além disso, na brochura «**Issues**

1 COM(2001) 370; COM(2006) 314.

2 Directiva 2006/38/CE, de 17 de Maio de 2006.

3 Parlamento Europeu: «Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action», Bruxelas, 2009.

where Parliament made a difference» aborda-se uma série de questões em matéria de política de transportes que se revelaram prementes ao longo da última legislatura.

POLÍTICA DE TRANSPORTES – ALGUNS NÚMEROS-CHAVE

Os números e factos que seguidamente apresentamos destinam-se a traçar uma panorâmica das dimensões económica, social e ambiental da política de transportes. Esta sucinta compilação, de carácter não exaustivo, deverá ser vista como um ponto de partida. Salvo indicação em contrário, as fontes utilizadas são o *Statistical Pocketbook 2009 - EU Energy and Transport in Figures*, documentos oficiais da Comissão, relatórios da Agência Europeia do Ambiente e o relatório elaborado por três grupos-alvo com vista ao debate actualmente em curso sobre o futuro dos transportes.

A dimensão económica dos transportes

- O fornecimento de serviços de transporte corresponde a 4,3% do valor acrescentado total na UE, não incluindo os transportes por conta própria, a construção ou manutenção de infra-estruturas de transporte e os meios de transporte.
- Estima-se que a quota-parte da indústria europeia de logística se situe em cerca de 14% do PIB.

Repartição modal

- Na área do transporte de mercadorias, os quatro modos de transporte por via terrestre (estrada, caminho-de-ferro, vias navegáveis interiores e oleodutos/gasodutos) na UE a 27 corresponderam, em 2007, a 2 650 mil milhões de toneladas por quilómetro (t/Km). A quota-parte do transporte rodoviário per fez 72,7% deste total, cabendo 17,1% ao trans-



porte ferroviário, 5,3% às vias navegáveis interiores e 4,9% aos oleodutos. Se incluirmos o transporte marítimo intra-UE (cerca de 1 575 mil milhões de t/Km) e o transporte aéreo intra-UE (cerca de 3,1 mil milhões de t/Km), a quota-parte do transporte rodoviário baixa para 45,6%, correspondendo o transporte ferroviário a 10,7%, por vias navegáveis interiores a 3,3%, por oleodutos a 3,0%, o transporte marítimo a 37,3% e o transporte aéreo a 0,1% do total (todos estes números se referem à situação na UE a 27 em 2007).

- O transporte de passageiros por via terrestre representou 5 861 mil milhões de pkm (passageiros-quilómetros) (o que corresponde a 11 826 km por pessoa) em 2007. Deste total, os automóveis foram responsáveis por 80,0%, os veículos de duas rodas a motor por 2,6%, as camionetas e autocarros por 9,2%, os caminhos-de-ferro por 6,7% e os eléctricos e o metropolitano por 1,5%. Se incluirmos o transporte aéreo intra-UE (cerca de 571 mil milhões de pkm em 2006) e o transporte marítimo intra-UE (cerca de

41 mil milhões de pkm) neste cálculo, a quota-parte de veículos particulares baixa para 72,4% e a de veículos de duas rodas a motor para 2,4%. As camionetas e autocarros passam, então, a equivaler a 8,3%, o caminho-de-ferro a 6,1% e o eléctrico e o metropolitano a 1,3%. Os dois modos adicionais, aéreo e marítimo, contribuem, respectivamente, com 8,8% e 0,6% para a repartição modal (todos os números se referem à UE a 27 em 2007).

- O transporte de mercadorias aumentou aproximadamente 2,7% por ano e o de passageiros cerca de 1,7% também por ano entre 1995 e 2007.
- Em 2007, o transporte rodoviário de mercadorias (t/Km) na UE a 27 excedeu em 27% os valores registados em 2000.
- Mais de 90% do comércio externo da União Europeia é feito por mar, e mais de 3,7 mil milhões de toneladas de mercadorias embarcam e desembarcam por ano nos portos da UE. Prevê-se que o transporte marítimo feito através dos portos da UE aumente 1,6 mil milhões de toneladas, o que equivalerá a 5,3 mil milhões de toneladas em 2018.
- 4 300 aviões civis de passageiros voaram em 2007 na UE a 27, dos quais cerca de 500 com mais de 250 lugares. Este número não inclui os aviões privados, cujo número se eleva a mais de 30 000.

Transportes e ambiente

- Os transportes representam cerca de um terço do consumo final de energia nos Estados-Membros da UE a 27 e, actualmente, o maior consumidor de energia final. Aos transportes rodoviários corresponde 74% do total, aos aéreos 15%, aos marítimos 7,8%, aos ferroviários 2,2% e à navegação interior 1,0%. O sector dos transportes foi aquele em que

se registou um crescimento mais rápido desde 1990, sendo responsável por cerca de um quarto do total de emissões de gases com efeito de estufa (GEE) na UE a 27.

- Embora o total de emissões de GEE na UE a 27 tenha descido 7,9% entre 1990 e 2005, a situação no sector dos transportes é algo diferente. Durante o mesmo período, as emissões de GEE provenientes dos transportes incluídas no Protocolo de Quioto aumentaram 27%. Juntamente com os aumentos consideráveis das emissões produzidas pelos transportes marítimos (+58%) e pela aviação internacional (+98%), o aumento total estimado das emissões provocadas pelos transportes na UE situou-se em 36% entre 1990 e 2006. O modo como o sector dos transportes tem evoluído contraria os esforços desenvolvidos em todos os outros sectores. Se não fosse esta tendência inversa registada no sector dos transportes, as emissões de GEE na UE a 27 teriam descido cerca de 14% entre 1990 e 2006, em vez dos 7,9% que se registaram.
- Em 2006, os transportes rodoviários foram responsáveis por 71% do total de emissões de GEE produzidas pelos transportes. Seguiram-se-lhes os transportes marítimos e aéreos, com percentagens de 15% e 12%, respectivamente. Se incluirmos as emissões provenientes das centrais que produzem a electricidade utilizada nos transportes ferroviários, a quota-parte do caminho-de-ferro cifrar-se-á em cerca de 1,6%.
- De acordo com os inquéritos sobre a mobilidade, a esmagadora maioria dos percursos efectuados (97,5%) é inferior a 100 km. Os restantes 2,5% equivalem, pois, a mais de metade do total de pkm.
- Metade do total de deslocações efectuadas pelos cidadãos da UE é inferior a 5 km.
- Em 2007, o total de automóveis de passageiros existentes na UE a 27 cifrava-se em 229 milhões.



- O parque de veículos privados na UE a 27 aumentou 22%, o que equivale a 52 milhões de automóveis.
- Cerca de 30% da população da UE a 15, ou seja, aproximadamente 120 milhões de pessoas, encontram-se expostas a níveis de ruído provocado pela circulação rodoviária superiores a 55 dB(A).
- Embora os transportes marítimos continuem a ser, do ponto de vista energético, o modo de transporte mais eficiente por unidade de tráfego efectuada, o total da «factura de custos externos» a pagar pelos cidadãos de todo o mundo e pelos recursos ambientais devido à utilização dos transportes marítimos cifra-se em cerca de 300 mil milhões de euros por ano (2006), 21% dos quais provêm da frota da UE (64 mil milhões)⁴.
- A mobilidade urbana é responsável por 40% do total das emissões de CO₂ dos transportes rodoviários e por cerca de 70% de outros poluentes por eles produzidos.
- Na Dinamarca e nos Países Baixos, a taxa de utilização de veículos não motorizados é mais de dez vezes superior à registada em França e no Reino Unido⁵.
- A expansão das zonas construídas acompanhou o crescimento das áreas urbanas em toda a Europa durante as últimas cinco décadas. Desde meados dos anos 50, as cidades europeias expandiram-se, em média, 78%, enquanto que a população aumentou apenas 33%.

⁴ Parlamento Europeu, «*The external costs of maritime transport*», Bruxelas, 2007.

⁵ 936 e 848 km/pessoa/ano, respectivamente, na Dinamarca e nos Países Baixos, comparados com 75 km em França e no Reino Unido e com apenas 20 km em Espanha (AEA, 2008, p. 31).

- Cinco aeroportos na EU⁶ registam mais de 400 000 movimentos de aeronaves (descolagem + aterragem por passageiro e carga) por ano, o que equivale a mais de um movimento por minuto durante 18 horas por dia. Cerca de 37 aeroportos da UE registam por ano mais de 100 000 movimentos de aeronaves.
- Estima-se em 1,1 horas por dia o tempo médio gasto por pessoa em deslocações, valor este que se manteve relativamente estável durante os últimos 40 anos. A mobilidade pessoal aumentou, contudo, ao longo das duas últimas décadas devido à transição para modos e meios de transporte mais rápidos.

A dimensão social dos transportes

- O fornecimento de serviços de transporte representa 4,3% do total de emprego na UE, não contando o transporte por conta própria, a construção ou a manutenção de infra-estruturas de transporte e os meios de transporte.
- Em 2005, o sector dos transportes empregava cerca de 8,8 milhões de pessoas, aproximadamente 10% das quais no sector ferroviário, 2% nos transportes marítimos, 0,4% nos transportes por vias navegáveis e interiores, 5% nos transportes aéreos e 30% em actividades auxiliares e de apoio (como sejam transporte de carga, agências de viagens e transportes e operadores turísticos). O transporte rodoviário representa cerca de 50% do total de emprego no sector dos transportes, dois terços dos quais no do transporte de mercadorias e um terço no de passageiros.
- Na UE, as famílias gastam cerca de 13,7% dos seus rendimentos, ou seja, 949 mil milhões de euros, em bens e serviços relacionados com os transportes, o que faz do sector dos transportes a segunda maior rubrica orçamental, imediatamente a seguir às despesas com a habitação. Aproximadamente um terço deste montante (310 mil milhões de euros) foi utilizado na compra de veículos.

- As actividades relacionadas com o transporte marítimo empregam 1,5 milhões de pessoas na Europa. Cerca de 70% dos empregos ligados ao transporte marítimo são constituídos por actividades desenvolvidas em terra – nos sectores da arquitectura e da construção naval, ciência, engenharia, electrónica, transporte de carga e logística.

Segurança dos transportes

- Em 2007, 42 448 pessoas perderam a vida em acidentes rodoviários (mortais em menos de 30 dias). Em comparação com o ano de 2000, o número de mortes causadas por acidentes rodoviários diminuiu cerca de um quarto (24,8%).



6 Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt am Main, London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol e Madrid-Barajas.



Infra-estruturas de transporte

- A rede transeuropeia de transportes será vasta e variada. Compreenderá 95 700 km de estrada, 106 000 km de via férrea (dos quais 32 000 km se destinarão a comboios de alta velocidade) e 13 000 km de vias navegáveis interiores. Os nós da rede são os 411 aeroportos internacionais e os 404 principais portos marítimos. Com base nas informações fornecidas pelos Estados-Membros, os custos de conclusão e modernização de toda a rede ascenderão a 900 mil milhões de euros durante o período compreendido entre 1996 e 2020, 500 mil milhões dos quais a investir entre 2007 e 2020 (destes 500 mil milhões, 270 mil milhões deverão ser investidos em projectos e eixos prioritários).
- Em 2005, 215 000 km de linhas de caminho-de-ferro estiveram em funcionamento na UE, quase 50% das quais electrificadas.
- A EU possui a segunda mais longa faixa costeira a nível mundial (136 000 km), logo a seguir ao Canadá.

POLÍTICA DE TURISMO

O turismo não tem base jurídica própria no Tratado da UE. Esta situação alterar-se-á com a entrada em vigor do Tratado

de Lisboa, cujo artigo 195.º prevê que a União passe a ter competência legislativa na área do turismo, embora no contexto das acções de apoio (artigo 6.º).

Mais de 90% das empresas de turismo são de pequenas dimensões, empregando entre uma e nove pessoas. Dominado pelas PME, o sector é responsável por 4% do PIB da UE, empregando dois milhões de firmas 4% da mão-de-obra total (cerca de 8 milhões de empregados). Se incluirmos as várias formas de envolvimento do turismo noutros sectores da economia, a sua contribuição para o PIB eleva-se a 11% e a percentagem de emprego excede os 12% (24 milhões de postos de trabalho).

Dado o seu peso económico, o sector do turismo forma parte integrante da economia europeia, pelo que são necessárias medidas que ajudem à sua organização e desenvolvimento. Numa perspectiva europeia, a política de turismo constitui também um meio de apoiar os objectivos políticos gerais nos domínios do emprego e do crescimento. O turismo faz igualmente parte da política ambiental na sua acepção mais lata, dimensão que foi adquirindo maior significado ao longo do tempo.

A política europeia de turismo poderá também contribuir grandemente para combater a actual crise económica. Em Fevereiro de 2009, mais de 27 000 residentes da UE com 15 anos ou mais participaram num questionário lançado pela Comissão. Os resultados desse estudo demonstraram que pelo menos 50% dos cidadãos partem todos os anos para férias e que 48% tencionam passar férias no seu próprio país (em comparação com 43%, em 2008). Quatro em cada dez cidadãos com planos de férias em 2009 consideraram dispor de recursos suficientes (41%), e um em cada dez (11%) reconheceu ter graves problemas financeiros com os seus planos de férias. No entanto, só 19% se declararam praticamente seguros de não tirar férias em 2009, percentagem que é consideravelmente inferior à registada em 2008 (32%). Entre aqueles que partem de férias, 28% declararam-se ainda indecisos quanto à sua duração e

destino. Verificou-se um aumento considerável do número de pessoas que organizam elas próprias as suas férias (56%) e que, em muitos dos casos, recorrem à Internet para o fazer. A maioria (54%) prefere destinos turísticos tradicionais e apenas 28% escolhem destinos «emergentes». A boa aplicação do dinheiro (33%) é mais importante do que o custo reduzido (16%). Metade dos europeus parte de férias nos meses de Julho e Agosto. As mini-férias de Inverno estão em declínio por razões financeiras, optando 42% por não tirar férias no Inverno. Outros (23%) preferem viajar na época baixa. (Para mais informações, consultar o Barómetro da OMT de Janeiro de 2009.)

Segundo o Eurostat 13/2009, o número de noites passadas em hotéis UE diminuiu cerca de 0,5% em 2008, em comparação com o ano de 2007. Os não residentes (-1,1%) revelaram-se a principal causa desta descida. Cinco países representam mais de 70% da indústria do turismo em termos de estadias em hotéis: Espanha (270 milhões), Itália (247 milhões), Alemanha (219 milhões), França (204 milhões) e Reino Unido (173 milhões). Chipre (-4,8%), a Grécia (-4,6%) e os Países Baixos (-4,1%) foram os países que registaram a maior descida, enquanto que noutros se verificaram francos progressos: Eslováquia (+7,7%), Polónia (+4,7%) e Lituânia (+4,6%).

Embora se tenha registado um ligeiro decréscimo em termos de estadias de turistas, o número de viagens de lazer realizadas por cidadãos da UE aumentou cerca de 7,1% em 2008 (mais notoriamente no primeiro semestre do ano), se bem que, de um modo geral, por períodos de tempo mais curtos. Igual tendência (+1,6%) se registou no sector dos transportes aéreos de passageiros, com uma ligeira descida nos últimos quatro meses do ano.

No final de 2007, o Parlamento solicitou à Comissão que elaborasse uma política de turismo baseada na parceria, que faça da Europa um dos destinos turísticos predilectos, com melhor imagem e mais ecológicos. O relatório de iniciativa sobre uma



nova política europeia do turismo apelava, entre outras coisas, à emissão de vistos turísticos mais rápida e menos dispendiosa, à elaboração de estatísticas fiáveis, normalizadas e actualizadas, à harmonização de normas de qualidade aplicáveis ao alojamento dos turistas e a uma maior protecção dos consumidores e dos direitos dos passageiros. Atendendo a que, nestas matérias, o Regulamento n.º 261/2004 tratava apenas dos transportes aéreos, o Parlamento procurou que tais direitos fossem igualmente alargados aos utilizadores dos transportes marítimos e ferroviários. Neste contexto, as mais recentes iniciativas do Parlamento, do Conselho e da Comissão preencherão possivelmente todas as lacunas existentes (Regulamento 1371/2007, COM(2008) 816 e COM(2008) 817).

Para além de criar uma imagem de marca «europeia» que abranja todos os destinos turísticos da UE servidos por operadores turísticos, o Parlamento convidou também a Comissão a lançar um vasto leque de iniciativas, que passam pelo desenvolvimento do turismo da saúde, pela criação de infraestruturas adaptadas aos turistas com mobilidade reduzida e por um «cartão jovem de transporte» destinado aos bolseiros europeus no quadro do programa Erasmus, por um programa «Ulysses» que vise o turismo durante a época baixa destinado aos reformados e por um circuito retrospectivo que reconstitua os contornos da antiga Cortina de Ferro.



ENTRE CRISE ECONÓMICA E ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Se bem que muitos dos grandes *dossiers* já tenham sido aprovados antes das eleições de 2009, a Comissão dos Transportes e do Turismo (Comissão TRAN) ainda tem pela frente inúmeros desafios nesta nova legislatura de 2009-2014.

Dois acontecimentos terão um papel essencial e dominarão, muito provavelmente, os próximos debates da Comissão TRAN. Em primeiro lugar, a **contração económica**: a actual crise financeira e económica global está a gerar uma enorme imprevisibilidade quanto ao futuro da economia mundial. O sector europeu dos transportes, que já foi seriamente afectado por esta crise, sê-lo-á ainda mais se ela persistir. Menos comércio, menos transporte: este simples princípio tem sido confirmado pelas recentes notícias e dados quantificados vindos de diversos sectores e empresas de transportes. O sector europeu dos transportes de mercadorias, desde as companhias de navegação e as transportadoras aéreas aos transitários e aos caminhos-de-ferro, já foi gravemente afectado. Além disso, também o sector dos transportes de passageiros está a enfrentar problemas, sobretudo o segmento das viagens aéreas. As futuras quebras de receitas poderão contribuir para uma diminuição ainda maior da procura de mobilidade, designadamente para fins turísticos e de lazer.

O debate controverso de Março de 2009 na Comissão TRAN acerca da distribuição das faixas horárias no contexto da crise económica permitiu antever as dificuldades de medidas de adaptação em todos os sectores dos transportes. O impacto da crise é difícil de calcular, e ainda não se dispõe de uma visão de conjunto. Daí a importância de analisar em pormenor o impacto sobre os diferentes sectores dos transportes e de ponderar em que medida as políticas da Comunidade estão adaptadas aos futuros desafios.

O segundo grande desafio reside no **fraco desempenho ambiental do sistema de transportes europeu**. Embora a actual crise económica possa reduzir temporariamente a procura de transportes, a Agência Europeia do Ambiente (AEA) assinala no seu último relatório⁷ que as tendências observadas no sector dos transportes conduzem à direcção errada. Os dados quantificados e tendências apresentados nesse relatório, alguns dos quais foram atrás mencio-

⁷ Relatório da AEE n.º 3/2009, *Transport at a crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union, Copenhagen 2009.*

nados, são alarmantes e apontam para a necessidade de tomar imediatamente medidas de grande alcance, sobretudo em matéria de combate às emissões de gases com efeito de estufa no sector dos transportes, mas também no que toca à luta contra a poluição atmosférica, o ruído e a perda de *habitats*.

A forma como as políticas da UE – incluindo a política dos transportes – reagem à crise económica também contribuirá para o sucesso ou o fracasso da luta contra as alterações climáticas. Apesar dos graves danos que virá ainda a provocar na economia e na sociedade europeias, a crise económica é consensualmente vista como um fenómeno temporário. Mas, em termos científicos, já não restam dúvidas de que as alterações climáticas – se não forem combatidas agora mesmo, com determinação e simultaneamente em todos os sectores – terão consequências irreversíveis e catastróficas. Por conseguinte, na sua resolução de 4 de Fevereiro de 2009 intitulada «**2050: O futuro começa hoje – Recomendações com vista a uma futura política integrada da UE sobre as alterações climáticas**»⁸, o Parlamento Europeu destacou «a necessidade de fazer frente às alterações climáticas e às suas implicações com o recurso a medidas políticas e educacionais, baseadas numa perspectiva a longo prazo, e mediante a aplicação coerente das decisões, não as subordinando a objectivos políticos a curto prazo».

A crise económica pode igualmente ser encarada como um ponto de partida e uma oportunidade para imprimir nas políticas mudanças de grande alcance no sentido de uma economia mais sustentável, oferecendo novas oportunidades de negócio às empresas europeias nos próximos anos; é também uma oportunidade para introduzir as alterações, há muito aguardadas, tendo em vista a criação de um sistema de

transportes europeu integrado e sustentável, conforme preconizado pela AEA.

Para além destes dois enormes desafios, o programa de trabalho da Comissão TRAN dependerá, em grande medida,

- do programa de trabalhos da nova Comissão e
- dos grandes *dossiers* já em curso.

Passamos a descrever alguns dos eventuais *dossiers* fundamentais que se avizinham.

GRANDES DOSSIERS EM CURSO

Eurovinheta

Em Março de 2009, o Parlamento Europeu aprovou em primeira leitura uma proposta de revisão da Directiva relativa à eurovinheta, que incide designadamente sobre a internalização dos custos externos ocasionados pelos veículos pesados de mercadorias. O PE deu o seu apoio de princípio à abordagem da Comissão. Futuramente, as taxas aplicadas aos veículos pesados de mercadorias de mais de 3,5 toneladas deverão basear-se, não só nos custos de infra-estruturas, mas também, em parte, na poluição atmosférica e sonora que provocam. Na óptica do Parlamento, deveria também ser possível aplicar taxas sobre os camiões pelo congestionamento provocado durante os períodos de ponta em estradas congestionadas, apesar de terem sido excluídos do texto quaisquer métodos de cálculo e limites máximos específicos para o congestionamento.

Se a comissão TRAN decidir prosseguir com a segunda leitura deste projecto, o Parlamento fá-la-á durante a nova legislatura.

⁸ Neste relatório final da Comissão Temporária sobre as Alterações Climáticas, que propõe a adopção de medidas adequadas a todos os níveis, o PE formulou igualmente numerosas recomendações com vista a futuras medidas no sector dos transportes (pontos 77 a 106).



Pacote de «ecologização» dos transportes

É de consenso geral que a internalização dos custos externos no sector dos transportes constitui um dos maiores desafios que a política europeia dos transportes terá de enfrentar nos próximos anos.

Em Março de 2009, o Parlamento aprovou uma resolução em que critica a Comissão pela falta de estratégia global sobre a «integração das preocupações ambientais no domínio dos transportes» e pela ausência de um modelo aplicável para avaliar os «custos externos», como o impacto ambiental dos transportes. O pacote da Comissão para a «ecologização» dos transportes, composto por diversas comunicações, tem por objectivo ajudar a UE a atingir os seus objectivos climáticos e energéticos, promovendo a sustentabilidade dos transportes e garantindo que os custos reais dos transportes se reflectam no preço real.

A resolução do Parlamento assinala que a Comissão não concebeu nem apresentou qualquer modelo de aplicação geral, transparente e compreensível, para avaliar todos os custos externos; que tão-pouco efectuou análises de impacto relativamente a todos os modos de transporte e que, na prática, se limitou até agora a propor legislação para os veículos pesados de transporte rodoviário de mercadorias. O Parlamento instou, por conseguinte, a Comissão a tomar sem demora medidas para, em primeiro lugar, redigir propostas específicas para

todos os meios de transporte e, em segundo lugar, apresentar um plano abrangente para o cálculo e a imputação dos custos externos e para a avaliação do respectivo impacto, com base num modelo compreensível. O relatório da AEA atrás referido demonstra que, agora mais do que nunca, são necessárias políticas coerentes para cada sector de transportes.

Atingir a plena operacionalidade dos sistemas GALILEO, SESAR e ERTMS

Nos últimos anos a UE lançou uma série de ambiciosos projectos tecnológicos, como o sistema de navegação por satélite Galileo, o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) e o programa SESAR, que visa melhorar a infra-estrutura de controlo do tráfego aéreo. Estes grandes projectos europeus têm por objectivo contribuir para aumentar a eficiência e a segurança da gestão do tráfego. Nenhum dos três projectos mencionados está ainda operacional; há ainda pela frente um volume substancial de trabalho e, provavelmente, novos debates nas comissões competentes (Transportes e Indústria).

A plena implementação do Galileo, que compreende 30 satélites e as correspondentes infra-estruturas terrestres, está prevista para 2013. Os outros dois projectos irão precisar de mais tempo para ficarem totalmente operacionais.

Transportes urbanos

Tratar o problema dos transportes urbanos ao nível da UE é um tópico cada vez mais prioritário na agenda europeia dos transportes. De facto, 80% da população da Europa vive em zonas urbanas, mais de 60% em zonas com mais de 10 000 habitantes, e a tendência é ascendente. O tráfego urbano é responsável por 40% das emissões de CO₂ e 70% das emissões de outros poluentes causadas pelos transportes rodoviários. Assim sendo, muito há a fazer nas zonas urbanas para aumentar a eficiência energética e reduzir as emissões no sector dos transportes. Promovendo a passagem para modalidades de transporte sustentáveis conseguir-se-á, não só aliviar as cidades congestionadas e poluídas, mas também dar um contributo significativo para a redução das emissões de gases com efeito de estufa. Já se fizeram sentir nos transportes urbanos os efeitos de uma diversificada legislação europeia, mas ainda não foi adoptada qualquer estratégia especificamente consagrada aos transportes urbanos a nível europeu.

Em 2007, a Comissão Europeia apresentou um Livro Verde sobre a mobilidade urbana⁹, no qual abordou a questão de saber de que forma se pode criar uma nova cultura de mobilidade urbana capaz de conciliar o desenvolvimento económico das cidades e as correspondentes necessidades de mobilidade, por um lado, com as necessidades de protecção ambiental e de qualidade de vida nas cidades, por outro. O Parlamento Europeu aprovou uma resolução sobre este Livro Verde em 9 de Julho de 2008, na perspectiva de um seguimento sob forma de plano de acção. Dado que a Comissão não apresentou nenhum projecto de plano de acção, e tendo em conta os prazos impostos pelas eleições europeias de Junho de 2009, o Parlamento decidiu elaborar outro relatório de sua própria iniciativa em que aponta medidas específicas para os

transportes urbanos a nível europeu. Entre as recomendações do PE contam-se a introdução e aplicação geral de planos de transporte urbano sustentável nas conurbações com mais de 100 000 habitantes, o lançamento de um programa destinado a aperfeiçoar as estatísticas e bases de dados sobre mobilidade urbana do Eurostat, e a criação de um observatório da mobilidade urbana. O Parlamento destacou ainda a necessidade de um apoio financeiro mais substancial da parte da UE.

Os debates sobre a mobilidade urbana continuarão na próxima legislatura.

Da livre circulação sem fronteiras ao Céu Único

Está a revelar-se mais difícil eliminar as fronteiras aéreas da UE do que as fronteiras terrestres. A Comissão deu o «pontapé de saída» no Outono de 1999 com a comunicação «A criação de um céu único europeu»¹⁰. O processo legislativo de co-decisão entre o Parlamento e o Conselho ficou concluído em Abril de 2004, com a entrada em vigor de um pacote de quatro regulamentos – incluindo o Regulamento-Quadro N.º 549/04 – sobre a prestação de serviços de navegação aérea, a organização e utilização do espaço aéreo e a interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo.

Reconhecendo embora que as regras de concorrência do Tratado se não aplicam aos transportes aéreos, o Parlamento defendeu sucessivamente a criação de um comité consultivo para os aspectos técnicos da implementação do Céu Único e a inclusão de sanções por incumprimento das regras; obteve também concessões em matéria de cooperação entre os utilizadores civis e militares.

9 Livro Verde – Por uma nova cultura de mobilidade urbana – COM(2007)0551.

10 COM(1999) 614



Na sua 6.ª legislatura o PE conseguiu, em parte, dar resposta ao enorme desafio que consistia em acelerar a criação do Céu Único Europeu. A pergunta oral com debate em plenário apresentada à Comissão pela Comissão dos Transportes, em 4 de Setembro de 2007, levantou uma das questões essenciais: a necessidade de pôr termo ao fracasso da abordagem «de baixo para cima» que deixava ao cuidado dos Estados-Membros a criação de blocos de espaço aéreo funcionais (rotas aéreas que são optimizadas, no que respeita à organização do tráfego, de modo a reduzir tanto o consumo como a emissão de gases com efeito de estufa) e de optar por uma abordagem mais proactiva a nível da UE. A Comissão anunciou então a passagem para uma segunda fase «baseada no desempenho e nos mecanismos de desenvolvimento do Céu Único Europeu».

Simultaneamente, a Comissão avançou no sentido de uma aviação mais sustentável e mais eficiente (COM(2008) 389). O programa tecnológico respeitante à empresa comum SESAR (inicialmente SESAME) arrancou sob a égide da Eurocontrol e graças ao financiamento da RTE-T pela Comissão. Até 2013, o programa desenvolverá um moderno sistema europeu de gestão do tráfego aéreo que deverá solucionar o actual problema de fragmentação dos sistemas nacionais. O volume do tráfego aéreo aumentou mais de 50% durante a última década. A Eurocontrol estima que há na Europa cerca de 8,5 milhões de voos por ano (previsão: aumento para 17 milhões até 2020). Em dias de ponta chega a haver 30 000 voos, ligando cerca de 130 aeroportos; 80% dos voos são intra-europeus. A distância média é de 826 km. Em 2007 foi registado um número de passageiros superior a 790 milhões, dos quais 520 milhões em voos dentro da UE, e foram transportados 12,5 milhões de toneladas de carga. Desde o lançamento do mercado único, em 1993, entraram no mercado mais de 30 novas companhias aéreas (sobretudo transportadoras de baixo custo, que registam por ano um aumento de capacidade de 25%).

No contexto da revisão do pacote «Céu Único» (CUE-II) proposta em Junho de 2008, a Agência Europeia para a Segu-

rança da Aviação (AESA), que opera em Colónia desde 2003 (e que também inclui quatro países terceiros), deverá garantir o nível máximo possível de protecção ambiental e ocupar-se de questões de segurança fundamentais (programas de inspecção, formação e normalização, certificados de navegabilidade normalizados, autorização de operadores de países terceiros e controlos de segurança das respectivas aeronaves ao abrigo do programa SAFA).

No relatório que aprovou em 25 de Março de 2009, o Parlamento apoiou os dois projectos legislativos apresentados pela Comissão no âmbito do segundo pacote «Céu Único» (2008): alteração do regulamento relativo ao Céu Único Europeu e alteração do regulamento relativo à Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Mais concretamente, o relatório do PE acima mencionado, respeitante ao desempenho e à sustentabilidade do sistema de aviação europeu, concorda com a proposta de autorizar a AESA a controlar todo o sistema de aviação europeu. O relatório confirmou o compromisso que o Parlamento tentara obter, designadamente no que respeita aos objectivos de desempenho da Comunidade (nos domínios essenciais da segurança, ambiente, capacidade e rentabilidade) aprovados pela Comissão depois de consultar os intervenientes não estatais competentes. Além disso, estabeleceu metas vinculativas para os prestadores de serviços de navegação aérea e determinou a criação de blocos de espaço aéreo funcionais. O resultado global será uma rede flexível de blocos homogéneos adaptada às necessidades do tráfego aéreo e que vai além das fronteiras nacionais.

Chegado o final da 6.ª legislatura, na perspectiva do PE o segundo pacote legislativo «Céu Único» trará aos céus europeus o que o acordo de Schengen fez pela livre circulação de pessoas na UE. De facto, durante a próxima legislatura o Parlamento terá de assegurar que o conceito do «Céu Único» tenha expressão concreta, com todos os elementos que o compõem, incluindo a vertente tecnológica SESAR. É necessário criar uma rede de rotas mais directa a fim de melhorar o desempenho e reduzir as emissões das companhias aéreas, e de aumentar a capacidade do espaço aéreo. Para o efeito, será nomeado um coordenador dos blocos de espaço aéreo funcionais que, à semelhança dos oito já em actividade para a RTE-T, deverá apresentar um relatório ao Parlamento de três em três meses. O regulamento de base já estabelecia um calendário de implementação das medidas previstas.

No entender do PE, as normas de execução devem ser apresentadas dentro de um prazo adequado; preconizou, assim, a definição de um roteiro coerente para a elaboração real dessas normas, tendo em conta a respectiva prioridade e interconexões. O PE sugere, nomeadamente, que todas as partes se empenhem em alinhar os compromissos políticos em relação ao quadro tecnológico e em acelerar o processo de criação do Espaço Único Europeu em moldes totalmente compatíveis com a fase de desenvolvimento do SESAR, de forma a poderem colher, a partir de 2014, todos os benefícios da fase de execução.

Dezoito meses após a entrada em vigor do novo regulamento, a Comissão deverá apresentar ao Parlamento e ao Conselho um relatório de avaliação do impacto do Céu Único nos planos jurídico, económico e social, bem como para a indústria e a nível de segurança, tendo em conta a evolução dos blocos de espaço aéreo funcionais e das tecnologias disponíveis. Para a consecução dos objectivos de desempenho foi estabelecido um período de referência semelhante. Durante a próxima legislatura, o Parlamento deverá ainda acompanhar

a criação das instâncias nacionais independentes de controlo, no que se refere aos requisitos de segurança e desempenho do Céu Único, bem como de um órgão consultivo de intervenientes envolvidos na segurança aérea, que dará aconselhamento à Comissão.

Direitos dos passageiros

Pouco antes do termo da última legislatura, o Parlamento aprovou em primeira leitura as propostas da Comissão relativas aos direitos dos passageiros no sector dos transportes em autocarro e no sector marítimo, incluindo os passageiros com deficiência ou com mobilidade reduzida.

As propostas em causa enquadram-se no objectivo da Comissão de alargar a outros modos de transporte os direitos de que gozam os passageiros nos sectores dos transportes aéreos e ferroviários; visam estabelecer os direitos dos passageiros, de modo a aumentar o poder de atracção e a confiança nestes modos de transporte, e criar condições de concorrência equi-



tativas entre os transportadores dos vários Estados-Membros e entre os diversos modos de transporte. Se a Comissão TRAN decidir prosseguir com a segunda leitura destas propostas, o Parlamento fá-la-á durante a nova legislatura.

Além disso, a Comissão já anunciou que tenciona publicar, no segundo semestre de 2009, um relatório sobre a situação dos direitos dos passageiros no sector da aviação – o que desde há muito a Comissão TRAN vinha pedindo insistentemente.

Transposição e aplicação da legislação em vigor

Em várias resoluções consagradas ao tema «Legislar Melhor», o Parlamento afirmou a sua vontade de acompanhar mais de perto – designadamente por intermédio de comissões parlamentares – a forma como a legislação aprovada é transposta e aplicada.

Em comparação com outras comissões, a Comissão TRAN ocupa-se de um grande número de propostas legislativas. Como atrás se disse, foram recentemente aprovados importantes actos legislativos da UE no domínio dos transportes, se bem que parte deles ainda aguarde a devida transposição ou aplicação em alguns Estados-Membros (por exemplo, os pacotes sobre segurança marítima e transportes ferroviários). Futuramente, além dos relatórios sobre a nova legislação, será cada vez mais importante para a Comissão TRAN a tarefa de acompanhar a aplicação do direito comunitário em vigor. Uma das formas de levar a cabo este trabalho consistiria em nomear «relatores da aplicação» ou consagrar regularmente os períodos de perguntas à aplicação e transposição, conforme acordado na Conferência dos Presidentes em Setembro de 2008.

NOVOS DOSSIERS EM PERSPECTIVA

Futuro dos transportes

A Comissão Europeia lançou recentemente um debate sobre os grandes desafios e oportunidades a longo prazo (20 a 40 anos) no sector dos transportes e anunciou para o Verão de 2009 a adopção e publicação de uma comunicação sobre as perspectivas a médio prazo.

Em Março de 2009, três grupos especializados (*focus groups*), encarregados de debater os temas «economia e sociedade», «ambiente e tecnologia» e «infra-estruturas e logística», apresentaram um primeiro relatório que compreende um cenário para o período compreendido entre o momento actual e 2050, aponta alguns dos possíveis desafios e tendências de evolução do sector dos transportes daqui para a frente, por exemplo, o aumento da globalização e da procura de mobilidade, urbanização, envelhecimento, alterações climáticas, poluição e congestionamentos.

Os avanços tecnológicos nos sectores da energia, dos transportes e das comunicações vão operar na vida dos cidadãos transformações que poderão ser positivas, mas que também terão potenciais consequências negativas no sector dos transportes. A política de transportes da UE terá de dar resposta a estes desafios com novas iniciativas políticas. Dado que a vigência do presente Livro Branco termina em 2010, a comunicação anunciada pode ser vista como o primeiro passo para o período subsequente. Há ainda muitas incertezas quanto ao futuro dos transportes. As interações entre os motores da procura de transportes são complexas, é muito difícil fazer previsões acerca da evolução tecnológica, e determinados factores externos – como os desenvolvimentos económicos ou geopolíticos, o impacto das alterações climáticas – também

não são fáceis de prever. Todavia, parece existir um amplo consenso quanto à ideia de que a política de transportes da UE chegou a um ponto de viragem para um novo sistema de transportes e deve agora enfrentar os desafios que se perfilam no seu horizonte. Neste sentido, parece ser amplamente consensual que a União Europeia precisa de uma perspectiva clara, a médio e a longo prazo, do sistema de transportes sustentável que deveria possuir. Nela deveriam ser apresentadas ideias e sugestões nas seguintes matérias:

- Futuras necessidades de mobilidade e factores que as motivam;
- Cidades onde seja agradável viver e nova cultura de mobilidade urbana;
- Mobilidade individual independente das fontes de energia convencional;
- Opções técnicas para uma nova geração de sistemas de propulsão e respectivos períodos de transição, a organizar entretanto;
- Transição para um sistema de transportes integrado;
- Futura política de infra-estruturas de transportes;
- Custos externos, sistemas de tarifação e medidas de promoção da eficiência;
- Abertura, organização e regulamentação dos futuros mercados dos transportes;
- Percepção e gestão dos motores de procura de transportes;
- Mudança de comportamento;
- Melhores tecnologias da informação para uma utilização e uma integração mais eficientes das redes de transportes;
- Segurança intrínseca e extrínseca;
- Prioridades a médio e a longo prazo para a Investigação e Desenvolvimento Tecnológico em matéria de transportes.

Este importante debate, agora mesmo iniciado, prosseguirá activamente na próxima legislatura.

Futuro da RTE-T

O Livro Verde de 2009 sobre a revisão da política relativa à RTE-T¹¹ visa adaptar a acção comunitária aos novos desafios com que a UE se vê confrontada, nomeadamente, luta contra as alterações climáticas, objectivos socioeconómicos da Estratégia de Lisboa e papel da UE na cena internacional, a fim de melhorar as ligações entre as suas infra-estruturas e as dos seus vizinhos e do resto do mundo. A Comissão propõe que a integração da rede seja reforçada graças a uma melhor utilização dos modos de transporte combinados, tanto de passageiros como de mercadorias, optimizando o uso de sistemas de transporte inteligentes e promovendo a inovação tecnológica.

Além disso, desde 2007 que o Parlamento tem vindo a instar a Comissão a iniciar de imediato os trabalhos no sentido de estabelecer metas e respostas de longo prazo (relativamente ao período subsequente a 2010) para uma abordagem integrada relativamente à futura política europeia de transportes. Em Abril de 2009, em resposta ao Livro Verde da Comissão, o Parlamento aprovou uma resolução sobre este assunto, em

¹¹ COM(2009) 44

que salientava a importância da análise custos-benefícios, da sustentabilidade e da mais-valia europeia dos projectos de infra-estruturas transfronteiriças. Neste contexto, o PE considerou que, dos pontos de vista ecológico e económico, os sistemas de transportes multimodais, que permitem a utilização de diferentes meios de transporte no mesmo trajecto, são, em muitos casos, a única opção viável e sustentável para o futuro. A mesma resolução exorta os Estados-Membros a integrarem os corredores verdes, as redes de transporte ferroviário de mercadorias, a Rede Transeuropeia de Transporte Ferroviário de Mercadorias (RTTFM), os corredores do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), as «auto-estradas» marítimas, como o transporte marítimo de curta distância, as vias navegáveis de ampla capacidade, no quadro de um conceito de RTE-T intermodal baseado em medidas planeadas com o intuito de favorecer os modos de transporte mais ecológicos, menos exigentes em termos de consumo de petróleo e mais seguros. O PE apoia a adopção de uma abordagem abrangente e considera também que a rede Eurovelo e o Circuito da Cortina de Ferro também representam oportunidades para a promoção das redes de infra-estruturas de ciclovias transfronteiriças europeias. Além disso, o PE pede que seja consagrada maior atenção às ligações ferroviárias regionais transfronteiriças.

Tendo em vista a revisão intercalar do quadro financeiro da UE e também no referente ao debate em curso sobre o Plano de Relançamento da UE, o PE observou que o investimento em infra-estruturas de transporte é uma área fundamental para lidar com a crise económica e financeira, pelo que convidou a Comissão a acelerar os projectos de infra-estruturas ligados à RTE-T e financiados pelos Fundos Estruturais e/ou de Coesão.

O Parlamento afirmou ainda esperar que o Conselho demonstre maior coerência entre as exigências que faz a respeito dos projectos da RTE-T e as decisões que toma sobre os orçamen-

tos dessa rede; exortou os Estados-Membros a reavaliarem as suas prioridades em matéria de investimento de modo a acelerarem os projectos de RTE-T sob a sua responsabilidade, particularmente em secções transfronteiriças.

Por conseguinte, o Parlamento mostrou-se favorável a um reexame do orçamento da RTE-T por parte dos Estados-Membros, no contexto da revisão intercalar das Perspectivas Financeiras 2009-2010.

O debate sobre o futuro da RTE-T e o seu financiamento a partir de 2014 deverá ser um dos mais importantes da nova legislatura.

Estratégia para os transportes marítimos no horizonte de 2018

Em Janeiro de 2009 a Comissão apresentou uma comunicação sobre os grandes objectivos estratégicos para o sistema euro-



peu de transportes marítimos no horizonte de 2018¹², que traça as grandes opções estratégicas para o sistema europeu de transporte marítimo até 2018. A comunicação identifica os domínios essenciais de intervenção, incluindo os múltiplos desafios a enfrentar, tais como:

- *Futuro do sector comunitário do transporte marítimo em mercados mundializados:* Como reagir à crescente pressão concorrencial que se faz sentir nos transportes marítimos internacionais, e como criar condições de concorrência equitativas neste sector? De que modo pode a UE tornar-se motor da mudança no sentido de um quadro regulamentar internacional abrangente para os transportes marítimos?
- *Recursos humanos, competências e saber-fazer marítimos:* Tratar questões como a da solução a dar à crescente escassez de profissionais do mar. As potenciais medidas a tomar visam tornar mais atractivas as profissões do mar, melhorar as condições de trabalho dos marítimos, favorecer as perspectivas de uma carreira para toda a vida nos *clusters* marítimos e melhorar a imagem dos transportes marítimos. Entre outras das medidas previstas contam-se a aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo (MLC) da OIT de 2006 e o aperfeiçoamento da vertente de ensino e formação das tripulações;
- *Transporte marítimo de qualidade:* São descritas várias medidas a adoptar pela UE em prol de um transporte marítimo mais ecológico a fim de atingir o objectivo a longo prazo «sem resíduos nem emissões». São debatidas medidas destinadas a aumentar a segurança intrínseca do transporte marítimo, bem como opções para reforçar a

segurança marítima extrínseca de modo a prevenir o terrorismo e a pirataria;

- *Potencial do transporte marítimo de curta distância:* Que fazer, face ao aumento previsto no transporte marítimo? Como definir o conjunto certo de medidas para que os portos possam assumir de maneira eficiente a sua função de «portais»? Entre as potenciais soluções contam-se a criação de um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras; a plena implantação do projecto de auto-estradas do mar; e a promoção da modernização e expansão das infra-estruturas portuárias e de ligação com o interior, graças à criação das condições adequadas para atrair investimentos e graças a programas de financiamento da UE;



- *Investigação e inovação no domínio marítimo:* A Comissão sugere que se promova a inovação e a investigação e desenvolvimento tecnológicos no sector do transporte marítimo a fim de melhorar a eficiência energética dos navios, reduzir o seu impacto ambiental e melhorar a qualidade de vida no mar. É também sugerida a criação de um quadro de referência que permita a implantação de serviços «e-Maritime» a nível europeu e mundial.

É muito provável que a Comissão apresente, nos próximos cinco anos, várias propostas relativas aos importantes domínios de intervenção apontados na comunicação acima referida.



QUEM SOMOS

Os Departamentos Temáticos são unidades de investigação que dão apoio aos órgãos parlamentares no desempenho das suas tarefas legislativas e institucionais. Foram criados em 2004 por uma decisão da Mesa a fim de integrar a investigação nas actividades parlamentares e de reforçar o apoio disponibilizado às comissões. O seu principal objectivo consiste em pôr à disposição todos os instrumentos necessários para legislar melhor. Existem actualmente cinco Departamentos Temáticos que cobrem todas as áreas de responsabilidade das comissões parlamentares e outros organismos: Política Económica e Científica (Departamento Temático A), Políticas Estruturais e de Coesão (Departamento Temático B), Direitos dos Cidadãos e Assuntos Constitucionais (Departamento Temático C), Questões Orçamentais (Departamento Temático «BUDG»), Relações Externas (Departamento Temático «Política Externa»).

O Departamento Temático B: Políticas Estruturais e de Coesão abrange as seguintes áreas: agricultura e desenvolvimento rural, cultura e educação, pescas, desenvolvimento regional e **transportes e turismo**.

CONHECIMENTOS ESPECIALIZADOS A NÍVEL INTERNO OU EXTERNO

Os conhecimentos especializados podem ser disponibilizados pelos serviços a nível interno ou por consultores externos. Na sequência de um pedido apresentado por uma comissão parlamentar, o Departamento Temático B verifica se é possível corresponder a esse pedido a nível interno. Uma parte significativa dos documentos facultados são produzidos pelos administradores do Departamento Temático B. Se tal não for possível, o Departamento Temático lança concursos públicos, com um calendário e uma complexidade variáveis. Esses concursos são organizados e geridos pelos administradores do Departamento Temático B, no respeito estrito das regras do Regulamento Financeiro: transparência, não discriminação e boa gestão financeira.

O QUE TEMOS PARA OFERECER

O Departamento Temático B presta um amplo leque de serviços de investigação específicos para dar resposta às necessidades da Comissão dos Transportes e do Turismo. Apresenta-se em seguida uma breve descrição das opções propostas.

Notas

As notas são contributos concisos sobre questões relacionadas com o trabalho da comissão em matéria de transportes e de turismo e/ou de questões da actualidade. Este tipo de instrumento é sobretudo utilizado para contribuir para as reflexões dos deputados quando se encontra a ser elaborado um relatório, quando uma delegação efectua uma visita oficial ou quando são organizados eventos importantes relacionados com os assuntos europeus.

A nível interno, as notas são elaboradas pelo Departamento Temático B com prazos muito curtos e com grande flexibilidade. Podem também ser contratados especialistas externos para redigir notas (referentes a assuntos altamente técnicos ou sobre questões em relação às quais não foi efectuada uma investigação suficiente). Os especialistas externos são seleccionados através de concursos públicos.

Estudos

Os estudos são contributos mais aprofundados, que se encontram geralmente associados a uma proposta legislativa que irá ser apresentada ou a um relatório de iniciativa própria. É este o instrumento mais utilizado. Os estudos são elaborados por especialistas seleccionados pelo Departamento Temático B através de concursos públicos. A natureza contratual deste instrumento obriga a prazos mais alargados. De um modo

geral, os estudos são apresentados à Comissão dos Transportes e do Turismo. Esses estudos podem ocasionalmente estar na origem de audições públicas, às quais o Departamento Temático B pode também dar o seu apoio.

Avaliações de impacto

Sempre que adequado e necessário para o processo legislativo, as comissões podem solicitar avaliações de impacto em relação a alterações de fundo a propostas legislativas. As comissões podem também solicitar avaliações de impacto sobre a aplicação da legislação europeia nos diversos Estados-Membros. Estas avaliações são efectuadas por especialistas externos.

Seminários

O objectivo dos seminários é disponibilizar conhecimentos especializados independentes sob a forma de um contributo escrito apresentado oralmente e debatido com os deputados e outros peritos. Podem também ser pedidos notas e estudos destinados aos seminários, que servirão de documentos de apoio para um debate no âmbito de uma comissão.

Painéis de especialistas

Um painel de especialistas é um grupo constituído por peritos externos criado para pôr à disposição dos deputados contributos escritos periódicos, sobretudo sob a forma de pequenas notas informativas. Sempre que necessário, os especialistas assistem também às reuniões das comissões a fim de fornecerem informações e prestarem aconselhamento. Os documentos e os trabalhos dessas reuniões são normalmente disponibilizados sob a forma de relatórios, que se encontram acessíveis no sítio Intranet do Departamento Temático B.

Fichas técnicas

As fichas técnicas destinam-se a dar a uma ampla audiência uma panorâmica sucinta das actividades da UE e do Parlamento. As **fichas técnicas sobre a União Europeia** contam-se entre as publicações de maior êxito do Parlamento e a versão em linha é uma das áreas mais visitadas do sítio Web do Parlamento Europeu.

Cada ficha técnica debruça-se sobre um assunto específico. São redigidas pelos administradores dos Departamentos Temáticos, e a respectiva coordenação global é da responsabilidade de um comité de redacção. As fichas informativas encontram-se disponíveis na Internet em inglês, francês e alemão. Podem também ser obtidas versões em papel em inglês, francês, alemão, italiano, polaco e espanhol, bem como num CD-ROM em 21 línguas (os exemplares podem ser pedidos no serviço de distribuição dos deputados).

APRESENTAÇÃO DOS PEDIDOS

As comissões parlamentares podem solicitar os conhecimentos especializados de que necessitam com base nas suas prioridades políticas (relatórios, audições, delegações, etc.). Quando os coordenadores decidem que esses conhecimentos especializados são necessários, a Comissão dos Transportes e do Turismo deve enviar um pedido por escrito ao Departamento Temático B.

Os pedidos dos membros da Comissão TRAN devem ser enviados ao coordenador do respectivo grupo político, o qual pode apresentar uma proposta de decisão na reunião dos coordenadores ou através de um procedimento escrito organizado pelo secretariado da Comissão TRAN.

PRAZOS MÉDIOS

Os prazos dependem da complexidade das informações especializadas pretendidas. O prazo médio para uma nota é de três a seis semanas. Os especialistas externos trabalham numa base contratual, o que significa que são necessários prazos mais longos. Por conseguinte, um prazo razoável situa-se entre quatro e doze meses. Para obter uma estimativa do tempo necessário para um pedido específico, é favor contactar os nossos serviços.

ORÇAMENTO DISPONÍVEL

É atribuído às comissões parlamentares um orçamento anual para financiar os diversos trabalhos de investigação fornecidos a nível externo. No entanto, o orçamento varia em função da dimensão da comissão, que o poderá utilizar sem obter uma autorização prévia por parte de outros órgãos parlamentares. Em 2008, o orçamento da Comissão dos Transportes e do Turismo destinado a financiar o trabalho efectuado pelos peritos externos ascendeu a 407 000 euros.

A NOSSA CARTA DE QUALIDADE

O Departamento Temático B oferece uma ampla gama de serviços de investigação que desempenham um papel vital no apoio às actividades parlamentares.

Os nossos princípios fundadores são a integridade, a independência e a qualidade. A integridade consiste na adesão inabalável aos princípios éticos e padrões profissionais mais elevados. A independência consiste em prestar aconselhamento especializado sólido e isento de qualquer tipo de pressões. A qualidade traduz-se no objectivo de alcançar os mais elevados padrões de excelência profissional.

Estes princípios constituem o fundamento da nossa cultura de excelência e de responsabilização e são indissociáveis dos controlos e procedimentos que nos orientam no nosso trabalho quotidiano. Estamos empenhados em aplicar os mais elevados padrões de conduta profissional – no que diz respeito à independência, à ética e a todos os outros requisitos profissionais – e em actuarmos de forma a manter a confiança dos deputados e a reforçar a sua reputação. Este nosso empenho levou-nos também a partilhar os nossos conhecimentos e a nossa experiência com outras instituições, parlamentos nacionais, comunidades científicas e intervenientes locais.

Preservar a confiança dos deputados e dos órgãos parlamentares é uma das nossas maiores prioridades, que, em última análise, condiciona todos os aspectos do nosso trabalho.

CONTACTE-NOS

Todos os nossos documentos, com excepção dos confidenciais, estão disponíveis para consulta em linha ou *in loco* na biblioteca.

Internet

www.europarl.europa.eu/studies

Intranet

www.europarl.ep.ec

IPOLnet → Directorate B → Policy Department B

Fichas Técnicas

www.europarl.europa.eu/factsheets

O nosso catálogo de publicações está disponível na nossa página de acolhimento (através da Intranet).

Mediante pedido, é possível obter exemplares impressos. Poderá visitar o nosso mostruário situado no 3.º andar do edifício ASP e levar exemplares das nossas últimas publicações.



Distribuimos mensalmente uma *Newsletter* electrónica com informações concisas sobre as nossas últimas publicações e os eventos mais recentes.

As suas reacções são sempre bem-vindas.

Se pretender manifestar a sua reacção ou apresentar pedidos de informação ou ainda assinar a nossa *Newsletter*, é favor enviar uma mensagem electrónica para o seguinte endereço: **poldep-cohesion@europarl.europa.eu**.



A fim de estruturar os debates na Comissão dos Transportes e do Turismo e de contribuir para diversos debates de políticas sectoriais, o Departamento Temático B produziu uma série de estudos e de notas. Os estudos encontram-se normalmente disponíveis em inglês, e por vezes também noutras línguas, como, por exemplo, o francês e o alemão.

Indicam-se em seguida alguns exemplos dos documentos produzidos. A lista completa encontra-se disponível para consulta na nossa página Intranet.

Notas:

- **O desafio das alterações climáticas para as Políticas Estruturais e de Coesão:** Uma nota produzida a nível interno e amplamente distribuída antes da realização da última Agora (reunião anual do Parlamento e da sociedade civil).
- **Eurovinheta III: desenvolvimentos recentes e opções políticas a médio prazo:** Esta nota informativa aborda a proposta de directiva que altera a Directiva 1999/62/CE e introduz a aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias relativas aos custos externos. A nota começa por comparar a proposta da Comissão com as conclusões do «Manual para cálculo dos custos externos no sector dos transportes». Analisa em seguida as questões mais controversas, como, por exemplo, a escolha dos componentes dos custos externos, o regime aplicável aos custos de congestionamento rodoviário, o tratamento dos limites máximos, a aplicação às redes e a utilização das receitas. Por último, são apresentadas algumas perspectivas e opções de política a médio prazo. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **O acordo de «céu aberto» entre a UE e os EUA:** Esta nota informativa salienta os pontos e as vantagens essenciais do acordo entre a UE e os EUA assinado em Washington em 30 de Abril de 2007. Esse acordo, que entrou em vigor muito recentemente, deverá tornar possível estabelecer um espaço aéreo sem fronteiras entre as partes de ambos os lados do Atlântico. (EN - FR).
- **Custos externos do transporte marítimo:** Esta nota avalia dos custos totais específicos do transporte marítimo. Os três principais factores externos analisados são os seguintes: a) a poluição marinha (descargas no mar); b) a qualidade do ar (poluição atmosférica); c) as alterações climáticas (gases com efeito de estufa). Além disso, os impactos físicos são quantificados para um segundo conjunto de factores em relação aos quais não existe um valor monetário: d) consumo de recursos; e) os resíduos sólidos (lixo) e líquidos (lamas). Este documento analisa igualmente o impacto das

- descargas ilegais. O capítulo final formula recomendações em relação às medidas rentáveis e prometedoras que permitirão reduzir/internalizar os custos externos dos transportes marítimos. (DE - EN - FR)
- **Normalização e marcas de qualidade para os serviços turísticos da UE:** Esta nota dá uma panorâmica das normas e marcas de qualidade em vigor na UE, e inclui uma avaliação da possibilidade de regimes a nível europeu. Centra-se no alojamento e nas marcas de qualidade atribuídas aos hotéis, mas são também debatidos outros elementos do turismo (DE – EN – FR – IT).

Estudos:

- **Cálculo dos custos externos no sector dos transportes:** A internalização dos custos externos no sector dos transportes é uma das questões que, nos próximos anos, constituirá o mais importante desafio para a política europeia dos transportes. Este estudo dá uma panorâmica concisa dos estudos mais importantes e recentes em matéria de custos externos, salientando os pontos fortes e fracos das diversas abordagens e analisando o trabalho em curso da Direcção-Geral da Comissão responsável pelos transportes: o manual IMPACT consagrado à avaliação dos custos externos no sector dos transportes e o pacote «tornar o transporte mais ecológico» (EN).
- **Rede europeia de circuito ciclista (EuroVelo): Desafios e oportunidades para o turismo sustentável:** Este estudo avalia os desafios e oportunidades para o desenvolvimento de uma rede europeia de cicloturismo. Centra-se na EuroVelo, uma rede de 12 circuitos de longa distância geridos pela Federação Europeia de Ciclismo, que se encontra a ser desenvolvida em diferentes países por um amplo leque de parceiros. O estudo analisa o mercado para o cicloturismo na Europa e apresenta um modelo de procura para o EuroVelo. Debruça-se sobre o transporte de bicicletas por via ferroviária. Por último, analisa o potencial do circuito da Cortina de Ferro.
- **A evolução do papel dos portos marítimos da UE na logística marítima mundial:** Este estudo debruça-se sobre as grandes alterações registadas durante os últimos 15 anos no ambiente de mercado para o comércio marítimo. A mundialização, o «off-shoring» e o crescimento sem precedentes da contentorização implicaram alterações no transporte marítimo e na cadeia logística. Este estudo tem o objectivo de descrever o impacto dessas alterações nos portos marítimos e de formular recomendações destinadas ao Parlamento Europeu (DE – EN – FR – IT).

- **Sistemas de tarifação do transporte rodoviário de mercadorias nos Estados-Membros da UE e na Suíça:** Este estudo tem como objectivo efectuar uma análise aprofundada do sistema de tarifação actualmente aplicado aos veículos pesados de mercadorias na União Europeia e na Suíça. Apresenta um quadro geral dos sistemas actualmente em vigor e dos respectivos impactos, à luz da evolução proposta da Directiva Eurovinheta, do debate sobre as alterações climáticas e do previsível aumento do transporte rodoviário de mercadorias (DE – EN – ES – FR – IT – NL – PL).
- **Consequências do crescimento do sector das transportadoras aéreas de baixo custo na Europa:** Este estudo leva a cabo uma análise do impacto das alterações do mercado dos transportes aéreos resultantes do aparecimento de transportadoras de baixo custo. Há elementos que demonstram que esse desenvolvimento teve um impacto importante nas transportadoras aéreas estabelecidas, nos principais aeroportos e na concorrência intra e intermodal, bem como no sector do turismo europeu, nos fluxos de passageiros e no desenvolvimento regional (DE – EN – FR).
- **Aspectos energéticos e ambientais da política dos transportes:** O objectivo deste estudo consiste em identificar medidas exequíveis sob um ponto de vista económico e político, susceptíveis de melhorar significativamente a eficácia energética das actividades de transporte e reduzir os seus impactos negativos. Baseia-se numa análise aprofundada de estatísticas, estudos, notas, etc., recentes e analisa essencialmente os diversos impactos e consequências das emissões provenientes de diferentes modos de transporte. Debruça-se igualmente sobre as recomendações respeitantes ao modo de lidar com os problemas relacionados com as emissões. A análise de documentos permitiu identificar as medidas a curto, médio e longo prazos que se afiguram mais prometedoras e menos dispendiosas, dando uma atenção especial à evolução registada no domínio da energia e das novas tecnologias (DE – EN – ES – FR – IT).
- **Impacto das flutuações do preço do petróleo nos transportes e nos sectores com ele relacionados:** Este estudo analisa o modo como o transporte de mercadorias é influenciado por variações significativas dos preços do petróleo e centra-se na resposta dada pelas transportadoras nos diversos sectores dos transportes. O aumento dos preços do petróleo no primeiro semestre de 2008 constituiu uma oportunidade para levar a cabo uma análise baseada em factos concretos das reacções registadas nos sectores dos transportes (EN).

FONTES DE INFORMAÇÃO COMPLEMENTARES



Fontes de informação em linha:

PARLAMENTO EUROPEU

Comissão dos Transportes e do Turismo

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=PT&body=TRAN>

Estudos em linha

www.europarl.europa.eu/studies

Fichas técnicas

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

Biblioteca

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

INSTITUIÇÕES E ORGANISMOS COMUNITÁRIOS

Comissão Europeia (Transportes)

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Comissão Europeia (Turismo)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Comité das Regiões

<http://www.cor.europa.eu>

Comité Económico e Social Europeu (Secção ECO)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp

Banco Europeu de Investimento

<http://www.eib.org>

Eurostat (Estatísticas sobre transportes)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL

Eurostat (Estatísticas sobre turismo)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA)

<http://www.emsa.europa.eu>

Agência Europeia da Segurança da Aviação (EASA)

<http://www.easa.europa.eu>

Agência Ferroviária Europeia (ERA)

<http://www.era.europa.eu>

Agência Europeia do Ambiente (AEA)

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

Agência de Execução da Rede Transeuropeia de Transportes (TEN-T EA)

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t

Autoridade Supervisora do GNSS Europeu (GSA)

<http://www.gsa.europa.eu>

LEGISLAÇÃO DA UE

Observatório Legislativo do Parlamento Europeu

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>

PreLex – Acompanhamento dos procedimentos interinstitucionais

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=pt>

Legislação da UE em vigor

<http://eur-lex.europa.eu/pt/legis/20090501/chap07.htm>

Panorâmica da política de transportes europeia

http://europa.eu/pol/trans/index_pt.htm

PARTES INTERESSADAS, ONG E GRUPOS DE REFLEXÃO

Conselho Europeu de Segurança dos Transportes (ETSC)

<http://www.etsc.eu/home.php>

Federação Europeia dos Transportes e Ambiente (T&A)

<http://www.transportenvironment.org/>

Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF)

<http://www.itfglobal.org/etf>

União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU)

<http://www.iru.org/>

Federação Internacional de Automobilismo (FIA) – Gabinete Europeu

<http://www.fiabrussels.com/>

Associação Europeia dos Construtores de Automóveis (AECA)

<http://www.acea.be>

Associação Europeia de Concessionários de Infra-Estruturas Rodoviárias com Portagem (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER)

<http://www.cer.be>

Associação dos Gestores Europeus da Infra-Estrutura Ferroviária (EIM)

<http://www.eimrail.org>

União das Indústrias Ferroviárias Europeias (UNIFE)

<http://www.unife.org>

Associação Internacional dos Transportes Públicos (UITP)

<http://www.uitp.org/>

Eurocidades

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Associação das Companhias Aéreas Europeias (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE - Conselho Internacional dos Aeroportos

<http://www.aci-europe.org>

Associação das Companhias Aéreas das Regiões da Europa (ERA)

<http://www.eraa.org>

Associação Europeia de Tripulantes de Cabina (ECA)

<http://www.eca-cockpit.com>

Organização Europeia dos Portos Marítimos (ESPO)

<http://www.espo.be>

Federação de Operadores Portuários Privados (Feport)

<http://www.feport.be>

Associação dos Armadores da Comunidade Europeia (ESCA)

<http://www.ecsa.be>

Confederação das Associações Europeias de Comandantes de Navio

<http://www.cesma-eu.org>

Associação Europeia de Pilotos Marítimos

<http://empa-pilots.org>

INE - Navegação Interior Europeia

<http://www.inlandnavigation.org>

Associação Intermodal Europeia (EIA)

<http://www.eia-ngo.com>

Conselho dos Carregadores Europeus

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT - Associação Europeia de Despachantes, Transportes, Logística e Serviços Aduaneiros

<http://www.clecat.org>

Associação Europeia de Operadores de Transporte Expresso

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO - ITS Europa (Sistemas e Serviços de Transporte Inteligente)

<http://www.ertico.com>

INVESTIGAÇÃO NO DOMÍNIO DOS TRANSPORTES

Investigação no domínio dos transportes na UE

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Centro de Investigação no domínio dos Transportes (TRKC)

<http://www.transport-research.info/web/>

INRETS Panorâmica da investigação no domínio dos transportes

<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>

Transportnet - Rede de Universidades

<http://transportnet.org>

ELTIS (Serviço Europeu de Informação sobre os Transportes Locais)

<http://www.eltis.org>

ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

Fórum Internacional dos Transportes (OCDE)

<http://www.internationaltransportforum.org/>

OCDE (Turismo)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Organização Marítima Internacional (OMI)

<http://www.imo.org/>

Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

<http://www.iata.org>

Organização Internacional da Aviação Civil (OACI)

<http://www.icao.int>

Confederação dos Organismos Responsáveis pelos Transportes Rodoviários (CORTE)

<http://www.corte.be>

Organização Internacional do Trabalho (OIT)

www.ilo.org

Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD)

<http://www.unctad.org>

MAPAS**Eurostat (Mapas estatísticos)**

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Agência Europeia do Ambiente (Gráficos e mapas)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

NOTAS

Parlamento Europeu

Guia prático — Transportes e Turismo

Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

2009 — 46 p. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2842-2

Doi: 10.2861/70536

Como obter publicações da UE

Publicações pagas:

- através de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- numa livraria indicando o título, o editor e/ou o número ISBN;
- contactando directamente um dos nossos agentes de vendas. Poderá obter os respectivos contactos consultando o sítio <http://bookshop.europa.eu> ou enviando um fax para +352 2929-42758.

Publicações gratuitas:

- através de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- nas representações ou delegações da Comissão Europeia. Poderá obter os respectivos contactos consultando o sítio <http://ec.europa.eu/> ou enviando um fax para +352 2929-42758.

Missão

Os Departamentos Temáticos são unidades de investigação que prestam assessoria especializada às comissões, às delegações interparlamentares e a outros órgãos parlamentares.

Políticas et

Agricultura e Desenvolvimento Rural
Cultura e educação
Pescas
Desenvolvimento Regional
Transportes e Turismo

Documentos

Visite o sítio web do Parlamento Europeu: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

imagem cedida por: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



Serviço das Publicações

ISBN 978-92-823-2842-2

