
**Contributo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.
(IMTT) para a Consulta Pública sobre a Comunicação da Comissão
Europeia**

***“Um Futuro Sustentável para os transportes rumo a um sistema integrado,
baseado na tecnologia e de fácil utilização”***

NOTA INTRODUTÓRIA

No termo do período de 10 anos decorrido desde a publicação do Livro Branco da Política Europeia de Transportes, a Comissão Europeia (Comissão) coloca à discussão pública um documento de reflexão - COM (2009)279 - intitulado *“Um futuro sustentável para os transportes: rumo a um sistema integrado, baseado na tecnologia e de fácil utilização”*. Esta iniciativa enquadra-se no procedimento da Comissão para a preparação do novo Livro Branco que conterá as orientações de Política Europeia de Transportes para o período compreendido entre 2010/11 e 2020.

O presente documento formaliza o contributo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) para a resposta nacional do sector dos transportes à consulta pública promovida pela Comissão.

A sua produção faz-se na sequência de um processo de dinamização, discussão e reflexão sobre os transportes terrestres promovido pelo IMTT, através do convite a dirigentes de empresas (passageiros e mercadorias), peritos universitários e profissionais, ligados aos sectores dos transportes, desenvolvimento económico e social e ordenamento do território. A nota anexa sintetiza as opiniões relativas às temáticas abordadas.

A Comissão convidou os Estados Membros e todas as partes interessadas a participarem no exercício de consulta lançado pela presente Comunicação. É isso que procuraremos fazer neste documento, procedendo em primeiro lugar ao enquadramento da Comunicação e apresentando um comentário geral sobre a sua abrangência e conteúdo comentando, de seguida, tópicos específicos e apresentando sugestões de consideração de preocupações não expressas ou susceptíveis de reconsideração.

ENQUADRAMENTO

A apresentação pública da Comunicação da Comissão constitui um contributo fulcral para o debate europeu em torno da futura política europeia dos transportes.

O Livro Branco de 2001, preconizava orientações para a sustentabilidade do sistema de transportes europeu, de forma a dar suporte ao crescimento económico e à integração e coesão económica e social através da livre circulação de pessoas bens, serviços e capitais.

A preocupação dominante era a dinamização da construção das Redes Transeuropeias de Transportes (RTE-T) e a alteração da repartição modal, de forma a permitir aumentar a taxa de utilização dos modos menos poluentes e de menor consumo específico e unitário.

Na revisão intercalar de 2006, na comunicação COM (2006)314 intitulada “*Manter a Europa em movimento – mobilidade sustentável para o nosso continente*”, a Comissão constatou que do ponto de vista da repartição modal as orientações políticas, nomeadamente a de liberalização do caminho de ferro não estavam a conseguir os resultados necessários aos objectivos traçados, e introduz um novo conceito para o aumento da eficiência – o da co-modalidade - dando conta da importância de agir sobre o transporte rodoviário, dada a dimensão da sua quota de mercado, e de explorar a vertente da integração em lugar da exclusiva transferência modal.

Em 2009, e não obstante a crise mundial verificada a partir de 2008, o problema da **sustentabilidade** através de uma repartição modal mais equilibrada mantém-se. Por outro lado, as infra-estruturas e a segurança intrínseca (*safety*) melhoraram significativa e convergentemente com os objectivos traçados.

A presente Comunicação tira ilações do período passado para reflectir sobre correcções e ajustamentos e propõe para discussão novos temas e novos paradigmas, embora não faça referência aos efeitos da crise e à oportunidade das mudanças que podem ser introduzidas. Isto quando, em matéria de mobilidade, conjugada com a mudança de paradigma energético, com o crescimento dos países emergentes e com o envelhecimento da população, fica claro que o cenário mais provável, para os próximos dez anos, não será um de continuidade.

As políticas europeias sempre tiveram como objectivo a **coesão**: coesão económica, coesão social e, mais recentemente a coesão territorial. Esta dimensão territorial permitirá “*contribuir para o desenvolvimento sustentável e*

para a criação de emprego bem como para o desenvolvimento ecológico e social em todas as regiões da UE”¹.

Ora os transportes são essenciais na prossecução das políticas direccionadas para a promoção do desenvolvimento económico, coesão social e coesão territorial.

De facto, “os transportes são uma componente essencial da nossa vida quotidiana” e, “ao contribuírem para o desenvolvimento, para a integração do mercado interno, suportam indubitavelmente a economia europeia”². Este sector tem pois um papel determinante para as empresas, proporcionando o acesso aos mercados, bem como para as populações, garantindo o acesso aos bens e serviços de que carecem no dia-a-dia.

No entanto, não caberá ao sector dos transportes colmatar as insuficiências das demais políticas sectoriais. As estratégias de desenvolvimento tendo como objectivo a coesão territorial deverão estar estabelecidas à partida. Só assim será possível conseguir a devida articulação com o sector dos transportes.

A ausência dessa articulação poderá levar a que este sector continue a ser promotor de uma desestruturação do território, como tem acontecido em muitas situações, fruto de decisões políticas casuísticas sobre o desenvolvimento de infra-estruturas e sistemas de transportes que ocorrem por força de um planeamento atomizado suportado na iniciativa de operadores tanto públicos como privados que acaba por capturar o poder político e a administração pública.

Sendo a UE formada por territórios/regiões não homogéneas, a consideração da falta de homogeneidade territorial e de diferentes escalas de implementação das políticas sectoriais deveria, obrigatoriamente, estar presente numa reflexão sobre o futuro dos transportes, como forma de garantir que sejam adoptados instrumentos de política diferenciados e consentâneos com os problemas sociais e económicos diagnosticados nos diversos territórios.

Mas, no documento “Um futuro sustentável para os transportes: rumo a um sistema integrado, baseado na tecnologia e de fácil utilização” agora aberto à discussão pela Comissão, são ignoradas as diferentes escalas espaciais que deveriam enquadrar o diagnóstico e as políticas a propor.

¹ Agenda Territorial da U.E.

² António Tajani_ Vice-Presidente da Comissão, responsável pela política de transportes

A **coesão territorial**, objectivo considerado essencial para atenuar as disparidades resultantes dos constrangimentos existentes nas regiões, está ausente da reflexão expressa na Comunicação.

Estes factos justificam a nossa apreensão, uma vez que ao não considerar as limitações geográficas, as situações de periferia, as disparidades demográficas, as desigualdades de desenvolvimento económico, entre outros factores, a UE está a nivelar as regiões que a compõem, esquecendo-se que as especificidades nacionais / regionais terão que estar no centro da política europeia e ser objecto de discriminação positiva

A ausência de referência à **dimensão territorial da política de transportes** é, pois, uma omissão relevante e também surpreendente.

A estreita relação entre política de transportes, desenvolvimento territorial e urbano, ordenamento do território e os respectivos efeitos são amplamente reconhecidos em múltiplos documentos relativamente recentes emanados da própria UE. Citam-se a título de exemplo os vários Relatórios de Coesão e mais recentemente, o “*Livro Verde sobre a Coesão Territorial*”, documentos em cuja preparação a Comissão e o Parlamento têm participado activamente.

A “*Agenda Territorial da EU*” chama justamente a atenção para a necessidade de uma boa articulação entre o planeamento das redes europeias de transportes e das suas infra-estruturas e o planeamento das redes de transportes locais e regionais, devidamente inserido numa perspectiva de ordenamento e desenvolvimento do território. Para além da dimensão funcional, a *Agenda Territorial* sublinha o papel que as políticas de transportes da UE e dos Estados membros podem desempenhar para o objectivo político de redução da dependência energética e para a mitigação e adaptação aos efeitos das alterações climáticas.

Por esta omissão, a utilização das noções de “integrado” e de “sustentável” no título do documento merece-nos algumas reservas. E uma integração na mera perspectiva tecnológica e física, não preenche as expectativas que hoje são criadas pela utilização desta noção.

Em síntese, uma visão económica, alicerçada numa visão política que privilegia o desenvolvimento de um mercado aberto fortemente concorrencial baseado no constante aumento da competitividade e onde a homogeneização de políticas subordinada aos interesses no alargamento do mercado comum, por parte das economias mais robustas e competitivas é, evidentemente, não compaginável com os objectivos de **sustentabilidade**, entendida nas vertentes económica, social e ambiental, nem com os objectivos de **coesão** económica, social e territorial.

ABRANGÊNCIA E CONTEÚDO DO DOCUMENTO

A Comunicação, confunde metodologicamente abordagens que devem, necessariamente, ser separadas e hierarquizadas.

Por exemplo, a análise das políticas europeias do ponto de vista da **actividade económica do sector dos transportes** (na perspectiva das empresas e dos respectivos factores de produção) que justifica as preocupações e enfoque em aspectos associados aos preços dos combustíveis e às condições laborais, é fundamental.

Mas, é também indispensável distinguir os impactos directos dessas políticas nos resultados da actividade económica dos países e empresas (no sector económico dos transportes) dos impactos indirectos das mesmas políticas nos outros sectores económicos / produtivos. Entre estes vários impactos não há uma relação simples nem benefícios evidentes e alinhados.

Uma coisa diferente é, também, a análise das políticas europeias do ponto de vista dos **utilizadores dos serviços de transportes** – empresas, cidadãos, famílias. A perspectiva destes grupos de **utilizadores** é pouco ou quase nada enfatizada nesta Comunicação.

A Comunicação não separa sistémica ou metodologicamente estas perspectivas, tal como não separa também níveis de problemas e escalas territoriais.

Fica assim a convicção de que, sem a distinção clara das diferentes perspectivas, dificilmente se conseguirá traçar caminhos e implementar soluções para diferentes tipos de problemas com enorme complexidade.

Contudo, é possível extrair desta comunicação algumas “ideias-chave” para o futuro dos transportes.

O documento lança para discussão quatro novos temas na política comunitária, expressos:

1.No reconhecimento do **efeito de rede das infra-estruturas**, quer na avaliação/financiamento quer na exploração/manutenção, no sentido de definir uma responsabilidade e um poder de intervenção supra-nacional, introduzindo de certa forma um novo conceito de rede global de dimensão comunitária e a sugerir uma gestão mais centralizada;

2. Na acentuação da importância da **interdependência entre as diferentes redes e sistemas de transportes**, pelo reconhecimento do importante impacto que o sistema de **transporte urbano** tem nos sistemas e nas redes de nível superior, ao nível regional /nacional e internacional, colocando a ênfase na necessária **integração dessas redes**;

3. No enfoque no crescente **envelhecimento da população** e nos respectivos impactos nos sistemas de transporte, nomeadamente quanto à escassez de pessoas com capacidade e competências e quanto aos efeitos sobre os fluxos de imigração, explorando ainda, neste caso, a vertente do efeito destes fluxos nas relações económicas e na procura derivada de transporte. Na mesma linha aborda ainda a importante questão do potencial nivelamento das condições de trabalho, por baixo, devido às particularidades dos diferentes países comunitários;

4. Na exploração, ainda que de forma muito parcial e redutora, da perspectiva do **transporte enquanto actividade contributiva para o desenvolvimento económico** para além da sua função primordial de suporte aos fluxos físicos de mercadorias e passageiros, referindo a importância estratégica das empresas europeias nos serviços de transporte global e acima de tudo o potencial de exportação da tecnologia.

De salientar, ainda, o ênfase colocado pela Comunicação sobre a questão da **internalização dos custos externos**, os quais deveriam ser incorporados nos preços. Os preços deveriam, assim, funcionar como “sinais de trânsito” potenciando as escolhas dos utilizadores relativamente aos modos de transporte mais eficientes e menos dispendiosos.

A este propósito convém recordar a abordagem faseada, tendo em conta os princípios de proporcionalidade e de coesão territorial, que tem sido assumida por Portugal sobre esta matéria, e que será referida infra, no presente documento, na secção própria.

Importa no entanto relevar, nesta reflexão, que continua a não haver referência à não homogeneidade das regiões e às diferentes estratégias necessárias para que regiões não homogéneas concorram para os mesmos objectivos, necessariamente com estratégias não homogéneas.

De facto, Portugal tem diferenças fundamentais quanto às suas necessidades de mobilidade e competitividade associadas à configuração do seu território e da península ibérica, enquanto região competitiva.

Será difícil, designadamente, promover em Portugal uma **política de dissociação** do crescimento do PIB e da procura de transportes de mercadorias, quando Portugal (como p.e. a Holanda e França por diferentes

razões territoriais) tem necessidade de construir e financiar infra-estruturas de transporte (p.e. caminho de ferro e Portos) muito para além das necessidades derivadas do seu potencial endógeno.

Na mesma linha das não homogeneidades está a necessidade de promoção assimétrica dos diferentes países no desenvolvimento e partilha do investimento na investigação e desenvolvimento das tecnologias associadas aos transportes e às redes em particular.

Para finalizar, continua a não ser suficientemente relevada a questão fundamental da **evolução sustentável da repartição modal**.

Está bem patente que o mercado está dominado pelo transporte rodoviário, não apenas pelas características intrínsecas do modo, mas acima de tudo pela organização económico-social da sociedade europeia.

Esta conclusão remete-nos para uma profunda reflexão sobre as formas de inverter esta situação. Os objectivos e os instrumentos de política enunciados não parecem poder garantir de forma incisiva e focada a necessária mudança.

TÓPICOS ESPECÍFICOS

Envelhecimento, Migração e Mobilidade Interna

As tendências descritas e os seus impactos do ponto de vista do utilizador e do produtor de serviços de transporte são pesadas e no futuro serão determinantes. O seu reconhecimento pode no entanto transformar-se em oportunidade, assim se consigam antecipar as respostas adequadas.

É inquestionável, com a evolução da qualidade de vida, a tendência para o crescente envelhecimento demográfico. A mudança nas **exigências de transportes mais seguros e adaptados** às condições requeridas por uma população envelhecida indica a necessidade de respostas a nível de modos de deslocação colectivos ferroviários e rodoviários e deslocações urbanas, a pé, o que aponta para uma concentração dos investimentos em infra-estruturas, na diversificação de modos de transporte colectivo mais sustentáveis e no espaço público.

De um ponto de vista da **segurança rodoviária** o aumento da esperança de vida implica desafios relacionados com desenvolvimentos tecnológicos na área da relação veículo / condutor / infra-estrutura, tendo em conta o prolongamento das capacidades de condução.

Sobre os efeitos do envelhecimento populacional no **factor trabalho**, concorda-se com a análise efectuada. No entanto, esta tendência poderá não vir a causar os profundos constrangimentos enunciados em termos de mercado de trabalho (escassez e competências) já que os movimentos migratórios irão, em certa medida, atenuar os efeitos daí decorrentes. Por outro lado, a evolução tecnológica terá um efeito mitigador na escassez do factor trabalho e na redução das exigências do trabalho físico.

Razões de coesão social, implicarão direccionar a investigação e os desenvolvimentos tecnológicos para o apoio a processos de produção inovadores que prolonguem capacidades e competências do factor trabalho no tempo, aspecto muito importante, em particular na área do transporte e distribuição de mercadorias.

Desafios ambientais

A política de transportes da UE terá de levar em conta as alterações climáticas pela forte contribuição negativa do sector, nomeadamente através das emissões de CO₂. Para tal serão precisas significativas inovações tecnológicas, quer ao nível dos equipamentos quer ao nível da infra-estrutura, bem como da introdução de energias alternativas.

Há que estabelecer indicações fiáveis quanto às fontes promissoras e não consentir discursos genéricos. Há fontes que, apesar da sofisticação tecnológica subjacente e dos meios de investigação aplicados, não têm produzido quaisquer resultados palpáveis ou soluções com preços aceitáveis.

O desenvolvimento e a generalização do uso de veículos movidos a energias alternativas, nomeadamente a electricidade, será um desafio do futuro próximo. No entanto dever-se-á assegurar que a introdução das soluções tecnológicas mais amigas do ambiente não se repercuta excessivamente nas tarifas do transporte público pondo em causa o objectivo de **transferência modal do transporte individual para o transporte colectivo**, solução económica e ambientalmente mais eficiente e compatível com boas políticas de ordenamento do território..

A **reafecção das infra-estruturas** permitindo a separação de tráfegos pode favorecer os modos que provocam menos impacto ambiental e os que oferecem maior eficiência energética, embora a sua implementação implique processos de integração complexos e exigentes.

Uma visão de longo prazo deve também assentar na necessidade de adequação dos sistemas de transportes como elementos eficazes e eficientes das

dinâmicas de desenvolvimento económico e social, e evitar uma sobreposição de abordagens parcelares, como a ambiental, sobre as dimensões económica e social da sustentabilidade.

Há que reter que, quando se enunciam os riscos ambientais provocados pelos transportes, existem factores a montante resultantes de actividades pessoais e empresariais, das quais o **transporte é um fenómeno derivado**, seguindo um modelo económico que determina grandes desequilíbrios espaciais entre a produção e consumo de bens e serviços. Sem mudança de paradigma que favoreça mercados regionais e locais mais equilibrados ou inovação tecnológica radical capaz de gerar destruição criadora – que não se vê preconizada - o crescimento da procura de transporte e dos seus impactes negativos parece irreversível.

Complementarmente à preocupação com as emissões de gases com efeito de estufa, é de destacar a prioridade a atribuir à **poluição atmosférica** (por concentração de PM₁₀) e ao **ruído**. A inovação tecnológica dos motores deverá continuar a incidir no sentido da redução das partículas com efeitos nocivos directos na saúde das populações.

O peso da concentração de partículas e do ruído tem enorme expressão em meio urbano, e não só, nas grandes aglomerações urbanas.

Neste domínio, as políticas europeias meramente indicativas e orientadoras por força do princípio da subsidiariedade, não se têm revelado suficientes. Muitos Estados Membros, pela mesma razão, não são intervenientes deixando aos poderes regionais e locais a decisão de intervenção.

A qualidade e ritmo da resposta, quando existe, não tem sido devidamente monitorizada, mas mais grave, muitas vezes não existe e é condicionada por factores conjunturais e por preocupações eleitorais.

Escassez crescente de combustíveis fósseis

Na perspectiva da escassez de combustíveis fósseis e do crescimento dos respectivos preços, poderá tornar-se necessária a extracção com custos mais elevados com reflexo no preço final desses mesmos combustíveis. Daí a necessidade de desenvolver modos que não dependam dos combustíveis fósseis e que sejam economicamente viáveis.

A transformação de veículos correntes em veículos eléctricos, utilizando componentes padrão, constituiria uma boa alternativa, desde que associada à utilização de energia eléctrica de fontes renováveis. E a consequente extensão da vida útil dos veículos também seria positiva, sobretudo para os utilizadores e

para o ambiente. Programas dirigidos à concretização deste objectivo seriam um sinal político importante para os agentes económicos e para o mercado, embora seja de prever uma forte oposição da indústria automóvel.

Urbanização

É um facto que a sociedade actual está confrontada com a tendência crescente de urbanização e que esse fenómeno induz uma necessidade acrescida do modo de transporte individual. Os desafios que se colocam aos decisores políticos e aos cidadãos são imensos e as respostas possíveis, são múltiplas.

O documento não incorpora a reflexão produzida no âmbito da discussão pública sobre o “*Livro Verde – Para uma nova cultura da mobilidade urbana*”, onde os desafios à acção política foram equacionados.

Importa evidenciar que o problema do **congestionamento** decorre de opções, a montante do sistema de transportes, relacionadas com os modelos de desenvolvimento urbanístico, não se podendo reduzir a interface ordenamento do território, ambiente e transportes a medidas curativas inscritas em soluções de transportes alternativas.

A articulação entre o planeamento e a gestão urbanística e o planeamento e a gestão das acessibilidades, mobilidade e transportes tem que se fazer por antecipação e a várias escalas.

Ainda que com diferenças significativas ao nível da ocupação do território e dos valores dominantes, nas cidades da UE regista-se uma espiral assente na facilidade de aquisição e utilização do automóvel, no fraccionamento das viagens, no aumento das viagens não programadas e no aumento das distâncias médias percorridas diariamente por pessoas e mercadorias, associados a fenómenos de deslocalização residencial e de relocalização das funções e actividades. Esta é uma tendência incontornável não suficientemente salientada no documento.

Nas condições descritas, em meio urbano, os transportes colectivos, por falta de flexibilidade e sustentabilidade económica, bem como os modos suaves, têm uma grande dificuldade de resposta e de se constituírem enquanto alternativa ao transporte individual.

Tendências mundiais que afectam a política europeia de transportes

Sem dúvida que o crescimento da população implicará maior mobilidade e um expectável aumento do número de veículos em circulação, crescendo

problemas de sustentabilidade que urge atalhar com a concepção de novos tipos de veículos.

Mas, a este propósito, há que definir objectivos concretos nos quais a Europa se deva concentrar.

Um **primeiro objectivo** referido no documento - tendo em conta a necessidade de co - responsabilização de toda a sociedade, através dos cidadãos e empresas, no desafio da sustentabilidade - é a alteração do **conceito de mobilidade** de modo a constituir-se numa ruptura com os hábitos e comportamentos da população europeia estancando-se a espiral assente na facilidade de aquisição e utilização do automóvel.

Um **segundo objectivo** - tendo em conta que a procura de transportes, é uma procura derivada dependente de decisões políticas de planeamento e gestão urbanísticas e que a viabilidade dos serviços de transporte colectivo está associada ao aumento significativo da procura - é a intensificação da acção política em torno de medidas que produzam uma **repartição modal mais favorável ao transporte público**.

Um **terceiro objectivo**- tendo em conta as informações disponíveis - parece ser **o automóvel eléctrico, novo ou transformado**, baseado no fornecimento de energia eléctrica de fontes renováveis ou nuclear.

No quadro instalado de **mundialização** a UE deve também clarificar e tornar transparentes os seus objectivos no que se refere: **(i)** à organização da infra-estrutura e serviços de transportes de apoio ao crescente comércio com outras regiões do mundo; **(ii)** à venda de serviços e tecnologia de transportes de acordo com os seus melhores desenvolvimentos científicos/industriais (construção de infra-estruturas, meios de transportes, transferência de know how de construção de infra-estruturas, produção/exploração de serviços; desenvolvimentos tecnológicos auxiliares); **(iii)** à sua responsabilidade social na contribuição para um mundo mais sustentável, tendo em conta a acumulação de conhecimentos de que dispõe e que deveriam ajudar ao afastamento das soluções a adoptar por outros países, os modelos que já conhecemos, achamos ultrapassados e ineficazes. Neste ponto cabe uma referência à política que vem sendo seguida por vários Estados Membros de venda de meios e tecnologias obsoletos (leia-se poluentes e inseguros) dentro da UE a países economicamente mais débeis e fora da UE a países em vias de desenvolvimento.

Objectivos políticos para um sistema de transportes sustentável

Uma rede devidamente mantida e plenamente integrada

A **integração das redes** nas diferentes escalas territoriais é essencial. É um dado adquirido que alguns dos impactos decorrentes das tendências atrás identificadas poderiam ser ultrapassados pela integração, das componentes físicas e tecnológicas das redes.

A integração das redes será uma condição à partida (mas não a única) para ser conseguida a **transferência modal** com impactos positivos no congestionamento, no nível de emissões e na segurança.

Considera-se assim que o reconhecimento de que os transportes são um sector funcionando em rede e que a melhoria da exploração da capacidade da rede e das vantagens relativas de cada modo, poderia contribuir para a diminuição do congestionamento, das emissões, da poluição e dos acidentes, é correcto. Todavia, não é evidente o que se pretende ao considerar-se que este objectivo implica a optimização e o funcionamento da rede como entidade única.

Ultrapassar as barreiras (políticas, organizacionais, administrativas e tecnológicas) existentes entre países e mesmo em cada país entre territórios, modos de transporte, gestores de infra-estruturas, **integração física e tecnológica** dos sistemas de transportes, é um objectivo que **exige instrumentos de planeamento e gestão desenvolvidos**.

Uma acção realista implica a continuidade de esforços segmentados em função de problemas, necessidades e intervenções prioritárias, reconhecidos, e o estabelecimento progressivo de **interfaces e medidas de coordenação, operacionais**, entre os Estados e entre regiões europeias.

A implementação dos projectos prioritários no âmbito das Redes Transeuropeias de Transporte (RTE-T) e os projectos de cooperação transfronteiriça são exemplos desta boa prática, à escala do espaço europeu, ainda que com dificuldades iniludíveis de concretização em muitos casos e com um potencial de progressão longe de estar esgotado. Complementarmente e à escala de cada Estado a integração a nível regional e em áreas de concentração urbana é um desafio prioritário.

É positiva a afirmação da integração da aviação na rede de alta velocidade o que constituirá um avanço crucial mas para isso é necessário a concretização das RTE-T nesta vertente. As últimas alterações preconizadas no Livro Verde da Revisão da Política relativa à RTE-T – COM(2009) 44 final - suscitam algumas apreensões.

De facto, o objectivo inicial das RTE-T de promoção da coesão económica, social e territorial, poderá ser desvalorizado face à nova orientação de dar ênfase aos Projectos com um grau elevado de auto-financiamento/orientação para o mercado.

Assim, os Projectos dos países periféricos poderão sofrer atrasos na sua concretização ou eventualmente nem chegarem a ser concretizados, o que contrariará a pretendida coesão territorial.

No respeitante ao **transporte de mercadorias**, a integração deverá passar pelo desenvolvimento de um **sistema logístico**. Mas é necessário ter em consideração os operadores dominantes neste mercado, com lógicas que não são necessariamente as da racionalidade económica mas sim de conquista de posições dominantes e de exploração de falhas de mercado.

No documento não é evidente o conceito subjacente à referência no documento à necessidade de previsão de *“uma nova infra-estrutura, beneficiando de prioridade, com vista a otimizar as vantagens socioeconómicas, tendo em conta as externalidades e os efeitos na rede total”*.

O reforço da sustentabilidade ambiental dos transportes

Deve ser afastado o estabelecimento de sucessivos e mais restritivos **requisitos regulamentares**, sem serem acautelados os apoios necessários ao equilíbrio económico-financeiro das actividades do sector, uma vez que os custos dessas medidas poderão conduzir a valores finais inoportunos para os cidadãos e empresas. Há que promover a avaliação económico-social dos impactos das medidas legislativas, não cedendo a pressões de adopção de soluções não avaliadas.

Mas os objectivos de redução do impacto ambiental dos transportes não podem subsumir-se aos aspectos citados na Comunicação.

A resolução do problema é indissociável do modelo económico prosseguido na Europa e da consideração do papel dos diferentes modos de transporte na sua organização económica e social. E a Comunicação não reflecte a crise económica mundial nem antecipa ajustamentos futuros da economia europeia e do sector no novo contexto económico e energético global.

O indispensável esforço de redução da dependência do petróleo, pelo sector, implicará o apoio à indústria automóvel no seu redireccionamento para a **produção de veículos “limpos”** e a intensificação dos esforços de **inovação**.

A inexistência de uma estratégia para o aumento progressivo na UE da quota de veículos eléctricos e de outros considerados limpos disponíveis no mercado, dificilmente permitirá uma economia de escala que torne estes veículos competitivos. Políticas de preços conjugadas com incentivos públicos, atrairão mais consumidores e aumentarão a dimensão deste mercado.

O apoio ao desenvolvimento da transformação dos veículos existentes, que se apresenta como uma hipótese promissora, e à implementação de uma estratégia de desenvolvimento tecnológico e de incentivos públicos ao investimento privado em unidades transformadoras de veículos, parece aconselhável.

É um facto que o esforço adicional da UE de apoio à indústria automóvel favorece o transporte individual. A generalização do veículo eléctrico melhora a sustentabilidade mas não resolve os problemas de **congestionamento e consumo de espaço** em particular nos acessos às áreas urbanas e no seu interior. Esta constatação requer outras medidas de **reequilíbrio entre modos de transporte**.

A canalização dos apoios referidos deverá ser sopesada face à necessidade de desenvolvimento de modos de transporte colectivos, alternativos, em particular o ferroviário.

A **transferência modal** para o transporte colectivo, **deve continuar a ser um objectivo prioritário** da política europeia de transportes com evidentes vantagens a longo prazo ao nível da sustentabilidade. Deve implicar um investimento significativo na oferta de transportes públicos nas cidades e na melhoria da sua qualidade e, principalmente, um investimento político em medidas complementares de dissuasão e penalização da circulação e estacionamento do transporte individual nalgumas áreas urbanas.

Protecção e desenvolvimento do capital humano

Por certo que a competitividade da economia na UE obrigará as empresas a adaptar-se a novas necessidades do mercado, o que nalguns segmentos conduzirá à eliminação de postos de trabalho.

Este fenómeno não é nem será novo. Tem ocorrido sistematicamente nas actividades de transporte não rodoviário, com alguma contrapartida nas actividades auxiliares e noutras contíguas, como a distribuição. E não deve ser ignorado que estas medidas estão na linha de objectivos de política pública e empresarial recomendados e promovidos pela UE.

As diferenças de **direitos** mas principalmente de **condições sociais** entre os Estados Membros são um facto que não se conforma com um discurso

ambíguo. Efectivamente, essas diferenças afectam decisivamente a competitividade dos países e empresas num mercado aberto e concorrencial como o europeu.

Há que reconhecer que os esforços de convergência da UE não têm tido a eficácia desejada e a política de coesão económica e social entre Estados-Membros tem sofrido vários reveses que em quadros de recessão, estagnação e fraco crescimento económico mundial, se irão acentuar.

Preços inteligentes que funcionam como os “sinais de trânsito”

Tem vindo a ganhar força a ideia da **internalização dos custos externos**, principalmente associada ao transporte rodoviário, que usualmente é entendido como sendo subsidiado por não pagar os custos ambientais e de saúde, bem como da infra-estrutura.

No entanto há que ter em conta a pesada **fiscalidade** incidente sobre os sistemas de transporte terrestre baseados em veículos automóveis, excedendo na maior parte dos casos as externalidades calculadas. A proceder-se a uma internalização verificar-se-ia dupla tributação, com efeitos iníquos em termos sociais e de problemática sustentabilidade política. Assim, um movimento significativo de internalização deverá ser precedido de uma reestruturação da fiscalidade incidente sobre a mobilidade automóvel.

Reconhece-se a necessidade de combater os efeitos adversos das alterações climáticas e os seus efeitos sobre algumas economias dos Estados-Membros. Reconhece-se também, que iniciativas como o recente “Pacote Verde” (que inclui a proposta de revisão da “Directiva Eurovinheta”) possuem pertinência, ainda que o “burden share” estabelecido possa ter efeitos desiguais nos diferentes países como no caso de Portugal que com baixos níveis de PIB e baixos consumos energéticos per capita, sofre **discriminação negativa**.

Não se estando contra o princípio de internalização dos custos externos *de per se*., defende-se, no entanto, que a sua aplicação deve ter em conta a diversidade geográfica e territorial dos diversos Estados-Membros, nomeadamente a sua localização geográfica (periférica, central), bem como a harmonização das condições de concorrência (*level playing field*) entre os diversos modos de transporte.

Neste contexto, considera-se, que a revisão da Directiva 1999/62/CE é precipitada, na medida em que a última revisão foi aprovada em 2006 e a Comissão se comprometeu a realizar um estudo do seu impacto sobre os países periféricos, o que não aconteceu ou não foi divulgado.

Relativamente ao **comércio de emissões**, considera-se necessário que a atribuição de licenças não gere desindustrialização, nem fecho de mercado a favor de operadores económicos já implantados.

Pensa-se, ainda, que medidas que consagrem alternativas às fontes energéticas e às respectivas tecnologias, convergindo na produção de electricidade “limpa” são um bom caminho para fazer face às alterações climáticas, aos problemas de segurança do abastecimento energético e à escalada de preços que aqui se tem observado.

Recomenda-se que as propostas em discussão na CE, não sejam descontextualizadas do momento vivido de crise no mercado dos combustíveis fósseis e que não seja esquecida a importância do transporte rodoviário para o funcionamento do mercado interno comunitário.

Recorda-se o objectivo de promover o “*decoupling*”³ entre o crescimento da economia e o do transporte, importante para a manutenção de níveis significativos de actividade económica em países com menor massa crítica produtiva.

Por último, há que dar a devida atenção ao destino da receita da fiscalidade e eventuais internalizações, a qual, prioritariamente, deve ser aplicada no equilíbrio económico da exploração dos sistemas de transporte público. Deve evitar-se a apropriação dessas receitas, em especial pelos gestores das infra-estruturas em detrimento de uma apropriação pelas autoridades nacionais e regionais.

Planeamento atento aos transportes: melhoria da acessibilidade

Sublinha-se a premência de se valorizar a importância do **planeamento e redesenho das cidades** enquanto indutores de **redução da procura de transporte**, garantindo as diversas funções quotidianas numa lógica de proximidade, requalificando a cidade consolidada, densificando-a e garantindo equipamentos de utilização colectiva, serviços e espaços públicos de grande e fácil acessibilidade em transporte público e modos suaves.

É crucial a reflexão sobre as potencialidades do aumento da “mobilidade virtual” considerando para além das vantagens, alguns inconvenientes conhecidos decorrentes da redução da interacção social, factor desvalorizante do indivíduo e gerador de anomia.

É ainda crucial a reflexão sobre as vantagens e inconvenientes da densificação dos núcleos centrais das cidades, dos territórios polinucleados, plurifuncionais

³ Conceito que defende que a promoção do crescimento da economia não tem necessariamente de significar crescimento dos transportes.

ou de especialização e sobre os sistemas nacionais de planeamento e ordenamento do território que proporcionem melhor controle e gestão do solo urbano ou urbanizável, garantindo melhor a equidade e a captura de mais-valias que permitam a sustentação da oferta de transporte público.

A **diversidade** é uma das características mais relevantes das **cidades**, enfatizada nos últimos anos por via da defesa da sustentabilidade urbana e da preservação dos mecanismos de auto-regulação das cidades. As soluções de transportes têm, também elas, que responder à pluralidade das necessidades de deslocação, adaptando-se a diferentes condições locais de implantação e a diferentes níveis de procura e de rentabilidade económica, devendo por isso explorar-se os modos de transporte mais adequados a cada situação, diferentes tipos de serviços e **promover-se a intermodalidade e a co-modalidade**, conceitos que embora presentes no “*Livro Verde – Para uma nova cultura da mobilidade urbana*”, não estão reflectidos no documento

Às autoridades públicas coloca-se, no futuro, o desafio de serem capazes de alterar o paradigma de uma **gestão urbanística** indutora de deslocações em transporte individual e limitadora de soluções de transporte colectivos, viáveis económica e financeiramente.

Referimo-nos: **(i)** à rejeição da proliferação de áreas residenciais e de actividades de forma dispersa e em espaços urbanos expandidos/alargados; **(ii)** ao condicionamento do desenvolvimento de novas expansões urbanas e de grandes pólos geradores de tráfego de passageiros e mercadorias, sem soluções viáveis de transporte público e afastados de interfaces de transportes de capacidade adequada⁴; **(iii)** ao desenvolvimento de redes de infra-estruturas e serviços de transportes não apenas nas cidades de grande dimensão mas em pequenas cidades (25.000/40.000 habitantes); **(iv)** à taxação do estacionamento (essencialmente privado) nas áreas com grande oferta de transporte público; **(v)** ao desenvolvimento de uma logística de distribuição baseada em plataformas periféricas em relação aos centros urbanos.

Os Estados e as autoridades públicas regionais e locais, não se podem demitir da intervenção nestes domínios.

Em termos de planeamento de transportes e uso do solo ao nível de áreas urbanas, o papel da UE está limitado pelo princípio da subsidiariedade. No entanto preconiza-se, para além das iniciativas relacionadas com a difusão de

⁴ Continua a ser consentida a construção de grandes polos geradores/atractores de tráfego pelas autoridades nacionais, regionais e locais numa lógica de acessibilidade através do TI, contrariando as medidas de política ambiental subjacentes ao cumprimento dos objectivos de Quioto.

princípios e de boas práticas políticas e com o apoio a projectos de investigação e de *benchmarking*, adoptadas pela Comissão, uma acção mais interveniente junto dos Estados Membros baseada na parametrização de indicadores e na respectiva monitorização como base de **contratualização de objectivos de sustentabilidade ambiental**, comuns. Esta acção não envolve a interferência sobre políticas concretas no sentido da realização de objectivos contratualizados, livremente escolhidas por cada Estado, região, cidade.

Políticas a favor de um sistema de transporte sustentável

Note-se que este capítulo é mais uma extensão dos objectivos de política do que uma descrição detalhada dos instrumentos para atingir os objectivos enunciados.

Infra-estrutura: manutenção, desenvolvimento e integração de redes modais

Concorda-se com a necessidade de incrementar as “plataformas intermodais” em geral e especificamente nas zonas urbanas, mas salienta-se que se devem desenvolver também capacidades de gestão destas instalações.

A **expansão da infra-estrutura**, em particular rodoviária, à escala europeia, nacional e regional, deve ser **contida e criteriosa**, privilegiando o desenvolvimentos dos nós e ligações em falta (missing links).

No interior dos centros urbanos essa expansão deve focar-se no desenvolvimento de redes de transporte colectivo em sítio próprio, quando os volumes de tráfego o justificarem e no desenvolvimento de redes para os modos suaves.

A perspectiva da optimização da utilização da infra-estrutura existente é correcta, com a reserva de que as estratégias de modernização têm limites, para além dos quais produzirão efeitos perversos: modernizar linhas ferroviárias em exploração e perto do limite da sua capacidade ou estradas afectadas por ocupação urbana e outras, redundarão em actos de irracionalidade operacional e financeira.

Aparentemente defende-se a adopção de metodologias idênticas em todos os Estados Membros para avaliação dos projectos de infra-estruturas, o que parece uma imposição excessiva.

Chama-se a atenção de que - mesmo em idêntico contexto sócio-económico - as análises custo-benefício não são instrumentos adequados para decidir entre projectos com tempos de maturação muito diferenciados e que, por sistema, estas análises favorecem o retorno a curto prazo, logo os projectos rodoviários.

Em contextos sócio-económicos diferentes, tenderão a desvalorizar os projectos de países com menores densidades de tráfego, ainda que dispondo de estratégias de desenvolvimento adequadas, podendo assim, gerar enviesamentos na distribuição de incentivos.

A referência às Infra-estruturas dedicadas para passageiros e mercadorias, nas cidades é uma sugestão de medida aplicável em meio urbano, como muitas outras possíveis.

Sobre as potencialidades das auto-estradas do mar, será importante salientar também, a importância da **interoperabilidade** proporcionada pelas técnicas de movimentação de granéis, pela normalização do contentor e de outras unidades de carga.

Financiamento: encontrar recursos para a garantia de transportes sustentáveis

Sem dúvida que a transição para uma economia menos dependente do carbono implicará uma revisão substancial do sistema de transportes, o que exigirá um financiamento considerável e bem coordenado, mas os recursos necessários não serão fáceis de encontrar, em função da pressão sobre as finanças públicas actualmente existente.

A **internalização dos custos externos**, ao nível da UE, não deverá ir além do consignado nas directivas próprias de cada modo, do benchmarking das melhores práticas e do suporte ao desenvolvimento tecnológico.

Não deve ser imposta uma via única, comum, quer seja legislativa, quer seja baseada em medidas de gestão da procura, como condição prévia para o financiamento.

A implementação de qualquer sistema, deverá ficar a cargo dos respectivos Estados Membros.

A internalização de custos associados aos veículos pesados de mercadorias é de interesse duvidoso se não existirem alternativas modais competitivas, prejudicando significativamente o comércio externo dos países periféricos como é o caso de Portugal, cuja competitividade exportadora ficará prejudicada. É também uma medida de efeitos limitados se não aplicada também, aos veículos de transporte individual.

Acresce que os seus impactos estão por avaliar admitindo-se que poderá (ao encarecer os transportes) pôr em causa a localização actual das indústrias, que terão tendência a reinstalar-se junto dos principais mercados, disseminando-se e alterando escalas de produção, com reflexos a nível do emprego e com efeitos

na diminuição da eficiência e no aumento dos preços - consequentemente, no aumento do custo de vida.

Se se pensar nas cidades e no congestionamento, subsistem dúvidas sobre quem é o agente poluidor - se o veículo que circula marginalmente, se os geradores locais do congestionamento. As medidas que apontam para a penalização do utilizador-pagador esquecem a utilização que as actividades económicas e empregadoras fazem localmente das acessibilidades de que dispõem e de que usufruem, não contribuindo para o financiamento do sistema de transportes.

Outros actores urbanos que beneficiam das acessibilidades proporcionadas pelo sistema de transportes, como os promotores urbanísticos e promotores imobiliários, não são também convocados a pagar o correspondente benefício.

É por isso de relevar que se discorda da exclusiva exploração da via proposta para internalização dos custos externos e que a exploração e avaliação de vias alternativas⁵ ou complementares poderiam mitigar e distribuir os efeitos de uma só medida.

Há também que avaliar as consequências das medidas a adoptar face à elasticidade dos preços, considerando o consumidor final do serviço de transportes colectivos e o cidadão.

Concorda-se com a inclusão do sector aéreo no esquema do comércio de emissões. No entanto, este mecanismo poderá ser apropriado pelas empresas com maior poder de mercado, podendo contribuir para a limitação da concorrência.

Quaisquer que venham a ser as fontes de financiamento adoptadas, quer pela UE quer pelos Estados-membros, é indispensável cuidar do destino da receita cobrada por via da utilização, afectando-a prioritariamente ao transporte público, com destaque para os modos mais sustentáveis ou para a melhoria da sua eficiência energética.

Refira-se por último que a oferta gratuita de infra-estruturas, bem como a subsidiação de serviços públicos de transportes, em especial os que possam assegurar um efeito redistributivo, são opções políticas legítimas e têm de ser aceites no contexto europeu, nomeadamente tendo em conta o contexto de concorrência regulada preconizado pelo novo Regulamento sobre obrigações de serviço público.

⁵ Como é o caso do Versement Transports em França.

Tecnologia: como acelerar a transição para uma sociedade menos dependente do carbono e liderar a inovação mundial

Concorda-se com a importância da normalização referida no documento, mas o estabelecimento de normas não deve ser limitativo, devendo salvaguardar o desenvolvimento tecnológico e a inovação. A normalização deve promover as regras de homologação, agilizando e clarificando a implementação das novas soluções nos respectivos mercados.

Contudo, a normalização não esgota as intervenções públicas e administrativas para a promoção das novas tecnologias como muito bem se refere.

Requer-se um maior desenvolvimento em I&D relacionada com a mobilidade sustentável, designadamente o aprofundamento de novas aplicações que apoiem: a gestão do tráfego e a prioridade aos transportes colectivos; a operação e eficiência dos transportes de passageiros e mercadorias (pré-definição de rotas, tracking/tracing, etc); a informação ao passageiro e ao condutor; a gestão de frotas e atribuição de serviços de táxi; a bilhética multioperadores, entre outros.

Sobretudo, a abordagem aos **sistemas que aumentam a eficiência e atractividade dos transportes colectivos**, conforme prioridade definida no Livro Branco, não pode estar ausente desta Comunicação, como se verifica.

Ao nível da I&D para além das novas tecnologias há igualmente a considerar a falta de orientação fundamentada para os apoios financeiros e estatais que poderá redundar em desperdício de recursos e estrangulamento da inovação susceptível de produzir alternativas consistentes.

Quadro legislativo: continuar a promover a abertura do mercado e a favorecer a concorrência

A Comissão aponta a total abertura do mercado com um controlo apertado das regras da concorrência como forma de beneficiar o desempenho económico e o emprego. Esta abertura total do mercado permitiria que as empresas que operam em ambientes protegidos não subsidiassem a sua actividade nos mercados liberalizados. No entanto, existem situações em que falhas de mercado poderão não suportar soluções liberais ou não assegurar o bem público desejado, tornando-se necessário apoiar operadores internos dependentes de autoridades locais ou regionais.

Por outro lado, a orientação preconizada de harmonização das normas ambientais, não tem em conta as realidades dos diferentes países. A excessiva penalização das tecnologias mais poluentes em países com uma menor capacidade de renovação das frotas poderá ter impactos sócio-económicos

importantes, sobretudo quando esses impactos provocam subidas de preços que atentarão contra a equidade, atingindo de forma mais dura os estratos sociais mais pobres.

Para garantir que não seja impedido o acesso de terceiros à infra-estrutura, a referência à criação de **gestores de infra-estruturas transnacionais**, considerada positiva pela Comissão, poderia, no entanto, potenciar a actuação dos grandes operadores logísticos, cujo poder de mercado até poderia ser reforçado por essa via. Os principais fornecedores em termos de fluxos de mercadorias apoderando-se do mercado, afastariam os pequenos produtores locais com menor capacidade de intervenção.

Esta proposta da Comissão afigura-se contrária ao princípio da subsidiariedade.

Comportamento: educar, informar e implicar

Na promoção da mobilidade sustentável torna-se imprescindível a sensibilização, quer dos consumidores quer dos trabalhadores e dos parceiros sociais sectoriais.

Concorda-se que serão necessárias campanhas de educação e de informação, apelando à racionalidade e quantificando as consequências dos comportamentos que se pretende evitar ou incentivar.

Haverá que informar os possuidores de veículos de todos os custos, quer pessoais quer para a sociedade, decorrentes da respectiva utilização e dos benefícios a nível ambiental e social, da utilização do transporte público, de modos suaves, ou de deslocações a pé.

A perspectiva da necessária alteração de comportamentos requer **estratégias de mudança cultural**, que estimulem o transporte ambientalmente eficiente.

Por outro lado, a participação pública no planeamento dos transportes deve ocorrer, ainda, durante o próprio processo de planeamento, através de grupos de *stakeholders* – chave, que participem na construção das soluções e na reflexão sobre as respectivas vantagens e inconvenientes, em momento anterior ao processo decisório.

Governança: acção eficaz e coordenada

Nesta matéria, que pressupõe o desenvolvimento de instrumentos de **coordenação técnica** e de **cooperação políticas**, o documento não traz nenhuma avaliação sobre o exercício de governação conjunta da última década,

a diferentes escalas, nem propõe novos instrumentos, metodologias e processos facilitadores de práticas mais eficazes nos dois domínios referidos.

Há que aprofundar esta temática associando-a a aspectos específicos da concretização das principais políticas europeias.

Contudo a Comissão elege dois domínios onde as vantagens da coordenação são enunciadas.

Reconhece-se que a normalização técnica, aplicada às novas tecnologias, é importante na promoção de economias de escala.

Contudo a introdução de normas terá que ter em conta os sistemas já instalados bem como as especificidades e necessidades a nível local.

Considera-se que a imposição de sistemas supra nacionais, em substituição de sistemas nacionais, com provas dadas, terá que ser muito bem justificada devendo ser garantidas condições materiais e financeiras de transição.

O *upgrade* ou substituição de sistemas ITS instalados e nalguns casos precursores e inovadores e objecto de contratos de concessão envolvendo empresas privadas, tem encargos para os Estados Membros e empresas que importa ponderar.

Existe, por outro lado, o perigo do estabelecimento de mais normas provocar menos inovação, quando esta é indispensável para sair da crise.

Na vertente de **regulamentação dos transportes urbanos**, a Comissão reconhece que o papel da UE é limitado dado o princípio da subsidiariedade, mas acrescenta que pode ter um papel na criação de um **quadro** que facilite a adopção de medidas pelas autoridades locais, na prossecução da sustentabilidade.

Esta frase contida no documento não é explicada o que não permite perceber o que se querará propor.

Entende-se que a regulamentação dos transportes urbanos deve continuar a ser da responsabilidade dos Estados, das regiões e das cidades.

A dimensão externa: necessidade de a Europa se exprimir em uníssono

Este ponto traduz uma visão optimista e uma declaração de intenções por parte da Comissão, uma vez que não tem em consideração o contexto actual em que, na Europa, as actividades marítimas perderam expressão e o transporte aéreo tem sido subordinado a condições mais do interesse dos EUA, a que se somam perdas significativas na indústria automóvel.

É necessário apurar se a regulamentação ambiental tem ou não contribuído para a dinâmica negativa de desindustrialização que se observa.

Finalmente, face às novas orientações da Comissão inseridas no livro Verde sobre a Revisão da política relativa à RTE-T, já referidas anteriormente, fica-nos a dúvida sobre a viabilidade dos planos ambiciosos descritos neste âmbito, nomeadamente a ampliação dessas redes aos países orientais da PEV, assim como à Bielorrússia.

Conclusões

Como ponto prévio importa mencionar que o documento não enquadra a actual situação de crise económica mundial, os seus impactos no sector e nos sistema(s) de transportes e as suas perspectivas de evolução na próxima década, o que se considera uma grave omissão.

Sobre a reflexão produzida, salienta-se:

- A excessiva **generalidade da abordagem** e a **falta de estruturação temática**, conceptual e metodológica, em função da **natureza** das questões abordadas (economia mundial e europeia, actividade económica do sector, impactos económico / sociais e noutros sectores de actividade, competitividade à escala europeia, dos Estados, das regiões) e do **suporte territorial** da sua implementação (escala das relações / ligações de transportes - intercontinental, europeia entre Estados, entre regiões europeias, nos próprios Estados, entre regiões, cidades).
- O marcado enfoque da visão e políticas apresentadas nos aspectos apenas relacionados com a **continuidade de políticas** onde a intervenção da UE tem sido um facto. O princípio da subsidiariedade é indiscutível, mas a participação das partes na construção de um todo deve estar no centro de uma reflexão sobre o futuro sustentável. O cenário de desenvolvimento europeu e do sector não é decisivamente de continuidade, não se inferindo no texto uma estratégia ambiciosa e exigente de mudança de paradigmas adquiridos numa época de crescimento económico a que esteve associada uma factura energética e ambiental elevada para as gerações actuais e futuras.
- A excessiva **ênfase** colocada numa estratégia assente na “**integração**” e **desenvolvimento “tecnológico”** e nas expectativas associadas à sua implementação alargada e a falta de referência às potencialidades associadas a conceitos adquiridos como a intermodalidade e co-modalidade. A melhoria da qualidade dos sistemas de transportes depende muito destes últimos

aspectos e, em alguns Estados Membros necessita de vários outros relacionados, como a informação ao utilizador, a contratualização alargada de serviços públicos obedecendo a parâmetros qualificadores que garantam a fiabilidade, regularidade, frequência dos serviços, a boa performance do material circulante, etc.

- O quase **abandono do objectivo de transferência modal** para modos de transporte mais sustentáveis, no transporte de passageiros e de mercadorias, e o pouco ou quase nenhum aprofundamento do contributo dos diferentes modos em particular do transporte ferroviário.
- A consideração do **financiamento** do sistema muito associada à **internalização** dos custos externos sem avaliação dos impactos económicos sobre a capacidade de absorção desses custos por empresas e cidadãos.

Finalmente, recomenda-se uma revisão da abordagem adoptada no documento de modo a conferir à futura definição da política de transportes da UE uma abordagem mais abrangente, efectivamente integrada e sustentável considerando a sua necessária articulação com as iniciativas territoriais da CE e com as políticas de ordenamento e desenvolvimento do território e Estados Membros.

Considerando os aspectos referidos nestas conclusões, recomenda-se ainda a sua incorporação nessa revisão.

Sugere-se, por último, após essa etapa, nova consulta, com um prazo mais alargado e o aprofundamento da discussão nas etapas seguintes.

Lisboa, 30.09.2009