|  |  |
| --- | --- |
| CoRLogo_PT**PT** |  |
| **COTER-VII/033** |
| **159.ª reunião plenária de 31 janeiro e 1 fevereiro de 2024** |

**PARECER**

**Para uma ecologização do transporte de mercadorias**

|  |
| --- |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Relator: **José Ribau Esteves** (PT-PPE)Presidente da Câmara Municipal de Aveiro\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |

|  |
| --- |
| Textos de ReferênciaComunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Para uma ecologização do transporte de mercadorias – COM(2023) 440Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte – COM(2023) 441Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010 – COM(2023) 443Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade – COM(2023) 445Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 92/106/CEE do Conselho no que respeita a um quadro de apoio ao transporte intermodal de mercadorias e o Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere ao cálculo das economias de custos externos e à produção de dados agregados – COM(2023) 702 |

**Projeto de parecer do Comité das Regiões Europeu**

**- Para uma ecologização do transporte de mercadorias -**

1. **RECOMENDAÇÕES DE ALTERAÇÃO**

 O Comité das Regiões aprovou 36 propostas de alteração às quatro minutas de diploma da Comissão Europeia (acima identificados nos “Textos de Referência” como “Proposta de regulamento” e “Proposta de diretiva”), visando melhorar vários aspetos.

1. **RECOMENDAÇÕES POLÍTICAS**

O COMITÉ DAS REGIÕES EUROPEU:

# salienta que importa adotar medidas que tornem o transporte de mercadorias mais eficiente e sustentável, melhorando a gestão da infraestrutura ferroviária, oferecendo incentivos mais fortes para camiões com baixas emissões e disponibilizando mais informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa do transporte de mercadorias, a fim de alcançar o objetivo de aumentar a eficiência no setor. Tal contribuirá para a meta de reduzir as emissões dos transportes em 90% até 2050, tal como definido no Pacto Ecológico Europeu, e permitirá, simultaneamente, que o mercado único e a economia da UE continuem a crescer, além de promover a coesão territorial;

# concorda que, para os municípios e regiões europeus, é importante assegurar melhores conexões entre os locais onde as pessoas vivem, onde as empresas têm a sua produção e onde as plataformas logísticas estão localizadas, a fim de disponibilizar bons serviços de transporte em toda a Europa;

# recorda que o crescimento da oferta de serviços de transporte ferroviário é crucial para assegurar a competitividade das regiões e dos municípios e para dar um contributo positivo para a descarbonização e o desempenho ambiental. No entanto, há que melhorar uma série de medidas para resolver os problemas, especialmente os muitos desafios que o transporte ferroviário enfrenta nas regiões transfronteiriças;

# reputa necessário criar uma autoridade/entidade reguladora europeia para o transporte ferroviário, a fim de assegurar a cooperação entre os gestores de infraestruturas a nível nacional, a melhoria da eficiência do transporte ferroviário na Europa entre os Estados-Membros, bem como a concorrência leal, especialmente no transporte de mercadorias entre os vários Estados‑Membros;

# está convicto de que é necessário melhorar a interoperabilidade ferroviária em toda a Europa (e não apenas no centro da Europa), nomeadamente através da implantação da bitola da União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC), que permite uma exploração segura, rápida e competitiva do transporte ferroviário entre todas as regiões da Europa;

# salienta que são igualmente necessários incentivos para promover a transição para opções de transporte sustentáveis, com base nos interesses das partes interessadas e dos utilizadores dos serviços de transporte de mercadorias, o que significa que as opções que fomentam a sustentabilidade do sistema de transportes na Europa devem ser compensadoras do ponto de vista financeiro;

# defende que a promoção de um sistema ferroviário eficiente a nível europeu é absolutamente necessária para assegurar a sustentabilidade dos sistemas de transporte na Europa, o que exige uma transferência significativa do tráfego de passageiros e mercadorias para o sistema ferroviário devido a condicionalismos ambientais e energéticos, bem como para reduzir a dependência estratégica em relação a fornecedores de energia (combustíveis fósseis) não fiáveis;

# está igualmente convicto de que a Europa deve disponibilizar capacidade ferroviária para as necessidades futuras, sobretudo na rede principal da rede transeuropeia de transportes (RTE-T); assim, as previsões de tráfego subjacentes ao desenvolvimento das infraestruturas devem ter em conta os objetivos das políticas da UE na transferência modal, dos modos de transporte rodoviário para o transporte ferroviário e marítimo, e não apenas o aumento da procura de transporte ferroviário de mercadorias motivado pelo crescimento económico mundial;

# considera que, para tornar o transporte de mercadorias mais sustentável e competitivo, há que reforçar a competitividade do transporte intermodal de mercadorias. O pacote de que a Europa precisa consiste na melhor combinação entre a atual Diretiva Transporte Combinado e o pacote relativo à ecologização do transporte de mercadorias, devendo ajudar o setor do transporte de mercadorias a desempenhar o seu papel para que a UE alcance os objetivos do Pacto Ecológico Europeu;

# defende o quadro de apoio ao transporte intermodal, incluindo medidas regulamentares e económicas adequadas, uma vez que constitui um passo lógico na direção certa para aumentar a quota dos modos de transporte mais sustentáveis (ferroviário, marítimo e por vias navegáveis interiores) para o transporte de mercadorias na Europa, a fim de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e outras externalidades negativas, rumo a um sistema de transportes mais sustentável; considera, no entanto, que o quadro poderia conter medidas mais pormenorizadas nesse sentido, ou propor melhorias noutras políticas da UE, a fim de obter mais apoio financeiro para o transporte ferroviário e as plataformas multimodais, pelo menos até se alcançar uma transferência modal considerável no transporte de mercadorias. Além de facilitar os trajetos rodoviários do transporte intermodal de mercadorias, com base na poupança de custos externos, deve igualmente reclamar incentivos fiscais e outros para a exploração do transporte ferroviário de mercadorias e para plataformas intermodais;

# entende que, durante as operações de transporte intermodal, a deslocação de uma unidade de carga, como um contentor, deve ocorrer através de uma combinação de camião, comboio, navio ou avião. O transporte combinado é uma espécie de transporte intermodal que combina a flexibilidade do transporte rodoviário, que continuaria a ser utilizado para o primeiro/último trajeto de uma viagem, a fim de se poder chegar a qualquer cidade ou região europeia, com o desempenho ambiental do transporte ferroviário, das vias navegáveis interiores ou do transporte marítimo de curta distância para o trajeto principal da viagem;

# reconhece que outra questão pertinente é a necessidade de flexibilidade das plataformas ferroviárias e intermodais na atribuição de capacidade de última hora, para que os pedidos de capacidade dos operadores ferroviários sejam capazes de reagir a mudanças rápidas da procura no mercado, proporcionando um serviço mais capaz de competir com a flexibilidade do transporte rodoviário de mercadorias. Para o efeito, importa dotar as infraestruturas ferroviárias e as plataformas multimodais das capacidades de reserva necessárias;

# observa que a Europa necessita de alternativas ferroviárias mais competitivas para o transporte de mercadorias nas distâncias mais longas e que não faz sentido promover o transporte rodoviário de mercadorias para distâncias médias e longas, mesmo com veículos pesados com baixas emissões, uma vez que estes criam os mesmos problemas de congestionamento que os outros veículos;

# recorda que é acertado autorizar veículos pesados mais longos para compensar a dimensão e o peso das tecnologias de emissões nulas, mas que autorizar veículos muito mais longos deve ser limitado às estradas largas com separador central (e às vias de acesso dessas estradas a plataformas multimodais, desde que não haja uma grande distância entre ambas) e às estradas locais com baixo volume de tráfego, em prol da segurança rodoviária;

# concorda que a Europa precisa de uma nova estratégia, com um planeamento moderno para o programa de financiamento do Mecanismo Interligar a Europa (MIE), que melhore os investimentos em toda a Europa e que contribua para um melhor desempenho e uma melhor combinação entre os diferentes modos de transporte, de forma sustentável do ponto de vista económico, ambiental e social; neste contexto, há que ter em conta as preocupações referidas quanto à interoperabilidade e à capacidade da infraestrutura ferroviária.

Bruxelas, 1 de fevereiro de 2024.