C/2024/874

6.2.2024

Parecer do Comité Económico e Social Europeu — Considerações sobre equidade e eficiência no transporte marítimo

(parecer de iniciativa)

(C/2024/874)

Relator: **Panagiotis GKOFAS**

Correlator: **Pierre Jean COULON**

Base jurídica	Artigo 52.º, n.º 2, do Regimento
	Parecer de iniciativa
Decisão da Plenária	25.1.2023
Competência	Secção dos Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação
Adoção em secção	6.10.2023
Adoção em plenária	25.10.2023
Reunião plenária n.º	582
Resultado da votação	
(votos a favor/votos contra/abstenções)	166/1/3

1. **Conclusões e recomendações**

1.1. O desenvolvimento do transporte marítimo e em vias navegáveis interiores deve ser considerado uma prioridade máxima no que diz respeito à mobilidade e à facilitação do comércio, uma vez que contribuirá para concretizar os objetivos europeus fundamentais em matéria de equidade e eficiência, nomeadamente os estabelecidos no Pacto Ecológico Europeu e no âmbito dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, bem como na Estratégia para a Redução das Emissões de Gases com Efeito de Estufa de 2023 apresentada pela Organização Marítima Internacional (OMI) e noutras comunicações da Comissão Europeia.

1.2. Os investimentos em infraestruturas marítimas devem centrar-se no reforço da segurança, em transportes respeitadores do ambiente e em transportes mais baratos para os cidadãos, as empresas, os viajantes e os turistas.

1.3. É importante financiar novos investimentos em portos e plataformas resilientes, a fim de cumprir o objetivo de tornar o transporte de mercadorias e as atividades empresariais mais económicos e sustentáveis.

1.4. A transição ecológica do setor do transporte marítimo deve ter em conta as características específicas dos diferentes países, setores e postos de trabalho, a fim de manter as vantagens competitivas da Europa e reduzir as disparidades na transição, as desigualdades e o despovoamento de algumas regiões.

1.5. Cabe rever cuidadosamente a regulamentação em matéria de auxílios estatais no que diz respeito à construção de navios para o transporte por água na Europa, de modo a satisfazer as necessidades da população, dar resposta à mobilidade laboral nas regiões remotas e garantir uma navegação sustentável e segura, bem como uma melhor monitorização costeira, evitando que esses auxílios apoiem atividades de transporte marítimo já rentáveis, que se podem desenvolver com recurso a instrumentos de mercado.

1.6. A revisão do quadro regulamentar deve centrar-se na aplicação efetiva das regras ao transporte marítimo que não obedece às normas e no direito dos marítimos à igualdade de condições de emprego. Importa reforçar o papel institucional e técnico da Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), permitindo-lhe contribuir para a aplicação de uma política melhorada e sustentável em matéria de transporte marítimo.

1.7. É essencial repensar a conceção dos portos e atualizar o cadastro marítimo para os transportes por água, com vista a reduzir o impacto da poluição sonora e atmosférica nas zonas urbanas.

1.8. A fim de aplicar um mecanismo de fixação de preços eficaz e justo, seria possível conceber e implantar cuidadosamente uma espécie de «equivalente de transporte», em particular para os países do mar Mediterrâneo, do mar Báltico e do mar do Norte que possuem ilhas pequenas e dispersas habitadas e para as zonas ribeirinhas interiores ou costeiras não acessíveis. Tal poderia passar por subsidiar o custo do transporte para os profissionais e as empresas que trabalham e operam nessas zonas, concedendo isenções permanentes de IVA ou outras isenções fiscais para o transporte de bens locais, ou reduzindo os preços da energia.

1.9. A fim de cumprir o objetivo de acelerar a eletrificação do setor do transporte marítimo, tal como estabelecido na regulamentação da União Europeia (UE) e na sua agenda para um transporte marítimo inteligente, poderiam conceder-se incentivos à produção e implantação de determinadas tecnologias digitais e de poupança de energia para esse setor.

1.10. Há que promover uma afetação eficiente dos recursos através de mecanismos de fixação de preços ou de mecanismos que incentivem as empresas a transportar bens e serviços de ou para regiões ultramarinas distantes, especialmente no caso das empresas que empregam pessoas nessas regiões.

1.11. É essencial recrutar trabalhadores altamente qualificados e integrá-los num setor do transporte marítimo moderno. Deve promover-se a participação das mulheres no setor marítimo. Os trabalhadores existentes devem receber mais formação nos domínios do turismo sustentável, da economia verde, da utilização eficiente dos recursos e da gestão operacional de crises em caso de catástrofes naturais e humanas. A criação de escolas e universidades modernas e bem equipadas, especializadas na economia marítima e na gestão dos transportes por água, poderia acrescentar valor às zonas e economias costeiras dependentes da economia azul.

1.12. A digitalização do setor marítimo permitirá adotar uma abordagem mais integrada e melhorar a qualidade dos serviços, tanto para o turismo como para o setor das atividades de lazer na água.

2. **Introdução e contexto**

2.1. O Comité Económico e Social Europeu (CESE) salienta que o transporte marítimo constitui um mercado setorial que vai desde o transporte local por *ferry* entre cidades e arquipélagos por vias navegáveis interiores e rotas marítimas curtas até ao transporte de longo curso por *ferry*, navios graneleiros ou porta-contentores, passando pelos cruzeiros.

O presente parecer não aborda todos estes setores, centrando-se antes em considerações sobre a equidade e a eficiência no transporte marítimo, principalmente no que diz respeito ao objetivo de facilitar o acesso dos cidadãos, dos turistas e dos profissionais a regiões remotas, abordando simultaneamente os desafios que dificultam atualmente a concretização eficaz das transições ecológica e digital no setor marítimo.

2.2. A crise energética criou dificuldades sérias nos setores do transporte e do transporte marítimo a nível mundial, conduzindo simultaneamente a uma reestruturação mais profunda do mercado dos combustíveis, do transporte de petróleo e dos custos do transporte. O setor do turismo é consideravelmente afetado pelos custos da energia e pelas flutuações da inflação e do rendimento real global.

2.3. De acordo com dados oficiais ([1]), o transporte marítimo é responsável por mais de 80 % do volume do comércio mundial e 70 % do seu valor. Embora o impacto ambiental do comércio marítimo seja inferior, em termos unitários, ao de outras formas de transporte (devido a economias de escala), a frota europeia necessita de novas melhorias tecnológicas para alcançar os objetivos climáticos em matéria de emissões de gases com efeito de estufa estabelecidos na Estratégia da OMI para a Redução das Emissões de Gases com Efeito de Estufa de 2023 ([2]).

2.4. Na sequência da Comunicação da Comissão Europeia relativa ao NAIADES III ([3]) e do documento do Parlamento Europeu sobre a iniciativa FuelEU Transportes Marítimos ([4]), parece existir um consenso entre as instituições e as partes interessadas na UE quanto ao facto de o desenvolvimento do transporte por água contribuir significativamente para a estratégia de descarbonização da União, que se pode alcançar através da inovação no setor do transporte por água (frotas, portos, digitalização) e das transferências modais.

2.5. A transição ecológica colocou novos desafios ao processo de ajustamento do desenvolvimento do setor marítimo rumo a um ecossistema mais azul e respeitador do ambiente. Os investimentos concebidos devem servir o objetivo de uma transição azul eficaz e de um crescimento azul no setor marítimo.

([1]) https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-107-understanding-maritime-decarbonization
([2]) https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted-.aspx
([3]) JO C 275 de 18.7.2022, p. 18.
([4]) JO C 152 de 6.4.2022, p. 145.

2.6. O continente europeu tem uma paisagem e um ambiente marítimo muito específicos. Prevê-se que a paisagem costeira do continente europeu fique exposta a alterações e riscos consideráveis num futuro próximo, tendo em conta a evolução da crise climática e as condições meteorológicas extremas.

2.7. O contributo do transporte marítimo para a economia europeia é significativo, embora exista margem para reforçar o seu nível de atividade económica e de cooperação intersetorial e inter-regional. A pandemia e a crise energética demonstraram a necessidade de elaborar normas mínimas para garantir uma quantidade suficiente de matérias-primas críticas e alimentos, e o desenvolvimento adicional do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores pode contribuir efetivamente para esse objetivo estratégico.

2.8. O desenvolvimento de um setor do transporte por água moderno, com uma aplicação gradual e eficaz das metas de descarbonização, é essencial para a transição económica europeia e para a eliminação das dependências críticas no setor da energia. No entanto, deve ter-se em conta a capacidade dos operadores para substituir as suas frotas, tanto mais que o investimento no setor é de longo prazo.

2.9. A política marítima europeia deve centrar-se na concessão de auxílios estatais aos portos e infraestruturas marítimas regionais, a fim de permitir o reforço das capacidades comerciais e a transição ecológica das economias locais e regionais.

2.10. Importa rever cuidadosamente o quadro regulamentar aplicável aos trabalhadores marítimos, a fim de assegurar a plena conformidade das partes interessadas e das atividades empresariais em causa com o quadro europeu de direitos humanos, a legislação laboral e a transição ecológica.

2.11. O recrutamento de mais trabalhadores altamente qualificados no setor marítimo e nos serviços de transporte por vias navegáveis interiores poderá contribuir para os objetivos estratégicos de qualidade dos serviços e segurança das viagens.

2.12. As políticas de transporte marítimo devem criar as condições adequadas e proporcionar incentivos às pequenas e médias empresas (PME) e às empresas agroalimentares, a fim de lhes permitir reduzir os custos de transporte e melhorar o desempenho ecológico.

3. **Observações na generalidade**

3.1. *Iniciativas de ecologização que permitirão um crescimento equilibrado da economia azul, com enorme valor acrescentado*

3.1.1. A redução da poluição causada pelo transporte marítimo é um objetivo fundamental da agenda europeia para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Os investimentos na produção e exploração de navios elétricos e hipocarbónicos, bem como na utilização de combustíveis ecológicos, como o hidrogénio e os biocombustíveis, nas águas europeias (rios, mares, canais e oceanos) são essenciais para a mudança de paradigma.

3.1.2. A União Europeia deve dar um contributo determinante para as metas de redução das emissões e de descarbonização estabelecidas pela OMI ([5]), através de uma consulta aberta e transparente com vista a melhorar o quadro regulamentar da OMI de forma coerente e eficaz.

3.1.3. A resiliência das infraestruturas públicas, das marinas e dos portos é um objetivo fundamental da estratégia de desenvolvimento da Europa para 2050. Por conseguinte, a política marítima europeia deve centrar-se nas infraestruturas de transporte, na capacidade e no desempenho dos portos, na rastreabilidade e em métodos eficazes em termos de custos de construção de navios e de embarcações de recreio a nível nacional. Deve ter-se em conta o risco de uma dependência acrescida em relação a países terceiros.

3.1.4. O transporte marítimo é o modo de transporte mais eficiente, registando menos emissões de carbono do que o transporte rodoviário e aéreo em termos de emissões de CO_2 por passageiro ou tonelada-quilómetro, devido às economias de escala e à enorme capacidade de transporte. É evidente que o quadro regulamentar da UE se deve centrar numa melhoria significativa do desempenho ambiental do setor. Incentivar os passageiros e as empresas a preferirem padrões modernos de transporte intermodal que incluam rotas marítimas e vias navegáveis interiores contribuirá para melhorar a pegada ambiental.

3.1.5. A poluição sonora e atmosférica causada pelas atividades portuárias marítimas não pode ser ignorada, porquanto é necessário proteger, por um lado, a qualidade de vida das populações locais e, por outro, a saúde dos trabalhadores e das pessoas que residem junto aos portos. Tal implica custos socioeconómicos consideráveis e impõe encargos financeiros adicionais aos sistemas de saúde. O mesmo se aplica aos habitantes do interior e em relação às vias navegáveis interiores. A melhoria do desempenho do transporte por vias navegáveis interiores tem impacto no desenvolvimento socioeconómico do interior. Porém, este desenvolvimento não pode ocorrer em detrimento da qualidade de vida dos habitantes, embora o transporte por vias navegáveis interiores tenha menos efeitos negativos do que o transporte rodoviário.

([5]) https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2023-IMO-Strategy-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships.aspx

3.2. *A transição digital deve estar em consonância com as oportunidades de investimento no setor marítimo*

3.2.1. A digitalização e a conectividade dos portos e dos navios servirão os objetivos de produtividade, segurança, melhoria da monitorização e combate à criminalidade económica. A revisão em curso das diretivas relativas à inspeção pelo Estado do porto e ao controlo pelo Estado de bandeira deverá reforçar a capacidade da EMSA e das autoridades nacionais para desenvolverem os instrumentos adequados ao cumprimento das suas funções exigentes.

3.2.2. A adoção de tecnologias modernizadas e a implantação de conceitos de portos inteligentes e de sistemas logísticos comerciais ecológicos (utilização de documentos eletrónicos) acelerará o nível das transações comerciais e eliminará as restrições legislativas e regulamentares.

3.2.3. A transição digital reforçará a qualidade do serviço, a eficácia, a transparência e a disponibilidade dos portos e marinas.

3.3. *Investimentos dos setores público e privado*

3.3.1. Os investimentos no setor do transporte marítimo devem ter em conta os riscos e as situações de escassez nas cadeias alimentares e no abastecimento de matérias-primas críticas e de material tecnológico e médico.

3.3.2. Os Estados-Membros devem ser incentivados a desenvolver sinergias de investimento que reforcem as cadeias de valor intermodais, incluindo o transporte marítimo, e melhorem os portos, a qualidade das frotas e a igualdade de acesso dos passageiros e das empresas ([6]).

3.3.3. Os planos nacionais de recuperação e resiliência poderão ser ajustados de modo a incluir investimentos sustentáveis em infraestruturas portuárias, na eletrificação e redução das emissões dos navios e na digitalização do transporte de mercadorias e de passageiros.

3.3.4. O desenvolvimento gradual de um polo empresarial marítimo na UE pode representar uma grande oportunidade para todo o seu setor marítimo. Ao estabelecer regimes de financiamento e incentivos ao investimento adequados para a colaboração, a investigação e a inovação nesse polo empresarial, a UE pode lançar as bases para a criação de um ecossistema competitivo e resiliente rumo a um setor marítimo sustentável e seguro, dando resposta aos desafios da transição climática e digital.

3.4. *Acesso equivalente*

3.4.1. É importante orientar os investimentos dos setores público e privado para a redução dos custos de transporte para os habitantes, turistas, comerciantes e profissionais, bem como para os setores empresariais relacionados com o setor marítimo nas zonas costeiras continentais e nas ilhas.

3.4.2. Um funcionamento mais eficaz do transporte marítimo é fundamental para todas as economias, tanto a nível internacional como local. As pequenas ilhas da periferia europeia e os Estados em desenvolvimento são os intervenientes mais dependentes da economia marítima. As economias e sociedades vulneráveis e remotas ou rurais dependem fortemente das redes de transporte marítimo para aceder aos mercados de trabalho e mercadorias. Essas populações enfrentam uma pressão excessiva devido aos custos de transporte desproporcionadamente elevados e à conectividade reduzida, o que se traduz em perdas de tempo.

3.5. *Igualdade de género*

3.5.1. Os dados indicam que a participação das mulheres no mercado do trabalho do setor marítimo continua a ser muito baixa, embora existam novas oportunidades no domínio da monitorização e digitalização suscetíveis de melhorar essa situação.

3.5.2. O setor marítimo deve também reforçar as competências das mulheres e alcançar a igualdade de género. As pessoas altamente qualificadas devem ser incentivadas a trabalhar no setor do transporte marítimo, dando maior ênfase à melhoria das condições de trabalho no setor, em particular a melhoria do equilíbrio entre a vida familiar e profissional, dos salários e da segurança do emprego. Os acordos internacionais e a cooperação com as agências pertinentes da OMI e das Nações Unidas poderiam proporcionar o quadro regulamentar e institucional necessário para assegurar a eficácia desses incentivos.

3.6. *Harmonização dos processos*

3.6.1. O processo de harmonização, a monitorização eletrónica e a cartografia digital das marinas e dos pequenos portos nos países europeus (disponibilidade de lugares, custo, disponibilidade e credenciais dos trabalhadores ou capitães profissionais) é essencial para um elevado nível de qualidade e segurança no turismo e no comércio no âmbito dos transportes por água.

([6]) JO C 374 de 16.9.2021, p. 1.

3.6.2. O transporte marítimo caracteriza-se por discrepâncias significativas na quantidade e qualidade das frotas comerciais e industriais. Os turistas, os profissionais e os habitantes devem dispor de condições melhores e mais seguras para viajar em toda a Europa, quer nas vias navegáveis interiores, quer por via marítima. Tal exige mais investimentos públicos e privados no transporte por água, infraestruturas, novos navios e outros meios de transporte marítimo sustentáveis, com base nos critérios da agenda europeia para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e da transição ecológica.

3.6.3. A estratégia de otimização dos portos e marinas da UE deve centrar-se numa melhor gestão do tempo dos navios e das embarcações de recreio à medida que se aproximam de uma estação. A Comissão deve elaborar um plano intercalar para reduzir as perdas de tempo e minimizar o consumo adicional de energia.

3.7. *Comércio*

3.7.1. De modo geral, a política comercial europeia deve proporcionar incentivos para reforçar a resiliência do setor do transporte marítimo, minimizando as restrições à exportação e à importação que causam perturbações nas cadeias de valor, especialmente durante crises.

3.7.2. O transporte marítimo é um setor central para a gestão eficaz da circulação de produtos e das matérias-primas em todo o mundo. Após alguns anos de recessão, devido à crise pandémica e à redução das vendas a nível mundial, o setor do transporte marítimo regista uma recuperação considerável.

3.7.3. O processo de descarbonização causará inevitavelmente flutuações nos preços mundiais das matérias-primas, da energia e das mercadorias, maioritariamente transportadas por navios. As políticas da UE devem centrar-se no impacto inflacionista desta conjuntura, em particular nos grupos sociais e nos trabalhadores com rendimentos mais baixos.

3.7.4. A digitalização transformou o comércio e os transportes durante e após o período da pandemia. O volume crescente do comércio eletrónico e das vendas alterou a estrutura do comércio mundial.

3.7.5. Os níveis de transparência dos preços são insuficientes no transporte e no comércio marítimos: as partes interessadas não dispõem de informações suficientes sobre os custos totais no que diz respeito a taxas, comissões ou outros encargos, o que prejudica as vantagens competitivas que o setor marítimo pode oferecer.

3.7.6. O setor do transporte marítimo é altamente sensível às flutuações dos preços a nível mundial e aos riscos geopolíticos ou às tensões comerciais.

3.7.7. Os acordos comerciais celebrados pela União Europeia com países terceiros devem, no futuro, ser considerados veículos para os objetivos da UE em matéria de progresso ambiental e social e de segurança marítima.

4. **Observações na especialidade**

4.1. As autoridades orçamentais europeias devem concentrar-se na criação de projetos-piloto no transporte marítimo e por vias navegáveis interiores, no âmbito de uma abordagem abrangente e sustentável que inclua o transporte intermodal, de forma a articular as necessidades regionais e periféricas, a transição ecológica e o apoio à inovação digital no setor.

4.2. No que diz respeito à preparação da população local, é importante que a formação e o ensino marítimos em matéria de navegação, gestão de crises ou catástrofes nas águas, natação e primeiros socorros no mar, entre outros, sejam encarados como uma prioridade fundamental para a população europeia, especialmente a que vive em zonas costeiras. Poderia prever-se uma quota de participação de mulheres em cargos altamente qualificados no setor do transporte marítimo, a fim de aumentar a sua inclusão no setor.

4.3. O CESE entende que a evolução tecnológica induzida pela ecologização criará uma dinâmica de criação de emprego no transporte marítimo e alterará a perceção do setor, uma vez que os empregos tradicionais no mar evoluirão para empregos com elevado valor acrescentado em terra, permitindo o recrutamento de mais mulheres. A digitalização das frotas, a normalização da construção naval e a promoção de navios com características físicas que facilitem o trabalho poderiam tornar o setor marítimo mais adequado para as trabalhadoras.

4.4. Os marítimos devidamente qualificados são essenciais para assegurar que a navegação é simultaneamente segura e respeitadora do ambiente. A viabilidade deste setor dinâmico depende da capacidade de continuar a atrair um número suficiente de pessoal novo de qualidade e de manter os marítimos experientes, incluindo as mulheres e outros grupos sub-representados.

4.5. Poder-se-iam incentivar atividades de reparação de embarcações ou navios tradicionais (para visitas turísticas, viagens curtas ou lazer) através de mecanismos fiscais ou de investimento com critérios em matéria de ecologização, segurança e emprego, a fim de assegurar a manutenção das competências e da dimensão tradicional em determinadas áreas.

4.6. Os parceiros sociais são fundamentais para assegurar a eficácia da transição ecológica nos transportes por água, sendo possível ajustar as convenções coletivas, neste ambiente moderno, sem pôr em causa os direitos laborais, a transição ecológica e as vantagens competitivas dos Estados-Membros. Neste sentido, os mecanismos de controlo poderiam ser aplicados através da monitorização em tempo real do número de trabalhadores empregados nos navios e do registo dos trabalhadores marítimos.

4.7. A revisão do quadro regulamentar da UE relativo ao controlo pelo Estado de bandeira e à inspeção pelo Estado do porto deverá tornar os mecanismos de inspeção mais eficientes, mas é essencial assegurar também condições de emprego e de trabalho iguais para os tripulantes e outros trabalhadores, independentemente da sua nacionalidade ou local de residência, que trabalham no setor marítimo ou em navios que operam regularmente entre portos da UE, qualquer que seja o seu Estado de bandeira.

Bruxelas, 25 de outubro de 2023.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu

Oliver RÖPKE