

Parecer sobre a comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu e aplicações telemáticas para os transportes na Europa

(96/C 18/09)

Em 30 de Março de 1995, o Comité Económico e Social decidiu, de harmonia com o parágrafo terceiro do artigo 23º do Regimento, elaborar um parecer sobre a comunicação supramencionada.

A Secção de Transportes e Comunicações, encarregada de preparar os correspondentes trabalhos, designou para relator A. Denkhaus. Em consequência do decesso deste, a secção designou D. Kielman para o seu lugar e emitiu parecer em 29 de Setembro de 1995.

Na 329ª Reunião Plenária (sessão de 25 de Outubro de 1995), o Comité Económico e Social adoptou, por unanimidade, o seguinte parecer.

1. Síntese da comunicação da Comissão

1.1. Tomando como base uma descrição circunstanciada dos problemas que se colocam no sector dos transportes, o relatório faz uma exposição da situação actual dos sistemas e serviços telemáticos em debate, bem como uma série de propostas para futuras actividades da Comissão.

2. Observações na generalidade

2.1. O aumento do bem-estar, um maior crescimento, mais emprego e uma maior competitividade terão futuramente por consequência a expansão do transporte de passageiros e de mercadorias na União Europeia. Este crescimento das prestações de serviços de transporte com um menor crescimento das prestações de condução e, consequentemente, do tráfego, deveria ser colmatado por um aumento da produtividade, das infraestruturas e da utilização de veículos. Exigem-no a escassa área disponível, as reduzidas possibilidades de sobrecarregar o ambiente e os poucos recursos de energia. As aplicações telemáticas nos transportes poderão dar um importante contributo para o aumento da produtividade das infraestruturas e da utilização de veículos. Sendo a segurança um elemento essencial da qualidade do tráfego, a mesma poderá ser substancialmente reforçada também graças às aplicações telemáticas.

2.2. A mobilidade não é um fim em si, mas um meio para atingir outros objectivos e outros alvos. Será então apropriado o conceito «mobilidade sustentável»? Por um lado, é subestimado o facto de a mobilidade ser manipulável, por outro, tanto a mobilidade em si como a questão da sua sustentabilidade prestam-se a juízos muitos subjectivos. O conceito «*sustainable mobility*» (Livro Branco da Comissão de 1992) suscita igualmente a questão da sua praticabilidade a longo prazo. Tal faz com que as aplicações telemáticas nos transportes venham a ter enorme importância no futuro.

2.3. As aplicações telemáticas nos transportes já eram fundamentais em todos os tipos de transporte e nos seus interfaces, mas sê-lo-ão ainda mais no futuro. Os transportes rodoviários, ferroviários, fluviais, marítimos e aéreos e, em especial, os interfaces entre os diversos tipos, tais como aeroportos, portos, terminais e estações de caminhos de ferro, criam um vasto leque de possibili-

dades para as futuras aplicações telemáticas, para além dos sistemas já existentes. Aqui deverá atender-se particularmente ao efeito intermodal das estruturas telemáticas trans-sistemas.

2.4. Uma aplicação telemática, se for executada devidamente, poderá aumentar o grau da capacidade de utilização da infra-estrutura. Sem dúvida que se poderá esperar resultados muito positivos se se evitar a sobrecarga do sistema e, consequentemente, congestionamentos de trânsito, e se for reforçada a segurança graças a informações sobre o planeamento de trajectos, com base na intensidade real do tráfego, e ainda sobre a harmonização dos fluxos, o que, por sua vez, levará à redução do número de acidentes.

As aplicações telemáticas não poderão, todavia, substituir os investimentos de capacidade efectiva nos casos em que esta esteja totalmente saturada.

2.5. Além disso, o Comité defende que a telemática não deverá ser aplicada aos transportes para forçar a redução ou a eliminação do tráfego, conforme é exigido em certos meios — por desconhecimento do potencial redutor efectivo do tráfego rodoviário e da capacidade insuficiente dos meios de transporte «respeitadores do ambiente». Os principais objectivos da telemática deveriam ser, ao contrário, o aumento da segurança da eficiência de todos os modos de transporte. A telemática deveria, além disso, possibilitar uma melhor classificação e um maior entendimento das informações no sistema de transportes, por exemplo, sobre a oferta e a organização interface de fornecedores de serviços de transporte e operadores de infra-estruturas do sector público e privado e contribuir assim para a criação das condições para uma utilização mais intensiva da concepção intermodal e para a interoperabilidade dos sistemas. A livre escolha do fretador é, possivelmente, via mais curta para a eficiência do sistema de transportes.

2.6. Apesar disso, as telecomunicações e as tecnologias de informação poderão decerto substituir parcialmente a procura de serviços de transportes físicos em certas áreas, por exemplo, a tele-compra ou o tele-trabalho.

2.7. Os supra-sistemas organizados à escala europeia poderão agir como travão da concorrência, também no domínio da telemática. É essa a razão por que, aquando da concepção de sistemas potenciais, convém zelar para que não surjam monopólios nacionais ou europeus, públicos ou privados.

2.8. É certo que a comunicação da Comissão enumera uma série de objectivos, a ser alcançados com o apoio da telemática. Porém, não foram demarcados claramente os objectivos principais dos objectivos secundários, o que poderá criar expectativas demasiado optimistas quanto à eficácia da telemática no sector dos transportes.

2.9. No estádio actual de conhecimentos a respeito dos sistemas telemáticos existentes ou possíveis no sector dos transportes e, face às necessidades subjacentes aos desafios colocados ao desenvolvimento das prestações dos transportes, poder-se-á formular os principais objectivos como segue:

- aumento da segurança,
- diminuição das sobrecargas do ambiente,
- aumento do grau de utilização das infra-estruturas, p. ex. por meio da prevenção de congestionamentos,
- vantagens para os utilizadores dos transportes no que se refere à utilização dos veículos e à intensidade de utilização dos mesmos.

Os objectivos supramencionados visam o aumento da produtividade das infra-estruturas e dos utilizadores dos transportes, a preservação dos recursos e uma maior qualidade e, no seu conjunto, têm efeitos muito positivos sobre a competitividade, o que, por sua vez, contribui para assegurar e estimular o emprego na União Europeia.

Face à sobrecarga das infraestruturas, a telemática proporciona um método de utilização mais racional do princípio «utilizador-pagador» com a vantagem de os ganhos serem canalizados para onde são produzidos os custos, o que não acontece, por exemplo, com a taxa sobre motores a diesel em que é o utilizador a pagar, mas onde o produto nem sempre vai para onde deveria ir (por exemplo, encher o depósito nos Países Baixos utilizar o veículo na Alemanha).

2.10. Uma telemática operante nos transportes implica uma gestão e uma orientação dos mesmos. Uma das consequências será a restrição da liberdade dos utilizadores dos transportes. Deverá, por isso, chegar-se a um consenso social ao nível das restrições, que seja compatível com a manutenção e o desenvolvimento da mobilidade.

2.11. A introdução de sistemas telemáticos no sector dos transportes, como condição suplementar para a utilização das infra-estruturas, aumenta o risco tecnológico organizativo. O sistema de transportes assumirá uma dimensão adicional que alberga em si riscos relacionados com a técnica e o manejo e tem implicações na compatibilidade dos sistemas de transportes com as

necessidades dos cidadãos europeus. Assim, são de recear consequências negativas, em particular, no que se refere à aceitação dos utilizadores dos transportes, quando, por exemplo, técnicas não suficientemente testadas levarem à contabilização inadequada de taxas de utilizadores rodoviários debitadas automaticamente ou a perturbações no fluxo do trânsito, que tais é justamente o que tais técnicas pretendem evitar.

Na análise do valor objectivo e subjectivo dos objectivos neste sector, deveria avaliar-se se é adequada a relação entre as indiscutíveis vantagens dos sistemas telemáticos para os transportes e o risco adicional emanente.

2.12. A aceitação pelos utilizadores dos sistemas telemáticos nos transportes é, todavia, um pressuposto fundamental para a sua eficácia. Se a percentagem de aceitação é baixa (número de utilizadores, intensidade de utilização), tais sistemas não serão nem rentáveis nem operantes.

Para além da clarificação das questões de princípio em relação aos objectivos colocados, do grau de liberdade e de risco, há outras pressupostos essenciais para uma aceitação assegurada. Estas envolvem a transparência dos sistemas, uma informação especializada e a formação de pessoal à altura.

3. Face aos efeitos potencial e indiscutivelmente positivos das aplicações telemáticas nos transportes e do quadro mal definido nos debates políticos concretos, o Comité, para o ulterior desenvolvimento das aplicações telemáticas nos transportes europeus, propõe:

- a clarificação dos objectivos,
- a criação de um quadro político,
- o estabelecimento das condições de aplicação e
- a colocação em prática dos processos.

3.1. Os principais objectivos das aplicações telemáticas definidas no ponto 2.9 deverão ser aclarados num debate entre todas as partes interessadas que terá que resultar num consenso. Esses objectivos não poderão ser perseguidos isoladamente, mas mediante uma conjugação de esforços.

3.1.1. Convinha que participassem neste debate os operadores de transportes, os utilizadores, os operadores das infra-estruturas, os organismos estatais a todos os níveis, inclusive ao nível das colectividades territoriais, os operadores das redes telemáticas e, não por último, os grupos socioeconómicos.

3.1.2. Os principais sistemas tecnológicos para as aplicações telemáticas nos transportes têm vindo a ser aperfeiçoados, restando apenas decidir de que forma e para que finalidades serão utilizados.

3.2. O quadro político deverá ser estabelecido numa base de fiabilidade a longo prazo. A política aplicada deveria ser consistente e harmonizar-se com todo os níveis de decisão sem excepção.

3.2.1. Em primeiro lugar, deveriam ser definidos os níveis políticos competentes, as suas áreas de competência, o impacte das decisões subsequentes e o seu grau de obrigatoriedade.

3.2.2. Outro elemento crucial do quadro político é a clareza quanto ao grau de liberdade requerido para a mobilidade e os sistemas telemáticos nos transportes.

3.2.3. A questão, abordada no ponto 2.11, da avaliação dos riscos envolvidos deverá ser objecto de um debate com a intervenção de todas as partes interessadas.

3.2.4. Todos os envolvidos nos sistemas telemáticos aplicados aos transportes deveriam ficar sujeitos a um código de normas de conduta a ser definidas por consenso político.

3.2.5. Há duas questões a aclarar: se as aplicações telemáticas aos transportes relevam do Estado ou de organismos do direito privado e ainda qual a intensidade variável da concorrência nos mercados de serviços telemáticos. O Comité privilegia o Estado na exploração das aplicações telemáticas destinadas fundamentalmente a melhorar o fluxo do trânsito e a aumentar a segurança. Em contrapartida, as prestações de serviços complementares poderão ser exploradas pelo sector privado. Aliás, a demarcação entre sector público e sector privado vai evoluindo, conforme se pode constatar pela comunicação da Comissão. Esta evolução é, sem dúvida, grandemente influenciada pela telemática. É por isso que o Comité subscreve a proposta da Comissão de se estabelecerem parcerias entre os sectores público e privado neste domínio.

3.3. As condições de aplicação a criar terão de ser dignas de crédito.

3.3.1. A arquitectura do sistema deverá apoiar-se nas normas comunitárias que abrangem as tecnologias de transmissão, bem como na interoperabilidade e na flexibilidade face às exigências futuras.

3.3.2. Uma regulamentação global de carácter vinculativo terá que assentar numa base jurídica europeia uniforme, reconhecida e aplicada a todos os níveis dos Estados-Membros e das colectividades territoriais. A política deveria criar condições para serem banidas incertezas, pois só assim será criada uma maior estabilidade para os consumidores e os produtores.

3.3.3. É preciso determinar as responsabilidades (atribuição de competências) quanto ao desenvolvimento e à exploração da supra-estrutura telemática, à abertura da infra-estrutura de transportes aos sistemas telemáticos e ao envolvimento das partes interessadas. Seria oportuno

forjar vínculos entre as infra-estruturas dos transportes e as infra-estruturas telemáticas.

3.3.4. É necessário determinar o grupo dos potenciais interessados (operadores das infra-estruturas, utilizadores dos transportes, as organizações interface) e decidir se, por exemplo, os peões e os ciclistas utilizadores da rede de estradas, os aviões particulares no âmbito do tráfego aéreo e as embarcações desportivas em circulação nas vias marítimas e fluviais ficarão ou não abrangidos.

3.3.5. As condições de funcionamento dos intervenientes nos sistemas telemáticos deverão ser suficientemente flexíveis e entrar a concorrência o menos possível, sem afectar, todavia, a capacidade de funcionamento do sistema como um todo.

3.3.6. Os sistemas telemáticos intensivos permitem aos operadores dos sistemas reunir informações sobre o comportamento dos utilizadores dos transportes em matéria de mobilidade. Por este motivo, é essencial tomar precauções para proteger os direitos do indivíduo e os seus dados pessoais.

3.3.7. Como, actualmente, ainda não se sabe exactamente quais os efeitos que os campos electromagnéticos (e) outras interferências poderão ter sobre a saúde das pessoas, terá que existir uma vigilância especial nesse sentido.

3.4. As vantagens potenciais das aplicações telemáticas nos transportes são tão grandes que aqueles que delas se aproveitem também as deveriam financiar. Daqui resulta que a implantação de sistemas terá de ser entregue prioritariamente à iniciativa privada. No entanto, se forem afectados os interesses gerais da sociedade, também serão bem-vindos investimentos públicos no domínio das aplicações telemáticas.

A realização das aplicações telemáticas por operadores de transportes (uso comercial ou privado) poderia ser, quando muito, incentivada pelo Estado em forma de financiamentos promocionais.

3.4.1. A formação de pessoal que lidará com os sistemas é também de grande importância para aquela realização. As qualificações requeridas para a participação nos transportes (carta de condução) deveriam incluir, logo que possível, indicações relativas ao manejo dos sistemas telemáticos. Por outro lado, estes sistemas deveriam ser concebidos de tal forma que qualquer utilizador os possa manejar sem nenhuma dificuldade.

3.4.2. Seria muito positivo levar em conta as PME (Pequenas e Médias Empresas), só que o sector dos transportes está dominado por pequenas/grandes empresas. O que se entende por uma PME noutras indústrias tende a ser considerada um consórcio gigantesco na indústria dos transportes. Até ao momento, não se tem dado grande atenção às PME. Têm-lhes sido oferecidas muitas possibilidades, mas só relativamente poucas empresas as têm aproveitado.

3.4.3. Os serviços de valor acrescentado na telemática dos transportes deveriam ser entregues inteiramente ao

mercado, ou seja, ao livre curso da oferta e da procura para utilizadores e grupos de utilizadores. Não se considera necessário um debate público, conforme se recomenda nos pontos 3.1, 3.2 e 3.3.

3.4.4. É decerto problemático reunir, com base nas aplicações telemáticas nos transportes, informação de mercado sobre a oferta e a procura nos serviços de transporte de mercadorias. Os fornecedores receiam que as suas estratégias de segmentação de mercado sejam ameaçadas e que a procura não seja devidamente satisfeita tanto em termos quantitativos como qualitativos. Os operadores encaram, por isso, com grande cepticismo essa informação de mercado a não ser que seja avaliada isoladamente.

4. Considerações finais

4.1. As tecnologias de telecomunicações existentes com normas à escala europeia têm provado estar perfeitamente à altura das aplicações telemáticas nos transportes. A fim de aumentar a segurança, reduzir as sobrecargas ambientais, evitar os congestionamentos e tirar o máximo partido dos veículos, seria aconselhável delinear com a maior brevidade o quadro político

e desenvolver os pressupostos de aplicação à escala europeia necessários para a implantação do sistema que deverá ser deixada, dentro do possível, à iniciativa privada.

4.2. As considerações de custos e de lucros ao nível microeconómico despoletam iniciativas privadas, tanto da parte dos fornecedores dos sistemas como dos utilizadores no sector da telemática nos transportes. As mesmas considerações ao nível macroeconómico deverão estender-se aos imponderáveis políticos e sociais. Seja como for, deverá haver um debate sobre os objectivos, as vias a seguir e os efeitos possíveis, com o máximo de honestidade, objectividade e respeito pela opinião de todas as partes envolvidas.

4.3. O desenvolvimento de redes transeuropeias de transporte é uma ocasião ideal para clarificar os objectivos, estabelecer o quadro político e determinar as condições de aplicação da telemática aos transportes. Não deveríamos desperdiçar uma tal oportunidade.

4.4. As aplicações telemáticas nos transportes constituem um investimento de incontestável significado para o futuro da Europa. Chegou a altura de consolidar e prosseguir os avanços tecnológicos alcançados através de aplicações práticas.

Bruxelas, 25 de Outubro de 1995.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Carlos FERRER
