

QUESTIONÁRIO DESTINADO AO COMISSÁRIO INDIGITADO**Apostolos TZITZIKOSTAS****Turismo e Transportes Sustentáveis****1. Competência geral, empenho europeu e independência pessoal**

Quais são os aspetos das suas qualificações e experiência pessoais que considera particularmente relevantes para exercer as funções de comissário e promover o interesse geral europeu, nomeadamente no domínio pelo qual poderá vir a ser responsável? De que forma vai contribuir para a aplicação das orientações políticas da Comissão? Como tenciona aplicar na prática a integração da perspectiva de género em todas os domínios políticos que se inserem no âmbito da sua pasta? Como prevê aplicar a integração da perspectiva da juventude?

Que garantias de independência pode dar ao Parlamento e como tenciona assegurar que nenhuma das suas atividades passadas, presentes ou futuras possa levantar dúvidas sobre o desempenho das suas funções na Comissão?

Sou governador regional, antigo deputado, antigo presidente e, atualmente, primeiro vice-presidente do Comité das Regiões Europeu. Acima de tudo, sou um acérrimo pró-europeu.

É para mim uma honra encarregar-me da pasta do Turismo e Transportes Sustentáveis. Esta congrega dois setores de enormes sinergias, mas também enfrenta desafios semelhantes na sua transição para um futuro mais sustentável e próspero.

Durante o meu mandato como governador da região da Macedónia Central na Grécia, promovi a transformação da mobilidade urbana na cidade de Salónica, tornando os transportes mais ecológicos, mais inteligentes, mais sustentáveis e a preços acessíveis. Apliquei políticas específicas para reduzir as emissões dos veículos na minha região, promovendo a utilização de veículos elétricos e a mobilidade ativa, nomeadamente através da criação de novas estações de carregamento elétrico e do alargamento da rede de ciclovias. Além disso, geri os fundos europeus no sentido da modernização das infraestruturas de transportes, a fim de ligar as zonas urbanas e rurais e de melhorar a segurança rodoviária. Também promovi com êxito a minha região como principal destino turístico da Grécia, apoiando simultaneamente projetos de investimento em turismo sustentável. Acresce que, em cooperação com outras partes interessadas locais e regionais, estabelecemos novas ligações marítimas e aéreas, promovendo a conectividade regional e a sensibilização. Ao mesmo tempo, a minha experiência no Comité das Regiões Europeu inspira em mim a confiança de que serei capaz, com a devida eficácia, de colmatar o fosso entre as autoridades europeias, nacionais e regionais, de forma a criar um sistema de transportes sustentável, inteligente e seguro, que sirva e conecte todos os cidadãos e assegure que a UE continua a ser um destino turístico de excelência. Enquanto presidente do Comité das Regiões Europeu, promovi uma colaboração mais cerrada com o Parlamento Europeu e a Comissão Europeia, trabalhando lado a lado com outros dirigentes regionais e locais e com as demais instituições europeias. Estou convencido de que podemos alcançar muito mais se permanecermos unidos.

Graças às minhas experiências anteriores, sei muito bem quão cruciais são estes dois setores para a nossa União. Testemunhei em primeira mão os desafios da vida real com que eles se deparam. Sei como são importantes os transportes para as regiões remotas da UE e para sentirem que pertencem à UE. Também observei o impacto da pandemia de COVID-19 no turismo e nos nossos cidadãos e empresas em geral. Ambos os setores têm um enorme potencial para concretizar o aumento da nossa prosperidade, assegurar o êxito das suas transições ecológica e digital e manter a nossa qualidade de vida. As minhas experiências anteriores e o meu trabalho no terreno ajudar-me-ão a conceber respostas políticas que façam dos cidadãos o ponto focal dos nossos esforços.

As orientações políticas da presidente eleita Ursula von der Leyen estabelecem um novo plano para a prosperidade e a competitividade sustentáveis da Europa. Gostaria que os transportes e o turismo, bem como os seus ecossistemas industriais, desempenhassem um papel central nesta iniciativa no âmbito da sua dupla transição

ecológica e digital. Farei tudo o que estiver ao meu alcance para tornar os transportes e o turismo europeus mais competitivos, mais sustentáveis e mais resilientes. Trabalharei incansavelmente para aplicar plenamente e fazer avançar a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente e a Agenda Europeia para o Turismo 2030.

Ao realizar esta tarefa, centrar-me-ei no apoio às nossas empresas e aos Estados-Membros na sua execução. Trabalharei no sentido de reforçar o mercado único dos transportes e num plano de investimento em transportes sustentáveis, a fim de facilitar a transição para soluções de transporte sustentáveis. Apoiarei a implantação de infraestruturas transeuropeias de transportes, tirando o máximo partido das ferramentas digitais, das novas tecnologias e da inovação. Envidarei também todos os esforços para manter a posição da Europa como um dos principais destinos turísticos, assegurando simultaneamente a sustentabilidade, a resiliência e a competitividade do setor.

Trabalharei sob a orientação do vice-presidente executivo responsável pela Coesão e Reformas e colaborarei com os demais vice-presidentes executivos e comissários pertinentes, a fim de promover a transição ecológica e digital e aumentar a competitividade dos transportes e do turismo europeus.

Reconheço que a mão de obra do setor dos transportes não é suficientemente diversificada. De facto, continua a ser um dos setores mais dominados pelos homens. Ao mesmo tempo, esta mão de obra está a envelhecer rapidamente, o que aumenta ainda mais a urgência de atrair uma reserva de talentos mais diversificada para o setor. Estou empenhado em assegurar a integração da igualdade na política dos transportes, especialmente em relação ao género e à idade, a fim de dar uma resposta eficaz aos desafios que o setor dos transportes enfrenta, incluindo a escassez de pessoal e a necessidade de os trabalhadores melhorarem as suas competências e se requalificarem para se manterem aptos perante a evolução tecnológica e a automatização e digitalização em curso.

Em especial, tenciono apoiar a iniciativa europeia «As Mulheres e os Transportes – Plataforma para a Mudança» e a Rede de Embaixadores da Diversidade nos Transportes. Tenciono igualmente manter um diálogo regular com os jovens sobre as suas aspirações e os desafios sentidos no que diz respeito ao emprego no setor dos transportes, a fim de compreender melhor as suas expectativas e preocupações. Por conseguinte, aguardo com expectativa a organização de um Diálogo com a Juventude já nos primeiros 100 dias do meu mandato.

Estou plenamente ciente das obrigações estabelecidas nos Tratados (artigo 17.º, n.º 3, do TUE, e artigos 245.º e 339.º do TFUE) e confirmo o meu compromisso de respeitar plenamente essas obrigações, nomeadamente com os mais elevados padrões éticos e respeitando o Código de Conduta dos Comissários. A minha declaração de interesses prevista no Código de Conduta dos Comissários está completa e é acessível ao público e será atualizada se for caso disso.

Comprometo-me a não me colocar em posições ou situações que possam pôr em causa a minha independência, imparcialidade e disponibilidade em relação à Comissão. Comprometo-me a informar a presidente da Comissão de qualquer situação suscetível de gerar um conflito de interesses no desempenho dos meus deveres oficiais.

Comprometo-me igualmente a cumprir as obrigações de transparência, tal como estabelecidas no Código de Conduta, no que diz respeito a apenas reunir com organizações ou trabalhadores independentes inscritos no Registo de Transparência.

2. Gestão da pasta e cooperação com o Parlamento Europeu

Pode comprometer-se a informar devidamente o Parlamento sobre as suas ações e as dos seus serviços? Em que medida se considera responsável perante o Parlamento?

Que compromissos específicos está disposto a assumir quanto à sua colaboração com o Parlamento e à sua presença na instituição, tanto em comissão como em sessão plenária, à transparência, à cooperação e ao seguimento eficaz das posições e dos pedidos de iniciativas legislativas do Parlamento? Relativamente às iniciativas previstas e aos procedimentos em curso, está disposto a transmitir ao Parlamento informações e documentos em tempo útil em pé de igualdade com o Conselho?

Se a minha indigitação for confirmada, assumirei plena responsabilidade política pelas atividades no domínio dos transportes e do turismo sustentáveis, tal como estabelecido na carta de missão que me foi enviada em 17 de setembro. Exercerei as minhas responsabilidades em plena cooperação com os demais membros do Colégio de Comissários e em conformidade com os métodos de trabalho estabelecidos pela presidente, no pleno respeito do princípio da colegialidade. Envolverei estreitamente os meus colegas no desenvolvimento, na adoção e na

execução das iniciativas políticas necessárias para concretizar as orientações políticas da presidente Ursula von der Leyen apresentadas ao Parlamento Europeu em julho.

Acredito que a cooperação interinstitucional é fulcral para o funcionamento eficaz do sistema institucional da UE e para a eficiência e legitimidade do processo decisório da UE. A minha ação neste domínio será inspirada e orientada por princípios fundamentais como a abertura, a confiança mútua, a eficiência e o intercâmbio regular de informações. Apoiarei e respeitarei sem reservas as disposições do Acordo-Quadro de 2010 e do Acordo Interinstitucional de 2016 sobre Legislar Melhor. Estou ciente de que o Parlamento Europeu e o Conselho devem ser tratados em pé de igualdade como colegisladores.

Estou plenamente empenhado em assegurar que as minhas interações com o Parlamento Europeu sejam abertas, transparentes e construtivas. Quero construir uma relação de confiança mútua. Estarei disponível para participar em todas as devidas reuniões das comissões, nos trílogos e nos debates das sessões plenárias pertinentes para o meu pelouro. Trabalharei com o Parlamento e as comissões pertinentes ao longo de todas as etapas quer do processo de elaboração das políticas quer do diálogo político. Sempre que necessário, participarei em resoluções relacionadas com os procedimentos por força do estabelecido no artigo 225.º do TFUE.

Se a minha indigitação for confirmada, estabelecerei relações construtivas e assegurarei um fluxo regular de informações com a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN), a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI) e outras comissões, consoante o caso. Acredito também numa comunicação transparente, direta e regular com os membros das comissões. Estarei disponível para reuniões bilaterais sempre que necessário. Velarei por que as perguntas dirigidas à Comissão por membros do Parlamento Europeu em domínios ou questões da minha responsabilidade recebam respostas atempadas e informativas. Estarei pronto a comparecer perante a sessão plenária e as comissões do Parlamento Europeu, conforme necessário.

Do mesmo modo, estou plenamente empenhado em assegurar que o Parlamento Europeu esteja bem informado sobre as principais etapas das negociações internacionais que possam evoluir em domínios sob a minha responsabilidade, bem como acerca de outros eventos importantes.

Estou plenamente empenhado em trazer — juntamente com o Parlamento Europeu e o Conselho — uma maior transparência a todo o processo legislativo. Aplicarei as disposições em matéria de transparência, incluindo as relativas ao exercício de programação plurianual no início do mandato, tal como estabelecido no Acordo-Quadro e no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor». Respeitarei igualmente as normas muito elevadas da Comissão em matéria de transparência nas reuniões com representantes de interesses. Comprometo-me a aplicar o programa «Legislar Melhor» e a assegurar que as propostas políticas sob a minha responsabilidade se baseiem em consultas de peritos e do público. Procurarei encontrar novas vias e ideias para melhorar a voz dos cidadãos e das sociedades civis na União Europeia, em especial no que diz respeito aos nossos jovens. Temos de promover a democracia participativa para que os cidadãos estejam bem informados e empenhados na elaboração das nossas políticas. Combatarei ativamente a desinformação e envidarei esforços para comunicar atempadamente e de forma clara sobre as ações da Comissão, bem como para ouvir atentamente as preocupações das pessoas afetadas.

Do mesmo modo, comprometo-me igualmente a assegurar que as relações com a Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes e outros serviços da Comissão se baseiem na lealdade, na confiança, na transparência, num fluxo de informação bidirecional e na assistência mútua.

Perguntas da Comissão dos Transportes e do Turismo

3. Na sua carta de missão, a presidente Ursula von der Leyen incumbiu o futuro comissário do Turismo e Transportes Sustentáveis de tornar os transportes europeus mais competitivos, mais sustentáveis e mais resistentes a choques futuros e garantir que os transportes sejam seguros, acessíveis e a preços comportáveis para todos os cidadãos da UE. Que estratégia e prioridades proporá, designadamente em matéria de legislação concreta, para cumprir esta missão, e que prazo definirá para tal? Que desafios considera mais prementes e como tenciona enfrentá-los?

Os transportes são um fator essencial para a competitividade da economia europeia e do mercado único. É também assim que os encaro: não só como um setor económico importante em si mesmo, mas também enquanto catalisador essencial para outras atividades económicas, nomeadamente o turismo. Ao mesmo tempo, o setor dos transportes é fundamental para alcançar as nossas metas climáticas para 2030 e a neutralidade climática até 2050. Por esse motivo, é claro que a política dos transportes não pode nem deve funcionar num vazio. Em consonância com a missão que me foi confiada pela presidente eleita Ursula von der Leyen, se a minha indigitação for confirmada,

trabalharei em estreita colaboração com o vice-presidente executivo responsável pela Coesão e Reformas e com todos os outros membros do Colégio de Comissários, a fim de assegurar que as nossas políticas sejam concebidas de forma coerente e que tirem pleno partido do potencial do setor dos transportes e da mobilidade para alcançar os nossos objetivos de competitividade, sustentabilidade e resiliência da economia da UE.

Acredito que a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, adotada pela Comissão Europeia em dezembro de 2020, estabeleceu um plano ambicioso para a política de transportes da UE e que continua, em grande medida, a ser válida para os próximos anos. Os três pilares da estratégia: a transição para uma mobilidade de emissões nulas, a consecução de uma conectividade sem descontinuidades, segura e eficiente e a concretização de um Espaço Único Europeu dos Transportes mais resiliente, estão em consonância com a minha visão para o futuro dos transportes europeus. Tenciono prosseguir os trabalhos já iniciados e progredir rapidamente para as novas ações prioritárias da Comissão em prol de transportes e de um turismo sustentáveis.

A minha tónica será trabalhar no sentido de um sistema de transportes capaz de apoiar a competitividade das nossas empresas e a conectividade dos nossos cidadãos, respeitando simultaneamente o clima e o ambiente. Este objetivo só pode ser alcançado através de esforços continuados para concretizar com êxito a dupla transição ecológica e digital do setor, prosseguir com uma inovação revolucionária e assegurar que os transportes na Europa sejam e permaneçam seguros, acessíveis e a preços comportáveis. Ao mesmo tempo, o setor dos transportes da UE, incluindo os seus ecossistemas industriais, deve ser capaz de competir a nível mundial, de antecipar e de se preparar para qualquer tipo de choques exógenos e de poder recuperar-se rapidamente de perturbações. Estas dizem respeito a catástrofes naturais, a tensões geopolíticas ou a perturbações mais vastas da economia, como aquela a que assistimos durante a pandemia de COVID-19. O setor deve também apoiar a defesa e a segurança da Europa, nomeadamente através de uma maior mobilidade militar.

São numerosos os desafios que temos pela frente, tal como demonstrado por Mario Draghi e Enrico Letta. Vão desde as enormes necessidades de investimento à fragmentação regulamentar, desde a escassez de mão de obra e de competências até às condições de concorrência desiguais com países terceiros.

Em primeiro lugar, tomarei medidas para apoiar o nosso setor na transição para os nossos objetivos sustentáveis e digitais e eliminar os obstáculos ao reforço da sua competitividade. Neste espírito, tenciono apresentar um plano de investimento em transportes sustentáveis a fim de intensificar e dar prioridade aos investimentos em soluções de descarbonização dos transportes, e desenvolverei um plano de ação industrial da UE para o setor automóvel e uma nova estratégia industrial marítima. Estas iniciativas são fundamentais para manter a vantagem competitiva do nosso ecossistema industrial. Apresentarei igualmente um plano específico para ajudar a conectar as capitais da UE e as grandes cidades por comboios de alta velocidade, incluindo comboios noturnos. A fim de continuar a apoiar a transferência modal e de promover as viagens transfronteiriças, apresentarei um Regulamento Sistema de Bilhética Digital Único para o transporte ferroviário, complementando e melhorando as obrigações existentes neste domínio, bem como uma iniciativa de serviços de mobilidade digital multimodal para facilitar aos nossos cidadãos a escolha de opções de viagem mais sustentáveis. Além disso, coordenarei a preparação de uma Estratégia dos Portos da UE abrangente para melhorar a segurança, a sustentabilidade e a competitividade dos portos da UE. Sob reserva da minha confirmação e do acordo do restante Colégio de Comissários, tenciono apresentar estas iniciativas o mais cedo possível durante o meu mandato.

Em segundo lugar, o reforço da segurança dos transportes estará na vanguarda do meu trabalho. Temos de proteger os nossos passageiros e trabalhadores dos transportes aplicando plenamente as normas de segurança dos transportes da UE em toda a UE e em todos os modos de transporte, melhorando os instrumentos à nossa disposição para apoiar e reforçar a supervisão dos organismos nacionais de segurança e apoiando a implantação de tecnologias inteligentes e de melhorias das infraestruturas que possam tornar os nossos sistemas de transporte mais seguros. Tenciono apresentar, numa fase precoce do meu mandato, o pacote «Inspeção Técnica Automóvel», melhorando a forma como funcionam os sistemas cruciais de segurança e de controlo das emissões dos veículos e combatendo a fraude da quilometragem.

Em terceiro lugar, concentrar-me-ei em garantir que o corpo principal do acervo da UE em vigor no domínio dos transportes seja aplicado e executado de forma eficaz e coerente. Afinal, os objetivos políticos cruciais — da concorrência leal às normas sociais, ambientais e de segurança elevadas e à proteção eficaz dos passageiros — dependem inteiramente da plena aplicação em toda a União das regras acordadas. Sem uma ênfase na aplicação e na execução, o verdadeiro mercado único dos serviços de transporte continuará a ser apenas uma aspiração. No âmbito do meu trabalho, ouvirei atentamente os pontos de vista e a experiência de todas as partes e administrações interessadas e organizarei diálogos relativos à execução. Informarei regularmente o Parlamento Europeu e o Conselho sobre este exercício. Não pouparei esforços para promover a simplificação e aliviar o ónus regulamentar

das nossas empresas e administrações públicas, sempre que tal seja necessário, nomeadamente fazendo o melhor uso possível das soluções digitais.

Em quarto lugar, o contexto geopolítico em rápida mutação nos últimos anos evidenciou ainda mais a importância de uma vizinhança estável e de laços internacionais sólidos. Juntamente com o membro da Comissão responsável pelo Alargamento, prosseguirei, se a minha indigitação for confirmada, uma agenda de alargamento ativa para fazer avançar a integração dos países candidatos nos sistemas de transportes da UE. Centrar-me-ei, por isso, no alargamento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), na melhoria das nossas ligações físicas e no apoio à harmonização dos candidatos com as nossas regras da UE. No final de contas, os transportes serão fundamentais para o êxito da integração no mercado único e para a coesão destes países. Trabalharei no sentido de melhorar as ligações e a cooperação com os nossos outros parceiros e aliados internacionais, a fim de permitir rotas logísticas eficientes e eficazes para os nossos fornecimentos e exportações críticos, bem como para promover as normas e práticas da UE a nível mundial. Estou profundamente convencido de que muitos dos desafios que se avizinham só podem ser resolvidos se nos implicarmos para lá das nossas fronteiras. Por conseguinte, velarei por que a UE desempenhe um papel de liderança nas instâncias internacionais pertinentes e em relação aos nossos principais parceiros internacionais, promovendo as nossas mais elevadas normas sociais, ambientais e de segurança.

Trabalharei igualmente para defender os interesses da indústria europeia dos transportes e dos seus ecossistemas industriais, nomeadamente através do reforço da aplicação dos acordos existentes com países terceiros (por exemplo, os acordos de transporte aéreo) e da prossecução de novos acordos e parcerias comerciais mutuamente benéficos.

Para alcançar estes objetivos políticos, trabalharei com o Parlamento Europeu e o Conselho no sentido de concluir as negociações legislativas sobre as iniciativas pendentes cruciais para a competitividade, a segurança e a sustentabilidade do nosso setor. Estas incluem iniciativas destinadas a combater a fragmentação regulamentar no mercado único dos transportes da UE, a melhorar a segurança rodoviária e marítima e a incentivar ainda mais soluções de transporte sustentáveis.

Por último, mas não menos importante, os transportes na Europa necessitam de investimentos a uma escala sem precedentes. Estes vão desde o objetivo fundamental de completar a nossa rede RTE-T, que constitui a nossa coluna vertebral dos transportes, tornar as infraestruturas da UE mais resilientes a catástrofes naturais ou a ações hostis e contribuir para a defesa e a segurança europeias através de ações destinadas a melhorar a mobilidade militar, até à implantação de soluções inovadoras e à modernização das nossas frotas, facilitando o investimento em combustíveis e tecnologias sustentáveis para descarbonizar o setor, e até uma organização mais inteligente da nossa mobilidade nas cidades.

4. Que medidas tenciona tomar para garantir que a UE alcance os seus objetivos climáticos no setor dos transportes, tanto em matéria de aplicação e/ou adaptação da legislação atual como de propostas de nova legislação, assegurando simultaneamente condições de concorrência equitativas para as empresas de transportes europeias, a competitividade do setor europeu dos transportes e empregos atrativos e de elevada qualidade na Europa?

Estima-se que a consecução da neutralidade climática até 2050 exigirá uma redução de 90 % das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes e um aumento da quota de energias renováveis utilizadas nos transportes até 94 %. Em consonância com a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, trabalharei no sentido de tornar todos os modos de transporte mais sustentáveis, de aumentar e facilitar o acesso dos cidadãos a opções de transporte e mobilidade sustentáveis e disponíveis a preços acessíveis e de proporcionar os incentivos adequados aos cidadãos e às empresas para que possam fazer escolhas informadas. Se a minha indigitação for confirmada, trabalharei em conjunto com os vice-presidentes executivos pertinentes, bem como com os membros da Comissão responsáveis pelo Clima, Neutralidade Carbónica e Crescimento Limpo e pela Energia e Habitação, a fim de cumprir os nossos objetivos de sustentabilidade comuns, que só podem ser alcançados com êxito através de uma estreita colaboração entre nós e da coordenação entre os nossos respetivos domínios de intervenção.

O quadro político geral já foi criado no anterior mandato da Comissão e estou confiante de que estas regras proporcionam a previsibilidade necessária para que todas as partes interessadas prossigam os seus investimentos e a sua transição para soluções mais limpas. Ao mesmo tempo, precisamos de trabalhar mais na criação das condições favoráveis adequadas, de uma forma tecnologicamente neutra. Para tal, será necessário, em especial, garantir a disponibilidade de fontes de energia sustentáveis suficientes e a preços acessíveis para todos os setores dos transportes. Se a minha indigitação for confirmada, fá-lo-ei também através dos diálogos regulares com as partes interessadas para debater a melhor forma de harmonizar a execução com as realidades no terreno.

Para o efeito, tenciono, em primeiro lugar, apresentar um plano de investimento em transportes sustentáveis. Alicerçando-se no Pacto da Indústria Limpa, identificaria medidas para apoiar eficazmente a transição energética nos transportes e impulsionar o investimento na produção e no fornecimento de combustíveis sustentáveis para os transportes na Europa, em especial para a aviação e o transporte marítimo, bem como o acesso à eletricidade para os transportes. Acompanharei e avaliarei cuidadosamente os progressos no sentido da adoção acordada de combustíveis sustentáveis para a aviação e os transportes marítimos, para que as nossas regras cumpram os seus objetivos, e não hesitarei em apresentar eventuais ajustamentos, se necessário.

As alterações climáticas são um problema global que exige soluções globais. Em coordenação com os Estados-Membros, trabalharei com a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e a Organização Marítima Internacional (OMI) para abrir caminho a uma agenda mundial igualmente ambiciosa. Tal é igualmente crucial para garantir condições de concorrência equitativas e a competitividade das companhias aéreas e marítimas europeias que operam a nível mundial, bem como para realizar progressos na consecução dos nossos objetivos de sustentabilidade e descarbonização dos transportes a nível mundial (ver as minhas respostas à pergunta 6).

Em segundo lugar, para ajudar a colocar o transporte rodoviário numa trajetória de descarbonização estável, supervisionarei a rápida criação de infraestruturas de carregamento e abastecimento de fácil utilização em toda a Europa, acompanharei de perto a evolução nos Estados-Membros e prepararei uma revisão do Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos até 2027, a fim de colmatar eventuais lacunas. Trabalharei igualmente com o membro da Comissão responsável pela Energia e Habitação para garantir a harmonização do desenvolvimento das infraestruturas de transportes e de energia necessárias para fazer face ao futuro aumento da procura de eletricidade no setor dos transportes, incluindo os veículos rodoviários pesados. Tenciono igualmente avaliar a forma de promover uma transição mais rápida para veículos de emissões zero, incluindo nas frotas empresariais (ver também a resposta à pergunta da Comissão ENVI).

Paralelamente, trabalharei no sentido de aumentar o investimento e a implantação de infraestruturas ferroviárias e de comboios de alta velocidade e melhorar a experiência dos passageiros através da reserva digital única e da bilhética única em toda a Europa, a fim de promover uma maior utilização do transporte ferroviário como modo de transporte sustentável (ver a minha resposta à pergunta 3). Ao mesmo tempo, apoiarei as cidades europeias na elaboração de planos de mobilidade urbana sustentável, que colocam os transportes públicos e a mobilidade ativa segura no seu âmago. Acompanharei igualmente a aplicação da Declaração Europeia para a prática da bicicleta com um relatório pormenorizado já no próximo ano.

Trabalharei igualmente para reforçar o mercado único dos transportes da UE, construir uma rede eficiente de infraestruturas de transportes e promover soluções de transporte inovadoras (ver as minhas respostas às perguntas 1 e 4). Trata-se de domínios com um grande potencial por explorar capaz de aumentar a eficiência e as potencialidades de crescimento da UE, o que pode, simultaneamente, veicular uma redução das emissões.

A competitividade das empresas de transportes europeias depende da disponibilidade de pessoal qualificado e devidamente formado. Temos de resolver urgentemente a atual escassez de trabalhadores no setor e responder aos desafios relacionados com a requalificação e a melhoria das competências da mão de obra. A recomendação sobre meios para fazer face ao impacto da automatização e da digitalização na mão de obra no setor dos transportes foi adotada em 2024. Trabalharei com as autoridades nacionais e as partes interessadas pertinentes para intensificar os seus esforços no sentido de garantir que a mão de obra dispõe das competências necessárias para se adaptar às novas tecnologias e à inovação, tanto no domínio da sustentabilidade como da digitalização. Apoiarei igualmente o trabalho das parcerias em grande escala do Pacto para as Competências no setor automóvel e na construção naval e tecnologia marítima, em estreita cooperação com o vice-presidente executivo responsável pelas Pessoas, Competências e Preparação.

Outra forma crucial de fazer face à atual escassez de mão de obra é melhorar as condições de trabalho dos nossos trabalhadores do setor dos transportes. Complementando as iniciativas que o vice-presidente executivo responsável pelas Pessoas, Competências e Preparação apresentará para apoiar empregos de qualidade, como o Roteiro para Empregos de Qualidade, prosseguirei os esforços para melhorar especificamente as condições de trabalho dos nossos trabalhadores do setor dos transportes. A UE dispõe de uma vasta gama de regras sociais destinadas a melhorar o bem-estar dos nossos condutores, das nossas tripulações e do demais pessoal dos transportes. A minha prioridade será melhorar a aplicação e o cumprimento dessas regras, que atualmente permanecem desiguais. Os principais domínios de ação nesta área incluem a aplicação de regras para melhorar as condições de trabalho e de repouso dos condutores, o apoio ao desenvolvimento de áreas de estacionamento seguras e protegidas, bem como ações de sensibilização sobre os direitos laborais e sociais e as obrigações dos trabalhadores (móveis), tendo em

conta as características de cada modo de transporte. Temos de atrair mais mulheres e jovens trabalhadores para as profissões do setor dos transportes.

Em tudo o que precede continua a ser claro o seguinte: a transição para uma mobilidade mais sustentável deve ser conciliada com a conectividade necessária e a acessibilidade dos preços dos transportes. Esta situação é particularmente grave, uma vez que os transportes já representam, em média, 12,5 % do orçamento das famílias na UE. Para fazer face aos impactos sociais negativos, incentivarei os Estados-Membros a terem devidamente em conta as necessidades de transporte e mobilidade na elaboração dos seus Planos Sociais em matéria de Clima e tenciono ajudá-los, elaborando recomendações para combater e prevenir a «pobreza dos transportes». Tal contribuirá para o trabalho desenvolvido pelo vice-presidente executivo responsável pelas Pessoas, Competências e Preparação sobre a Estratégia da UE de Combate à Pobreza.

5. Segundo o relatório de Mario Draghi, a melhoria das infraestruturas e dos serviços, bem como uma gestão mais eficaz dos transportes ferroviários e das vias navegáveis interiores, podem propiciar mais crescimento, ajudar a resolver o congestionamento e satisfazer o aumento da procura. Estima-se que o congestionamento rodoviário custe à UE cerca de 230 mil milhões de euros por ano. Atualmente, existe também uma escassez persistente de mão de obra qualificada em todos os modos de transporte. Que medidas tenciona adotar para concretizar as metas de transferência modal e multimodalidade, tanto para passageiros como para mercadorias, em consonância com a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, e para combater a escassez de mão de obra no setor dos transportes? Neste contexto, como tenciona assegurar que transportes ferroviários e vias navegáveis interiores mais eficazes (estas últimas não constam da carta de missão) continuem a ser parte integrante da referida estratégia? Também em termos de multimodalidade, que medidas legislativas concretas tenciona tomar para tornar o transporte multimodal mais eficaz, acessível e barato para os cidadãos da UE? Que prazo estabelecerá para tal?

A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente proporciona uma visão clara para tornar os transportes mais sustentáveis e estabelece marcos importantes relacionados com a necessidade de aumentar a utilização de modos de transporte mais sustentáveis, como o aumento significativo do tráfego ferroviário de alta velocidade e ferroviário de mercadorias e o aumento do transporte por vias navegáveis interiores e do transporte marítimo de curta distância. Para alcançar estes marcos importantes, a Comissão, as autoridades nacionais e locais, bem como outras partes interessadas, têm de fazer mais.

Se a minha indigitação for confirmada, quero garantir que a Comissão assume um papel de liderança. Com caráter prioritário, tenciono preparar um plano ambicioso para ajudar a conectar as capitais da UE e as grandes cidades por comboios de alta velocidade, através da aplicação eficaz da nossa política RTE-T e visando os numerosos obstáculos remanescentes a uma melhor conectividade de todos os serviços ferroviários europeus, que são a falta de interoperabilidade, como ao nível da sinalização, e a implantação insuficiente de outras tecnologias digitais. Estas ações contribuirão igualmente para melhorar as ligações, nomeadamente através de comboios noturnos e de um transporte ferroviário de mercadorias mais moderno e flexível, de modo a que todas as regiões da Europa sejam adequadamente servidas. Uma vez que o transporte ferroviário deve ser apoiado por uma indústria de equipamento ferroviário forte e diversificada e por uma mão de obra competente, a minha atenção incluirá também a promoção de soluções suscetíveis de contribuir para um melhor funcionamento do sistema ferroviário europeu.

A aplicação e o cumprimento do quarto pacote ferroviário continuam a ser cruciais para melhorar a oferta de serviços ferroviários aos nossos cidadãos.

Tal como expliquei anteriormente, também tenciono lançar uma iniciativa para abordar a questão da bilhética multimodal o mais rapidamente possível, nomeadamente através de um Regulamento Sistema de Bilhética Digital Único até ao final de 2025, complementando e melhorando as obrigações existentes neste domínio, bem como através de uma iniciativa relativa aos serviços de mobilidade digital multimodal, a fim de facilitar o acesso das opções de viagem por caminho de ferro e reforçar a proteção dos passageiros.

Além disso, o reforço da conectividade ferroviária através da modernização das infraestruturas e de novas ligações transfronteiriças, bem como uma melhor integração da rede ferroviária com outros modos de transporte, serão domínios de atividade fundamentais. Será igualmente importante abordar as questões atuais relacionadas com o sistema de certificação dos maquinistas (ver as minhas respostas à pergunta 2 sobre a questão da escassez de mão de obra).

Para uma multimodalidade eficaz, o importante papel desempenhado por outros modos de transporte coletivos, como os transportes públicos, a mobilidade partilhada e os autocarros, também não deve ser esquecido e a sua

transição para uma maior sustentabilidade deve ser facilitada. A utilização e a execução eficazes dos planos de mobilidade urbana sustentável, os investimentos em infraestruturas de transporte urbano sustentáveis e seguras e a promoção de modos de transporte ativos serão vitais para tornar o nosso sistema de transportes multimodal mais sustentável e eficiente e atenuar o congestionamento nas vias urbanas.

No que diz respeito à navegação interior, centrar-me-ei na execução do Plano de Ação Naiades III para ajudar a transferir mais mercadorias para o transporte por vias navegáveis interiores. Prestarei especial atenção ao assegurar da continuidade da navegabilidade em toda a rede e pressionarei o setor no sentido de navios e portos com emissões nulas. Ao mesmo tempo, trabalharei para promover soluções digitais com vista a aumentar a eficiência do setor e a sua melhor integração na cadeia logística. Neste contexto, é essencial que o Parlamento Europeu e o Conselho cheguem a acordo sobre a proposta de revisão da diretiva relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados.

Estou empenhado em aumentar o transporte intermodal de mercadorias, que combina o desempenho ambiental e a eficiência energética do transporte ferroviário, do transporte marítimo de curta distância e das vias navegáveis interiores com a flexibilidade do transporte rodoviário. Trata-se do segmento de mercado mais promissor e dinâmico do transporte de mercadorias. Envidarei todos os esforços para chegar a um acordo ambicioso sobre a proposta de revisão da Diretiva Transporte Combinado.

Centrar-me-ei igualmente no transporte sem papel — reduzir ainda mais os obstáculos ao transporte intermodal e simplificar os procedimentos administrativos noutros domínios, em benefício tanto das empresas como dos cidadãos. Este trabalho complementar e basear-se-á nos instrumentos existentes, como as informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI) e o ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo (EMSWe), que, uma vez plenamente implementados, deverão trazer ganhos de eficiência substanciais ao transporte de mercadorias e ao setor da logística.

Além disso, temos de capacitar os consumidores, que exigem cada vez mais produtos e serviços mais limpos. Neste contexto, conto com a cooperação do Parlamento Europeu e do Conselho para chegar a acordo sobre a iniciativa proposta CountEmissionsEU, que permite estabelecer um quadro comum para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte. O futuro sistema de rotulagem que informa os passageiros sobre o desempenho ambiental dos voos — resultante da aplicação do Regulamento ReFuelEU Aviation — também será útil a este respeito.

Tal como acima referi, trabalharei com as autoridades nacionais e as partes interessadas pertinentes para intensificar os seus esforços no sentido de garantir que a mão de obra dispõe das competências necessárias para se adaptar às novas tecnologias e à inovação, tanto no domínio da sustentabilidade como da digitalização, em cooperação com o vice-presidente executivo responsável pelas Pessoas, Competências e Preparação.

6. Prevê-se que a conclusão da rede RTE-T resulte num aumento anual do PIB no valor de 467 mil milhões de EUR em 2050, embora tal exija cerca de 845 mil milhões de EUR e, até à data, a Comissão e os Estados-Membros ainda não apresentaram um plano pormenorizado para garantir o financiamento necessário. Como tenciona garantir que a execução da rede RTE-T seja financiada adequadamente, em especial no quadro do futuro Regulamento MIE e no próximo QFP? De que modo pode a Comissão incentivar e atrair investimento privado para colmatar a diferença e quais as suas propostas para o reforço das parcerias público-privadas?

O meu principal objetivo será melhorar significativamente a conectividade da Europa durante o meu mandato — tanto dentro da UE, como com os nossos vizinhos e com o resto do mundo. Tal está na base de um mercado único funcional que permita a livre circulação de mercadorias, serviços, passageiros e trabalhadores. Os passageiros, os trabalhadores e as mercadorias devem poder circular na nossa União com a mesma facilidade com que se deslocam no interior do seu Estado-Membro.

O regulamento revisto que estabelece as orientações para a rede transeuropeia de transportes (RTE-T) estabelece o objetivo de completar a rede europeia de transportes principal até 2030. Quer isto dizer que os próximos cinco anos são essenciais para progredir na conclusão da rede principal e para mostrar que podemos produzir resultados. A este respeito, acompanharei muito atentamente a aplicação desta e de outras disposições do referido regulamento. Em colaboração com os coordenadores da RTE-T, os Estados-Membros e o Parlamento Europeu, assegurarei um acompanhamento adequado dos progressos e uma melhor coordenação com os Estados-Membros e as autoridades competentes. Além da rede principal, procurarei igualmente assegurar que avançamos nas redes principal e global alargadas, para não deixar nenhuma região para trás. Este aspeto é crucial, não só para melhorar a coesão territorial — e social — na UE, mas também para reforçar o nosso mercado único.

O Regulamento RTE-T revisto alargou os nossos corredores de transporte à Ucrânia e à Moldávia, lançando as bases para a conectividade a longo prazo dos dois países com a UE. Ao mesmo tempo, a nossa rede de transportes foi agora alargada aos Balcãs Ocidentais, o que contribuirá para acelerar a integração da região no nosso mercado europeu de transportes. A minha prioridade será concretizar estes planos no terreno. Simultaneamente, comprometo-me a prosseguir o trabalho crítico desenvolvido sobre os corredores solidários, a fim de proporcionar rotas logísticas alternativas eficientes entre a UE e a Ucrânia (e a Moldávia) através de vias navegáveis interiores, rodoviárias e ferroviárias.

A conclusão da rede RTE-T exigirá investimentos consideráveis: estima-se que, por si só, a rede principal necessite de cerca de 515 mil milhões de EUR em investimentos. O Mecanismo Interligar a Europa no âmbito do atual quadro financeiro plurianual ajudou a fazer avançar a concretização das principais ligações transfronteiriças e a acelerar a recuperação pós-pandemia da UE. Trabalharei em estreita colaboração com o membro da Comissão responsável pelo Orçamento, Luta Antifraude e Administração Pública, a fim de assegurar que o próximo quadro financeiro plurianual reflete os desafios que se colocam ao setor dos transportes, nomeadamente as ligações transfronteiriças em falta e a mobilidade militar, a fim de apoiar os movimentos em grande escala de tropas e de material.

Ao mesmo tempo, continuarei a colaborar com os Estados-Membros e as autoridades locais para garantir que refletem plenamente os nossos objetivos acordados em comum nos seus próprios orçamentos e planos de investimento. Precisamos igualmente de explorar oportunidades de financiamento para além do setor público e, por conseguinte, trabalharei no desenvolvimento de fontes de financiamento inovadoras, nomeadamente tirando partido da experiência positiva de combinar subvenções com empréstimos ao abrigo do Mecanismo das Infraestruturas para Combustíveis Alternativos. Colaborarei, em especial, com o Banco Europeu de Investimento e o Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento, a fim de assegurar que as suas estratégias de concessão de empréstimos refletem as necessidades políticas mais prementes. É igualmente necessária uma reflexão mais aprofundada sobre a forma como a reserva de projetos muito sólida e madura para os corredores europeus de transporte pode atrair investimentos a longo prazo por parte de intervenientes e fundos privados. Por último, mas não menos importante, pressionarei os Estados-Membros a acelerarem os períodos para a obtenção de licenças e a reduzirem os encargos administrativos envolvidos na participação de parceiros privados.

7. Como tenciona promover um setor do turismo resiliente, sustentável e competitivo, em conformidade com a Agenda Europeia para o Turismo 2030 e a Declaração de Palma de 2023, assegurando simultaneamente o crescimento económico e uma melhor gestão dos fluxos turísticos, de acordo com as necessidades das comunidades locais? Na perspetiva das negociações do próximo QFP, compromete-se a reiterar o apelo de longa data da Comissão TRAN para a criação de uma rubrica orçamental específica dedicada ao turismo?

Em primeiro lugar, é para mim uma honra tornar-me, se a minha indigitação for confirmada, no comissário responsável pelo turismo sustentável. Tenciono dar um conteúdo real a esta decisão da presidente von der Leyen, para que se traduza numa verdadeira política europeia.

O turismo sustentável constitui um impulso positivo para a economia europeia, bem como para as comunidades regionais e locais em toda a Europa. É um ecossistema industrial dinâmico que representa mais de três milhões de PME. O setor também traz valor ao nosso património natural e cultural comum e contribui para a coesão económica e social das regiões, incluindo as mais remotas ou desfavorecidas. No entanto, o turismo está também altamente concentrado em regiões específicas e enfrenta uma série de desafios, desde as alterações climáticas à escassez de mão de obra, que são comuns aos transportes. Creio que a UE deve manter a sua posição como principal destino turístico do mundo, tornando o turismo mais sustentável e equilibrado e preservando o bem-estar das comunidades locais.

Estou empenhado em promover um setor do turismo resiliente, sustentável e competitivo, tal como acordado pelos Estados-Membros no âmbito da Agenda Europeia para o Turismo 2030. Embora a orientação das deslocações seja clara, com ações, metas e responsabilidades acordadas, creio que temos de explorar melhor as sinergias existentes entre as diferentes políticas da UE e, em especial, com os transportes, a fim de apoiar e promover o turismo de forma mais eficaz. É por esta razão que, se a minha indigitação for confirmada, apresentarei, após ampla consulta das partes interessadas pertinentes, incluindo os órgãos de poder local e regional, uma estratégia para acelerar a execução desta agenda e promover a justificação económica para um turismo resiliente e competitivo. Apoiarei o setor do turismo nos seus esforços para reduzir os impactos ambientais e avançar para novos modelos empresariais mais ecológicos. Incentivarei as empresas e, em especial, as PME a escolherem sistemas e rótulos de sustentabilidade reconhecidos e fiáveis, o que, por sua vez, lhes permitirá ser mais competitivos para satisfazer a

procura turística. Ao mesmo tempo, promoverei a excelência, nomeadamente através dos prémios «Capital Europeia» e «Pioneira Verde Europeia de Turismo Inteligente», que terão continuidade.

Os destinos europeus devem estar equipados para gerir os fluxos turísticos de forma equilibrada. Proponho continuar a apoiá-los através de um intercâmbio eficaz de conhecimentos, da aprendizagem entre pares e da partilha de boas práticas destinadas, em especial, a reduzir as pressões sobre os pontos críticos do turismo, a aplicar medidas preventivas, a sensibilizar para um comportamento turístico responsável e a envolver as comunidades de acolhimento na criação e aplicação de modelos de turismo sustentável. A Declaração de Palma do Conselho, de 2023, destacou a sustentabilidade social do turismo como uma questão fundamental. É também um ponto crucial na via da transição para o turismo. Continuarei a apoiar os destinos na sua preparação para fazer face às alterações climáticas.

Os dados também desempenharão um papel importante na garantia de uma gestão ótima dos fluxos turísticos por destino. A este respeito, a Comissão está a criar um espaço de dados para o turismo que permitirá aos intervenientes no setor do turismo, incluindo os destinos, tomar decisões mais precisas e mais bem informadas.

Atualmente, o apoio da UE ao turismo está repartido por diferentes programas de financiamento da UE. A preparação do próximo quadro financeiro plurianual proporcionará uma oportunidade para tornar o orçamento da UE mais simples, mais direcionado e mais reativo. Trabalharei com o membro da Comissão responsável pelo Orçamento, Luta Antifraude e Administração Pública sobre estes elementos.

Será igualmente necessário envidar mais esforços para aumentar a sensibilização dos intervenientes do ecossistema do turismo para as oportunidades de financiamento existentes, em especial para as PME. Apoiar-me-ei nos trabalhos em curso para garantir que as nossas empresas de turismo e os nossos locais de eventos culturais têm mais facilidade em encontrar oportunidades de financiamento — a nível europeu, mas também a nível nacional e regional.

Perguntas da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

8. As emissões do setor dos transportes representam quase um quarto das emissões de gases com efeito de estufa da Europa; é o único setor principal da economia em que as emissões têm vindo a aumentar a nível da UE desde 1990. Por conseguinte, é essencial envidar maiores esforços para garantir que todas as partes do setor contribuem para a descarbonização e dispor do quadro adequado. As mudanças transformadoras necessárias acarretam múltiplos desafios, como os relacionados com o aumento do volume de transporte nas infraestruturas, o aumento dos combustíveis alternativos sustentáveis e o fomento do fabrico de baterias. Que condições habilitadoras melhoradas, medidas específicas, prazos e instrumentos jurídicos irá apresentar para que as políticas de transportes sustentáveis contribuam para o crescimento económico, a segurança do emprego e a competitividade na Europa, assegurando simultaneamente a consecução das metas para 2030 previstas no Pacto Ecológico Europeu e a neutralidade climática da União? Como tenciona assegurar – em cooperação com o comissário indigitado do Clima, Neutralidade Carbónica e Crescimento Limpo – que a União assume a liderança no reforço dos compromissos internacionais em matéria de redução das emissões mundiais de gases com efeito de estufa nos setores do transporte marítimo e da aviação? Que medidas concretas está a planear no âmbito do plano de ação industrial da UE para o setor automóvel? Qual será a natureza jurídica e o calendário da anunciada proposta relativa à ecologização das frotas empresariais?

É inegável a necessidade de transformar o setor dos transportes da UE para um futuro climaticamente neutro. Articularei os meus esforços com os objetivos já delineados na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente e com base na legislação acordada até à data. Mais concretamente, centrar-me-ei na rápida implantação de veículos de emissões zero, na garantia de que os combustíveis e as tecnologias de transporte sustentáveis estão disponíveis e a preços acessíveis, na supervisão da rápida implantação das infraestruturas e no aumento da atividade de transporte por modos de transporte mais sustentáveis. Considero que esta transformação não é apenas uma necessidade ambiental. É também uma oportunidade económica para a Europa. Ao liderar a transição mundial para transportes sustentáveis, a UE pode reforçar o seu lugar na vanguarda da inovação tecnológica. Esta liderança reforçará igualmente a sua posição competitiva, impulsionará o crescimento e garantirá o emprego na Europa.

O quadro regulamentar para a redução das emissões do setor já foi, em grande medida, estabelecido através do pacote Objetivo 55, do pacote Mobilidade Ecológica e Eficiente e do pacote sobre a ecologização do transporte de mercadorias. Temos agora de produzir resultados. Por conseguinte, a minha primeira área de incidência será a colaboração com os legisladores para chegar a acordo sobre as propostas acerca das quais o acordo ainda não foi alcançado, incluindo iniciativas fundamentais para incentivar veículos pesados de emissões zero, melhorar a

utilização da infraestrutura ferroviária, promover as operações de transporte intermodal e estabelecer um quadro para avaliar e comparar as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte. Velarei igualmente por que todos os instrumentos criados por estes pacotes sejam rápida e eficazmente aplicados.

O êxito dos esforços da UE depende da existência de uma série de condições favoráveis cruciais. A UE precisa de melhorar as suas infraestruturas de transportes e de as preparar para o futuro, reforçar ainda mais o seu mercado único dos transportes, facilitar o investimento, promover tecnologias como baterias mais eficientes e grupos motopropulsores de emissões zero e aumentar a eficiência do sistema de transportes através de soluções digitais. Uma área de trabalho fundamental consiste em garantir o acesso a muito mais eletricidade renovável e a combustíveis sustentáveis a preços acessíveis. Trabalharei igualmente com o membro da Comissão responsável pela Energia e Habitação para garantir a harmonização do desenvolvimento das infraestruturas de transportes e de energia necessárias para fazer face ao futuro aumento da procura de eletricidade no setor dos transportes, incluindo os veículos rodoviários pesados. Ao mesmo tempo, trabalharei no sentido de intensificar a produção e a distribuição de combustíveis renováveis e hipocarbónicos para os transportes, particularmente necessários nos segmentos da aviação e do transporte marítimo em que é difícil reduzir as emissões.

Temos de envidar mais esforços para conciliar com êxito os nossos objetivos ambientais com os imperativos sociais e económicos dos transportes, nomeadamente a conectividade e a acessibilidade dos preços. Temos também de utilizar todos os instrumentos disponíveis para garantir que a prosperidade e a força industrial europeias sejam bem apoiadas. Todas estas serão prioridades para o meu trabalho, em consonância com a missão que me foi confiada pela presidente eleita Ursula von der Leyen.

Outro aspeto fundamental é aumentar a disponibilidade e a qualidade das opções de transporte sustentáveis. A este respeito, continuarei a promover o transporte ferroviário — tanto para o transporte de passageiros como para o transporte de mercadorias. Tal incluirá um plano ambicioso para ajudar a ligar as capitais da UE e as grandes cidades por caminho de ferro de alta velocidade e uma proposta de Regulamento Sistema de Bilhética Digital Único que complemente e melhore as obrigações existentes neste domínio, que tenciono apresentar numa fase precoce do mandato (ver as minhas respostas à pergunta 2). Apoiarei igualmente os legisladores na obtenção de um acordo ambicioso sobre a proposta da Comissão de um regulamento relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária.

Uma vez que os transportes são de natureza internacional, é evidente que a UE não pode nem deve ir sozinha. Tal é crucial não só para limitar eficazmente o aquecimento global, em consonância com os objetivos do Acordo de Paris, mas também para assegurar condições de concorrência equitativas para as nossas empresas. Temos de manter a liderança da UE na mitigação das alterações climáticas. Trabalharei em plena cooperação com o membro da Comissão responsável pelo Clima, Neutralidade Carbónica e Crescimento Limpo para assegurar que a UE apresente uma frente unificada e lidere os esforços mundiais para reduzir as emissões mundiais de gases com efeito de estufa, nomeadamente nos setores da aviação e do transporte marítimo.

No que diz respeito à aviação, sob os auspícios da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a meta de longo prazo de impacto zero para a aviação e o quadro mundial para combustíveis sustentáveis da aviação, combustíveis hipocarbónicos da aviação e outras energias mais limpas da aviação proporcionam uma bússola e uma base sólida para os nossos esforços continuados a nível mundial. Será crucial assegurar a concretização do quadro acordado. Se a minha indigitação for confirmada, trabalharei no sentido de reforçar as regras e a aplicação do Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA), a fim de assegurar que este proporciona benefícios climáticos tangíveis à escala mundial. Tal incluirá uma avaliação para determinar se o regime está suficientemente harmonizado com os objetivos do Acordo de Paris. Ao mesmo tempo, não pouparei esforços na nossa cooperação com países terceiros e no âmbito da OACI para apoiar o desenvolvimento de políticas e projetos de combustíveis de aviação sustentáveis, com base na experiência pioneira do Regulamento ReFuelEU Aviation e dos programas de assistência externa e cooperação da UE, incluindo a Global Gateway.

No que diz respeito ao transporte marítimo, 2025 representará um ano crítico para os esforços mundiais de mitigação das alterações climáticas. Se a minha indigitação for confirmada, centrar-me-ei em assegurar que a Organização Marítima Internacional (OMI) aprova medidas ambiciosas a médio prazo de redução das emissões de gases com efeito de estufa. O objetivo será assegurar que as medidas acordadas possam impulsionar a adoção de combustíveis de emissões zero no transporte marítimo, assegurar uma redução constante das emissões de gases com efeito de estufa do setor e assegurar que o quadro tenha em conta as necessidades dos países em desenvolvimento. Ao mesmo tempo, envidarei esforços para reforçar as medidas de curto prazo em matéria de

emissões de gases com efeito de estufa e apoiar projetos destinados a reduzir a diferença de preços entre os combustíveis de emissões zero e os combustíveis convencionais a nível mundial.

A transformação global do setor dos transportes constitui uma oportunidade para os campeões industriais da Europa — atuais e futuros. É o caso, em especial, da indústria automóvel europeia. Se a minha indigitação for confirmada, apoiar-me-ei no Pacto da Indústria Limpa e desenvolverei um plano de ação industrial para o setor automóvel, a fim de assegurar que a UE continue a ser um líder mundial e mantenha uma base de produção europeia forte. Serão necessárias medidas em toda a cadeia de valor: das matérias-primas críticas às infraestruturas de carregamento. Temos de assegurar que a UE pode contar com as infraestruturas necessárias, tanto para o abastecimento como para o carregamento, e pode explorar plenamente a automatização e os dados. Os objetivos finais das medidas que temos de tomar são claros: reforçar a nossa indústria e os seus cidadãos, reduzir as nossas dependências e vulnerabilidades e colocar o setor na via certa para cumprir os objetivos da dupla transição sustentável e digital. É necessário prosseguir objetivos semelhantes para a aeronáutica, o transporte ferroviário e a construção naval e as indústrias marítimas. Trabalharei com todos os membros pertinentes do Colégio de Comissários para alcançar este objetivo no âmbito do Pacto da Indústria Limpa.

Uma transformação sustentável não exigirá apenas medidas de apoio à nossa base industrial. Requererá igualmente medidas para tornar a mobilidade sustentável uma escolha acessível e a preços comportáveis para todos os cidadãos. A este respeito, apoiarei a execução do Fundo para uma Transição Justa e do Fundo Social em matéria de Clima e prepararei orientações sobre a pobreza dos transportes. Se a minha indigitação for confirmada, trabalharei com os demais membros da Comissão, os Estados-Membros e o Parlamento Europeu para promover incentivos adequados a fim de que os consumidores e as empresas adquiram veículos elétricos europeus. Em conformidade com a minha carta de missão, desenvolverei propostas em prol de frotas empresariais limpas, a fim de estimular a procura.