— Ter em conta que a telemática para os transportes rodoviários está integrada nas estratégias de gestão dos transportes colectivos a nível regional e que, por isso, é necessária uma cooperação em grande escala entre as regiões, que deveria ser apoiada pela Comissão;

4.4. Esclarece que a telemática apenas poderá desempenhar esta importante função, que se reveste de grande significado para a resolução dos problemas dos transportes, a salvaguarda do ambiente e a promoção de uma economia e tecnologia de alto nível na União Europeia, se preencher estes requisitos.

Bruxelas, 14 de Maio de 1998.

O Presidente

do Comité das Regiões

Manfred DAMMEYER

Resolução do Comité das Regiões sobre a «Carta Europeia das regiões e dos municípios para uma política de transportes progressiva e duradoura»

(98/C 251/03)

O COMITÉ DAS REGIÕES,

Tendo em conta as decisões da Mesa de 17 de Setembro de 1997 e de 18 de Fevereiro de 1998 de incumbir a Comissão 3 «Transporte e Rede de Comunicações» da elaboração de uma resolução relativa a uma Carta Europeia das regiões e municípios para uma política de transportes progressiva e duradoura (artigo 198º-C, parágrafo 4º, do Tratado que institui a Comunidade Europeia);

Tendo em conta o projecto de resolução (CdR 347/97 rev.) adoptado pela Comissão 3 em reunião de 13 de Novembro de 1997 (relatores: W. Weingartner e E. Zaplana);

Considerando o acervo de experiência acumulado pelo Comité, no espaço do primeiro mandato, com os trabalhos efectuados no domínio dos transportes e da política de transportes;

Considerando os resultados do ciclo de seminários sobre «A contribuição das regiões e municípios europeus para um sistema europeu de transportes integrado, eficiente e não lesivo do ambiente»;

Considerando os dez princípios orientadores nesta matéria elaborados no âmbito do parecer de iniciativa «Uma estratégia de transporte integrada e coerente para o poder regional e local e a União Europeia» (CdR 255/97 fin),

adoptou por unanimidade, na 23ª reunião plenária, de 13 e 14 de Maio de 1998 (sessão de 14 de Maio), a seguinte resolução.

O Comité das Regiões:

Pronuncia-se pela «Carta Europeia das regiões e municípios para uma política de transportes progressiva e duradoura» e irá fazer tudo o que estiver ao seu alcance para atingir os objectivos ambicionados;

Solicita ao seu Presidente que transmita a presente Carta aos representantes competentes dos governos e instituições e interceda pela sua concretização.

Bruxelas, 14 de Maio de 1998.

O Presidente
do Comité das Regiões
Manfred DAMMEYER

ANEXO

ao parecer do Comité das Regiões

«Carta Europeia das regiões e municípios para uma política de transportes progressiva e sustentável»

1. Papel das regiões e municípios na política de transportes

1.1. As regiões e municípios da União Europeia dão por assente que a rede de transportes disponível e o sistema de transportes no seu âmbito desenvolvido, com o concurso, também, dos municípios e regiões, têm sido um dos grandes factores do desenvolvimento económico positivo dos últimos séculos e, conseqüentemente, do elevado nível de bem-estar da nossa sociedade.

1.2. Porém salientam as regiões e municípios que o forte crescimento dos transportes tem submetido certas zonas a pressões que atingem já, e, em alguns casos, ultrapassam até os limites do suportável. A possibilidade que as regiões e municípios, que são, aliás, chamadas a contribuir financeiramente para tal situação, têm de reagir a estas pressões é, no entanto, limitada, porque o enquadramento político dos transportes é definido pela Comunidade Europeia e pelos Estados nacionais, ficando não raro entregue às regiões apenas a execução.

1.3. Os representantes políticos das regiões e municípios registam com veemência ser, porém, a eles que os cidadãos pedem, em primeiro lugar, contas dos problemas de transportes que surgem e deles que aguardam as devidas soluções.

1.4. É certo que a maioria das regiões e municípios da União Europeia detêm competências em matéria de ordenamento do território, tendo, portanto, a faculdade de definir, por exemplo, a localização de áreas residenciais e zonas industriais em função das infra-estruturas de transportes. Não obstante, devia dar-se às regiões e municípios maior poder de decisão na determinação do grau de abertura do seu espaço ao trânsito, na atribuição de prioridade aos transportes públicos ou privados e quanto à garantia de mobilidade e à acessibilidade por todos os cidadãos.

1.5. As regiões e municípios detêm competências relacionadas com a reparação de sinistros em caso de acidentes de trânsito em alguns Estados-Membros. Não obstante, deviam-lhes ser conferidas maiores competências directamente relacionadas com a segurança dos transportes.

2. Objectivos da política de transportes

2.1. As regiões e municípios da União Europeia reconhecem a importância dos transportes para a economia, a prosperidade e a liberdade da população. O objectivo tem que ser, pois, conseguir manter e sustentar a mobilidade das pessoas e a livre circulação de mercadorias, observando, nomeadamente, um certo quadro de condições sociais e ecológicas.

2.2. Face ao crescimento ininterrupto do trânsito, as regiões e municípios relevam a absoluta necessidade de proteger o melhor possível a população e o ambiente dos efeitos negativos dos transportes.

2.3. As regiões e municípios estão cientes de que o nível de protecção e de segurança tem de ser o mesmo para todos os cidadãos da Comunidade. Notar-se-á, todavia, que a obtenção de tal nível requer medidas diferenciadas nas várias regiões e municípios. Estas diferenças regionais também têm de ser contempladas ao definir a política de transportes ao nível nacional e comunitário.

2.4. As regiões e municípios estão convictos de que só uma acção conduzida interdisciplinarmente e em parceria pode moldar uma política de transportes moderna. Assim, o objectivo tem de ser o de envolver precocemente no processo deliberativo todos os órgãos de poder local, representações de interesses e demais instituições com responsabilidades nos transportes e seus processos.

2.5. As regiões e municípios sustentam que, para enfrentar os problemas de transportes pendentes, é impreterível alinhar muito mais a política de transportes por soluções intermodais e intersistemáticas.

3. Princípios para uma política de transportes progressiva e sustentável

3.1. *Subsidiariedade*

Sendo mais prático resolver os problemas de transportes ao nível para o efeito mais adequado a cada caso, torna-se necessário um envolvimento mais íntimo das regiões e municípios da União Europeia no desenvolvimento de medidas e soluções.

3.2. *Aumento da qualidade de vida*

Orientar-se a política de transportes de modo a realizar o melhor equilíbrio possível entre, por um lado, a qualidade de vida, a mobilidade global dos cidadãos e a protecção do ambiente e, por outro lado, o efeito económico procurado.

3.3. *Estrutura de transportes pan-europeia*

Os diferentes meios de transporte devem ter uma estrutura suficiente e eficaz, tanto dentro da União Europeia como nas ligações com o exterior. Dentro desta estrutura, impõe-se privilegiar os modos de transporte mais compatíveis com o ambiente, como o caminho-de-ferro, a navegação de cabotagem e a navegação interior ou o transporte marítimo, podendo recorrer-se, a seu benefício, a financiamento cruzado com receitas procedentes de outros meios de transporte mais lesivos do ambiente.

3.4. *Plena repercussão dos custos*

Complementarmente aos custos internos que em cada caso sejam repercutidos, será igualmente forçoso passar gradualmente a imputar os custos respectivamente externos e sociais do transporte ao modo relevante. Importa, utilizando o custo como instrumento de afinação, fazer vingar o princípio do caminho mais curto no transporte de mercadorias.

3.5. *Sustentabilidade*

A política de transportes exige o desenvolvimento de um sistema de transportes sustentável, compatível com o ambiente, que não só esteja à altura das necessidades sociais, económicas, ecológicas e de segurança, como concorra também para a superação das assimetrias sociais e económicas entre as várias regiões.

3.6. *Qualidade do transporte*

Segurança e fiabilidade, tal como acessibilidade e comportabilidade financeira, são condições *sine qua non* para o utente como para o cliente dos transportes — tanto no transporte de passageiros como no de mercadorias.

3.7. *Concorrência e eficiência*

As medidas a tomar no domínio das estruturas e processos do transporte terão de constituir um contributo para melhorar a situação competitiva e para incrementar a eficiência do sistema de transportes em termos de mobilidade global ao serviço dos cidadãos e das empresas. Está neste caso, por exemplo, a liberalização do transporte ferroviário e a abertura da rede, tributária daquela liberalização.

3.8. *Proximidade do cidadão*

A aceitação de que goze entre a população a execução de cada projecto no domínio dos transportes é crucial. Proximidade do cidadão significa, assim, o imperativo de contemplar os interesses e expectativas do cidadão, na sua qualidade de consumidor, utente de transportes e sujeito passivo das decisões de política de transportes.

3.9. *Intermodalidade*

A possibilidade de combinação e a vontade de cooperação entre os diferentes modos de transporte aos níveis local, regional, nacional e europeu são condição da optimização do sistema de transportes. Deveria incluir-se expressamente neste contexto a navegação (tanto a interior como o transporte marítimo) como meio de transporte importante.

3.10. *Tecnologias inteligentes*

Facultando a aplicação de novas tecnologias um melhor aproveitamento das capacidades infra-estruturais existentes em cada caso e uma elevação do nível de segurança, é mister empregar efectivamente os sistemas já disponíveis e promover e prosseguir os trabalhos de investigação e desenvolvimento ainda necessários.

4. **Necessidades e exigências em matéria de política de transportes**

O Comité das Regiões:

Observa que os próprios órgãos de poder regional e local detêm uma série de competências em matéria de ordenamento do território e de ordenamento jurídico dos transportes. As facultades correspondentes são de pôr a mais intenso uso no futuro, já porque, pelo menos dentro de certos limites, é possível prevenir ou reduzir o surto de trânsito criando pontos adequados de ligação das áreas residenciais e dos locais de trabalho às infra-estruturas de transportes públicos, já porque as medidas de ordenamento permitem reduzir a necessidade de viajar e assegurar uma distribuição modal em detrimento do veículo privado, bem como minorar as pressões suportadas pelas populações afectadas e pelo ambiente;

Aponta serem os governos nacionais quem define os princípios fundamentais da política de transportes, coincidindo estes, em geral, largamente com as ideias das autarquias e regiões. Observam-se hoje, todavia, graves deficiências na transposição dos objectivos e medidas enunciados, razão por que se reclama dos governos que tomem mais em conta as iniciativas e propostas das regiões e autarquias. Tendo a maioria das actividades de transporte carácter local e regional, é extremamente importante que a política nacional de transportes crie um sistema de planeamento coordenado em que se tire partido da influência política local e regional;

Preza o esforço da Comissão Europeia, que, nos últimos tempos, tem, exactamente, definido, através de múltiplos trabalhos de fundo, as balizas de uma política de transportes virada para o futuro e sustentável, tanto no âmbito da União Europeia como para os países limítrofes da Europa Central e Oriental. Donde solicitar-se à Comissão prossiga tal política e envie todos os esforços para que também ao nível comunitário seja possível atingir o mais rapidamente possível os objectivos definidos;

Acolhe com satisfação a faculdade ora adquirida pelo Parlamento Europeu de consulta do Comité das Regiões, esperando que o Parlamento dela faça efectivo uso, a fim de que a posição das autarquias e regiões sobre as diversas matérias ligadas aos transportes possa, no futuro, ser mais escutada;

Está ciente de que o Conselho de Ministros é, em última instância, o responsável último pela transposição da política europeia de transportes, razão por que dele reivindica maior celeridade na atribuição de luz verde aos objectivos e medidas consignados numa multiplicidade de planos, resoluções, livros verdes e brancos, etc. É a única maneira de transmitir credivelmente à população a ideia de que as instâncias de decisão política estão efectivamente dispostas a procurar soluções duradouras para os problemas de transportes e ambientais actualmente existentes, permitindo salvaguardar para o futuro uma mobilidade concebida para durar.