

I

(Resoluções, recomendações e pareceres)

PARECERES

COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU

455.^a REUNIÃO PLENÁRIA DE 15 E 16 DE JULHO DE 2009**Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a Integração das políticas de transporte e de ordenamento do território para um transporte urbano mais sustentável (parecer exploratório)**

(parecer exploratório)

(2009/C 317/01)

Relator: **Frederic Adrian OSBORN**

Por carta de 3 de Novembro de 2008, a Comissão Europeia solicitou ao Comité Económico e Social Europeu, em conformidade com o artigo 262.º do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, a elaboração de um parecer exploratório sobre:

Integração das políticas de transporte e de ordenamento do território para um transporte urbano mais sustentável.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 26 de Junho de 2009, sendo relator Frederic Adrian Osborn.

Na 455.^a reunião plenária de 15 e 16 de Julho de 2009 (sessão de 16 de Julho), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 114 votos a favor e 1 voto contra, o seguinte parecer:

1. Síntese

1.1. As pessoas precisam de transportes para acederem ao seu local de trabalho, às lojas, às escolas e a todos os outros destinos da vida moderna. O desenvolvimento e manutenção de todos os tipos de sistemas de transporte é uma parte importante das políticas públicas. Mas o transporte também tem desvantagens: causa poluição, congestionamentos e acidentes. As ligações de transporte (ou a sua inexistência) podem dividir e isolar comunidades, ou apoiá-las. O transporte é também uma importante fonte de emissões de CO₂ e da crescente ameaça das alterações climáticas.

1.2. Há, pois, uma crescente necessidade da criação, por parte das autoridades públicas de todos os níveis, de padrões de transporte mais sustentáveis, capazes de satisfazer as necessidades de transporte pessoal e simultaneamente de minimizar os impactos

adversos. Os problemas são bem mais graves nas zonas urbanas, pelo que nessas áreas é particularmente sentida a necessidade de estratégias de transporte mais sustentáveis.

1.3. O padrão das deslocações nas zonas urbanas está intimamente ligado aos padrões de ordenamento do território. Para ter transportes mais sustentáveis é necessário, portanto, adoptar estratégias e políticas integradas de transporte e de ordenamento do território.

1.4. As responsabilidades primárias pelo desenvolvimento e execução de estratégias integradas residem nos níveis local e nacional. Foram já obtidos alguns progressos no sentido da sustentabilidade neste domínio, em diversas cidades, municípios e países da Europa. Mas até ao momento esses progressos foram irregulares. Há margem, e também necessidade, para uma iniciativa europeia que vise promover e apressar a adopção e aplicação de estratégias mais sustentáveis de ordenamento do território e de transportes nas cidades e municípios de toda a Europa.

1.5. Os elementos essenciais desta iniciativa deveriam ser os seguintes:

- lançamento de uma nova iniciativa de investigação, para identificar de forma mais precisa os aspectos principais das melhores práticas neste domínio;
- desenvolvimento de um conjunto fiável de indicadores de progresso no sentido de um transporte sustentável;
- revisão de experiências locais e nacionais, bem como de sistemas de apoio legislativo e financeiro relativamente ao transporte e ao impacto em termos de produção de CO₂;
- desenvolvimento de uma nova directiva-quadro sobre transportes urbanos e políticas de ordenamento do território sustentáveis;
- revisão do equilíbrio de outros programas e políticas europeus, de modo a que o impacto global da política europeia apoie de forma mais clara o transporte sustentável;
- desenvolvimento de sistemas de transportes inteligentes (STI).

2. Observações na generalidade

2.1. As sociedades modernas dependem, em grande medida, dos transportes. As pessoas contam com os transportes para irem trabalhar ou às compras, para se deslocarem para actividades de tempos livres ou para qualquer outro destino. As empresas também precisam de transportes para criarem e entregarem os seus produtos e serviços no mundo inteiro.

2.2. O desenvolvimento tecnológico dos transportes nos últimos dois séculos aumentou enormemente as distâncias que se podem vencer com facilidade e a preços acessíveis, ampliando a gama de produtos e serviços e de estilos de vida disponíveis para as pessoas. Transformou igualmente a evolução dos aglomerados urbanos, que já não precisam de estar concentrados em redor de pequenos centros com serviços a que as pessoas acedem principalmente a pé. Podem estender-se por grandes áreas de baixa densidade, ligadas por redes rodoviárias e sistemas de transportes.

2.3. Estas mudanças trouxeram muitos benefícios, mas também causaram problemas significativos. O constante aumento da procura de transporte origina congestionamentos e atrasos. As comunidades locais perdem a sua coesão à medida que os serviços locais são substituídos por outros mais distantes e as pessoas têm menos contacto com os vizinhos. A maioria dos meios de transporte motorizados provoca barulho e poluição. A maior parte também emite CO₂ e o aumento constante da procura de transporte é uma das principais causas das alterações climáticas.

2.4. Durante muitos anos os governos encararam a expansão das oportunidades de viajar como uma vantagem pública. As políticas e investimentos públicos no domínio dos transportes visavam ampliar as redes de transporte e torná-las mais acessíveis a todos.

2.5. Muitas outras políticas e programas públicos também influenciaram a procura de viagens e deslocações cada vez maiores e mais numerosas. Muitos novos projectos habitacionais são construídos em zonas de baixa densidade, mal servidos de transportes públicos, e assumem que os moradores dependerão do transporte particular para chegarem ao seu destino. As reorganizações de escolas, hospitais e outros serviços públicos tenderam a criar estabelecimentos maiores mas mais distantes. De forma análoga, os responsáveis por instalações comerciais têm privilegiado locais de grande dimensão fora do centro das povoações.

2.6. Gradualmente, as percepções estão a mudar. As pessoas começam a reconhecer as desvantagens dos transportes e não apenas as suas vantagens. As políticas públicas estão igualmente a adaptar-se. As políticas e os programas de transportes têm ainda de satisfazer as necessidades básicas dos utentes em matéria de transporte. Mas, ao mesmo tempo, é cada vez mais claro que as políticas de transporte, de ordenamento do território e outras devem incluir medidas pensadas para reduzir ou limitar a procura global de transportes e encorajar as pessoas a usarem modos de transporte mais sustentáveis, preferindo as deslocações de transportes públicos, a pé, de bicicleta ou outros em detrimento das viaturas particulares.

2.7. As crescentes ameaças das alterações climáticas e da insegurança no aprovisionamento de combustíveis dão uma nova urgência a estes dilemas e à necessidade de agir com determinação para reduzir a procura de transportes, limitando-os a modos mais sustentáveis. Isso pode implicar alterações substanciais nos padrões de ordenamento do território e de mobilidade urbana.

2.8. Podem identificar-se quatro novos objectivos políticos para o transporte e o ordenamento do território sustentáveis:

- encorajar as pessoas a escolherem zonas residenciais mais próximas dos seus locais de trabalho, formação e tempos livres, e providenciar a criação de locais de trabalho e de formação mais próximos das zonas residenciais, de modo a reduzir o congestionamento, a poluição e a emissão de gases com efeito de estufa e a devolver a viabilidade às comunidades locais;
- encorajar as pessoas a usarem, na medida do possível, os transportes públicos ou a deslocarem-se a pé ou de bicicleta, desencorajando o uso de viaturas particulares;
- encorajar as empresas a usarem mais fornecedores e trabalhadores locais, de modo a reduzir as deslocações necessárias;
- reavivar o interesse pelos destinos locais para férias, como forma de reduzir ou limitar a crescente procura de transporte aéreo e os danos que este causa ao ambiente.

2.9. Há um enorme impulso social e económico por trás da procura cada vez maior de transporte, pelo que não é fácil reduzi-lo ou modificá-lo. A experiência mostra que essa tarefa só pode ser bem-sucedida se as políticas forem desenvolvidas de forma integrada, interligando as políticas de transporte, de ordenamento do território e outras para se reforçarem mutuamente, desenvolvendo-as de forma aberta, transparente e democrática e, desse modo, garantindo-lhes suficiente apoio político e popular em todos os níveis de governação. No desenvolvimento de novas estratégias e políticas deve ser prestada especial atenção às necessidades dos idosos, pessoas com deficiência e agregados familiares com fracos rendimentos.

3. Elementos de políticas coordenadas de transporte, de ordenamento do território e de transporte sustentável

3.1. As políticas de ordenamento do território e similares que podem encorajar transportes urbanos mais sustentáveis incluem:

- promoção de processos de desenvolvimento de maior densidade;
- promoção de formas mais compactas de desenvolvimento urbano, com percursos mais curtos até aos principais serviços;
- promoção do desenvolvimento ou expansão de povoações de pequena e média dimensão, como alternativa à continuação do desenvolvimento de cidades já demasiado grandes;
- limitação da expansão das cidades para dentro das zonas verdes circundantes e estabelecimento de zonas verdes nas cidades e em redor delas, etc.;
- promoção de serviços locais mais pequenos (lojas, escolas, igrejas, hospitais, gabinetes cívicos, etc.), com zonas envolventes mais pequenas, desencorajando os serviços distantes e de grande dimensão em zonas envolventes maiores e mais dispersas;
- promoção de processos de desenvolvimento mistos, por oposição a funções distintas e diferenciadas em locais só acessíveis de automóvel ou transporte público;
- promoção da habitação próxima do local de trabalho ou de outros destinos habituais;
- promoção do teletrabalho, tirando pleno partido das capacidades da Internet;
- deslocação dos serviços mais importantes (públicos ou privados) para locais bem servidos de transportes públicos, limitando a oferta de espaço de estacionamento para veículos nesses locais ou impondo-lhe mudanças significativas;
- incentivos às empresas para que localizem as suas operações em zonas acessíveis aos trabalhadores locais, aos fornecedores e aos consumidores, próximas de transportes públicos;

- incentivos às empresas para que procurem fornecedores e trabalhadores locais e abasteçam os mercados locais, evitem o transporte de longa distância para a comercialização dos seus produtos e atenuem os efeitos da globalização;
- internalização dos custos externos baseada em argumentos de ordem técnica.

3.2. As políticas de transportes que podem encorajar transportes urbanos mais sustentáveis incluem:

- promoção de transportes públicos limpos, acessíveis, de qualidade e eficazes em termos energéticos;
- reafecção de investimentos rodoviários para investimentos em transportes públicos;
- criação de percursos ou faixas exclusivas para os transportes públicos;
- limitação do espaço e do tempo para o estacionamento particular no interior das povoações;
- promoção de programas de constituição de zonas pedonais, percursos pedestres, vias pedonais e ciclovias;
- promoção de programas de gestão da mobilidade;
- distribuição de informação sobre viagens para consciencialização dos utentes;
- promoção da cobrança de taxas pela utilização do espaço rodoviário;
- alteração dos regimes fiscais sobre os automóveis e os combustíveis de modo a incluir todas as externalidades, como as emissões de CO₂ e outros poluentes;
- encorajamento às autoridades nacionais para se instalarem em zonas de grande concentração de edifícios administrativos; incentivo aos funcionários para que utilizem os transportes públicos na deslocação para o local de trabalho e introdução do horário de trabalho flexível.

3.3. A experiência, no entanto, mostra que políticas deste tipo não podem ser introduzidas isoladamente. Só serão eficazes e politicamente aceitáveis se forem introduzidas como parte de uma estratégia mais abrangente, integrando o ordenamento do território e os objectivos do transporte, envolvendo diversos elementos do sector público e muitos intervenientes do sector privado.

3.4. Por exemplo, restrições ao uso de transportes particulares nas cidades, como as restrições ao estacionamento e taxas de utilização rodoviária ou de estacionamento, só são aceitáveis e eficazes se os transportes públicos alternativos forem suficientemente atractivos, ou seja, se forem limpos, seguros, frequentes, fiáveis e pouco dispendiosos. Além disso, deve ser prestada especial atenção às necessidades dos idosos, pessoas com deficiência e agregados familiares com fracos rendimentos.

3.5. De forma semelhante, o incentivo ao uso da bicicleta exige uma variedade de medidas, incluindo a criação de ciclovias específicas, de espaços de estacionamento apropriados e seguros, em locais públicos e privados, o estímulo às pessoas com capacidade para o fazer a optarem pela bicicleta em vez do automóvel, a participação dos empregadores nas despesas de transportes e o desenvolvimento de uma cultura favorável ao uso da bicicleta.

3.6. Mais uma vez, os incentivos à existência de comércio e de outros serviços de proximidade exigem medidas de repartição adequadas, tanto para incentivar os pequenos serviços locais como para desincentivar os grandes serviços periféricos só acessíveis de automóvel, políticas de fiscalidade local em sintonia com estas medidas, programas de renovação urbana que aumentem a capacidade de atracção dos pequenos serviços locais e centros de bairro que funcionem como catalisadores.

3.7. Não será fácil deter e inverter as tendências que dominaram a evolução das cidades e do transporte urbano no último século. A maior parte das acções empreendidas até ao momento foram-no ao nível local, de forma isolada e experimental. Os progressos foram condicionados por conflitos entre as diversas entidades e os diferentes níveis de governação. Importa ultrapassar muitos interesses estabelecidos públicos e privados.

3.8. A crescente ameaça das alterações climáticas e o facto de o contributo dos transportes para as emissões globais europeias de gases de efeito de estufa continuar a aumentar dá a estas questões um renovado carácter de urgência. Não podemos permitir-nos a continuação da actual inércia. É necessária uma transição muito mais rápida no sentido de transportes urbanos e padrões de ordenamento do território mais sustentáveis.

4. Acções a nível local e nacional

4.1. O papel essencial ao nível local deverá ser desempenhado pelas autoridades locais responsáveis pelo planeamento, em cooperação com autoridades rodoviárias e de transportes locais e outras entidades públicas. As autoridades responsáveis pelo planeamento deverão definir planos de ordenamento do território para guiar o padrão de desenvolvimento e as ligações entre meios de transporte, de forma a permitir que os padrões de transporte se tornem progressivamente mais sustentáveis (com o desenvolvimento de sistemas de transportes inteligentes (STI)). As autoridades responsáveis pelos transportes deverão complementar estas medidas de planificação, recorrendo a medidas que garantam a frequência, fiabilidade e acessibilidade dos sistemas de transporte públicos, permitindo-lhes constituírem-se como alternativas aceitáveis ao transporte particular. Será preciso criar, em conjunto, estratégias integradas para o transporte e o ordenamento do território sustentáveis. Outras entidades públicas e promotores importantes deverão envolver-se, sendo-lhes exigido que tomem em consideração todos os impactos dos transportes nas suas estratégias futuras.

4.2. Naturalmente será necessário tempo para se evoluir no sentido de um padrão mais sustentável de transporte urbano e de ordenamento do território. O objectivo das estratégias integradas deve ser assegurar que, sempre que as redes de transportes são modificadas ou que ocorre um desenvolvimento físico ou uma reconstrução, cada passo sucessivo representa um impulso na direcção certa. Algumas cidades europeias já fizeram progressos nesta direcção e introduziram políticas inovadoras significativas para promoverem transportes mais sustentáveis. Mas, de uma forma geral, a maior parte das cidades continua a ser condicionada por falta de poderes e de recursos financeiros, por falta de vontade política e pela falta de compreensão e de apoio suficiente por parte dos cidadãos. Sentem-se igualmente pressionadas a competir umas com as outras para atraírem novos desenvolvimentos de um tipo que não é sustentável. É necessário um novo padrão de cooperação, de maneira a trabalhar no sentido de uma forma mais policêntrica de cidades do futuro compactas e sustentáveis. O movimento das cidades intermediárias deve ser apoiado e incentivado.

4.3. Os governos nacionais (e regionais) têm um papel central a desempenhar para incentivar e permitir as acções mais adequadas a nível local. Por vezes os governos nacionais precisam de reestruturar os órgãos e instituições locais ou de redefinir os seus limites, de modo a facilitar a criação de estratégias verdadeiramente integradas. Podem também solicitar ou incentivar os diferentes órgãos locais e serviços governamentais envolvidos a trabalharem em conjunto, enquanto parceiros, para o desenvolvimento dessas estratégias integradas. Podem ainda ser forçados a dar incentivos, conhecimentos consolidados e experiência e assegurar a coordenação política em todos os níveis.

4.4. O governo nacional é habitualmente responsável pelo quadro regulamentar básico para a criação de planos de ordenamento do território, pela regulação de novos projectos de desenvolvimento e por assegurar os meios que permitem aos órgãos de poder local regular esses projectos de uma forma que apoie uma estratégia integrada.

4.5. Os governos nacionais são geralmente responsáveis por definir o quadro financeiro básico para o funcionamento de empreendimentos de transportes públicos e, frequentemente, podem ser forçados a assegurar as fontes de financiamento para alguns dos maiores investimentos necessários. Esses governos controlam o enquadramento fiscal e os padrões de tarifação, aplicação de taxas e de subsídios que têm um impacto crucial nas decisões individuais e colectivas relativas ao ordenamento do território, ao desenvolvimento e aos transportes.

4.6. Acima de tudo, os governos nacionais têm um papel essencial a desempenhar, alertando o público para os riscos decorrentes da ameaça das alterações climáticas e da escassez de recursos e para a necessidade de agir de forma mais urgente e determinada no sentido de alterar padrões de transporte e de viagem. É necessário que todos os governos europeus desenvolvam estratégias ou quadros abrangentes para integrarem o ordenamento do território e os transportes nas suas cidades e municípios.

5. Acções ao nível europeu

5.1. Até ao presente, as políticas e acções europeias no domínio dos transportes concentraram-se na criação e expansão das principais redes de transporte que ligam as diferentes partes da Europa. Os fundos regionais e de coesão desempenharam um papel central no desenvolvimento dessas redes, particularmente na expansão das principais redes rodoviárias. Ao fazê-lo, a influência europeia tem vindo a encorajar a contínua expansão e dispersão das principais cidades europeias, dificultando a evolução no sentido de um padrão mais sustentável de transportes urbanos e de ordenamento do território.

5.2. Mais recentemente, a Comissão assumiu o desafio de promover padrões mais sustentáveis de transportes urbanos. Muitas das questões essenciais foram identificadas no Livro Verde intitulado «Por uma nova cultura de mobilidade urbana» e no correspondente relatório técnico em matéria de planos de transporte urbano sustentável. A UE, através dos fundos estruturais e de coesão e do Banco Europeu de Investimento, assegurou fundos de investimentos. A UE tem encorajado o intercâmbio de boas práticas e ofereceu pequenos subsídios a projectos de investigação, desenvolvimento e demonstração, por exemplo no quadro do programa CIVITAS. Estas actividades foram úteis, e deveriam ser mantidas e alargadas, mas não têm um carácter transformador.

5.3. Os novos desafios das alterações climáticas e da urgência de agir em todos os domínios para controlar as emissões de CO₂ apontam agora para a crescente necessidade de um novo esforço colectivo europeu. Só uma grande iniciativa europeia pode dar o necessário impulso ao processo de transformação no sentido de uma melhor coordenação de transportes e de padrões de ordenamento do território sustentáveis para o futuro.

5.4. A UE tem naturalmente competências limitadas neste domínio e a aplicação do princípio da subsidiariedade significa que a maior parte das responsabilidades primeiras pelo transporte local e pelo ordenamento do território continuarão a centrar-se ao nível local e nacional. Ainda assim, o Comité considera que há margem para um reforço significativo das acções europeias que visam catalizar e encorajar iniciativas ao nível local e nacional, particularmente tendo em atenção o papel fulcral da Europa no combate às alterações climáticas e na promoção da redução das missões de CO₂.

5.5. O Comité apoia as recentes recomendações do Parlamento Europeu e do Comité das Regiões com vista a desenvolver o papel europeu nesta área. O Comité recomenda que a Comissão adopte um novo Plano de Acção organizado em torno de cinco eixos principais:

5.6. *A. Empreender um novo e importante esforço de investigação nas interações entre o ordenamento do território e os transportes*

Há uma tradição antiga e importante de projectos de investigação sobre a interacção entre transportes urbanos e o ordenamento do território, no âmbito dos 4.º e 5.º Programas-Quadro de Investigação, Tecnologia e Desenvolvimento da UE (como está patente, por exemplo, em Marshall e Banister (org.): *Land Use and Transport: European Research: Towards Integrated Policies*, Londres/Amesterdão: Elsevier, 2007). Esta tradição não teve continuidade n.ºs 6.º e 7.º Programas-Quadro de Investigação, Tecnologia e Desenvolvimento. As alterações climáticas e a possível escassez energética no futuro apresentam novos desafios ao ordenamento do território e exigem uma investigação orientada para as políticas, de forma a fornecer aos decisores informação fiável sobre o impacto provável de eventuais estratégias integradas para lidar com os crescentes custos da energia e concretizar as metas comunitárias relativas à emissão de gases com efeito de estufa. Assim, é necessário rever e actualizar os resultados dos estudos anteriores, à luz destas condições que são, possivelmente, bastante diferentes. Nomeadamente, as seguintes questões políticas exigem uma investigação urgente:

- *adaptação às alterações climáticas*: que combinações de políticas de transportes e de ordenamento do território serão necessárias e viáveis no sentido de reduzir os riscos previsíveis das alterações climáticas, como sejam inundações, deslizamentos de terras, tempestades, vagas de calor, etc.?
- *atenuação das alterações climáticas*: que combinações de políticas de transportes e de ordenamento do território serão susceptíveis de concretizar o contributo do sector dos transportes para as metas de emissão de gases de efeito de estufa na UE e nos Estados-Membros até 2020 e 2050, com menos impactos negativos em termos de custos para a economia, a equidade social e a qualidade de vida?
- *acesso a serviços essenciais e à vida social*: que combinações de políticas de transportes e de ordenamento do território serão as melhores para obter padrões mínimos no acesso, por transporte público, a serviços essenciais (saúde, comércio,

educação) e à vida social (incluindo, nomeadamente, as necessidades dos idosos, pessoas com deficiência e agregados familiares com fracos rendimentos), tendo em conta o envelhecimento ou decréscimo da população e os altos preços da energia?

5.7. *B. Desenvolver um conjunto consensual de indicadores que mostrem os progressos de uma área urbana no sentido do transporte sustentável*

Tais indicadores poderia incluir, por exemplo, a proporção de todas as viagens feitas com recurso a modos sustentáveis (a pé, de bicicleta ou de transportes públicos), por oposição ao transporte particular. Poderiam igualmente incluir dados sobre o tamanho das zonas de influência de todos os serviços (escolas, hospitais, serviços públicos, centros comerciais) e formas de reduzi-las progressivamente, encorajando serviços locais mais pequenos através da manutenção das unidades descentralizadas dos serviços públicos, que reduzam a extensão das viagens necessárias.

5.8. *C. Iniciar uma revisão europeia das práticas actuais nos domínios do transporte urbano e do ordenamento do território*

O principal objectivo seria identificar os sistemas institucionais, legislativos e financeiros que melhor apoiam a transição para o transporte e o ordenamento do território sustentáveis. Essa revisão poderia, nomeadamente, cobrir algumas das ideias mais recentes e controversas, como sejam:

- sistemas de cobrança pelo uso das estradas e dos lugares de estacionamento ou da restrição do mesmo nos centros urbanos;
- sistemas para financiar o desenvolvimento de sistemas satisfatórios de transportes públicos e apoiar o seu funcionamento;
- sistemas que obriguem os promotores de grandes acessibilidades públicas a assegurarem ligações adequadas aos sistemas de transportes públicos e restrinjam a oferta de lugares de estacionamento para veículos particulares;
- sistemas que obriguem os promotores públicos e privados a terem em conta o impacto dos transportes na elaboração dos seus projectos futuros, eventualmente cobrando uma tarifa ou taxa aos promotores e gestores de grandes serviços, pelas viagens e pela emissão adicional de CO₂ a que obrigam as suas comunidades.

5.9. *D. Desenvolver uma directiva-quadro europeia sobre transportes urbanos e políticas de ordenamento do território sustentáveis*

Uma tal directiva-quadro poderia incluir:

- orientações para estratégias nacionais dos Estados-Membros no sentido da promoção de transportes urbanos e políticas de ordenamento do território sustentáveis. Cada estratégia nacional obrigaria as autoridades de ordenamento local, rodoviárias e de transportes (bem como outras entidades públicas relevantes) a trabalharem conjuntamente para produzir planos locais de ordenamento do território e de transportes sustentáveis para cada cidade e aglomerado urbano importante;

- orientações para boas práticas e definição de parâmetros de referência no desenvolvimento de estratégias locais, incluindo disposições para consultas sistemáticas e alargadas com o público e todas as partes interessadas, de modo a formar uma consciência pública forte relativamente às alterações necessárias e o consenso mais amplo possível acerca do caminho a seguir;
- indicadores para medir os progressos no sentido da sustentabilidade e para avaliar o contributo dos diferentes municípios e regiões para a redução das emissões de CO₂, graças a planos mais sustentáveis;
- disposições no sentido de assegurar apoio financeiro, ao nível europeu ou nacional, para os investimentos necessários para a progressiva concretização das estratégias definidas. O programa CIVITAS já apoiou algumas iniciativas excelentes e o Comité considera que o mesmo deveria ser alargado.

Bruxelas, 16 de Julho de 2009.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Mario SEPI

5.10. *E. Rever outra legislação europeia e programas de investimento que afectam os transportes e o ordenamento do território*

A maior parte da despesa europeia no domínio dos transportes foi canalizada para o alargamento de infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias e aéreas, no interesse do crescimento económico e com uma avaliação limitada do seu impacto sobre as emissões de CO₂ e sobre a sustentabilidade. Agora seria adequada uma reavaliação do equilíbrio desses programas, de forma a introduzir uma avaliação sistemática do impacto de tais investimentos em termos de emissões de CO₂ e reorientar os programas para que estes prestem mais apoio aos transportes públicos, às redes ferroviárias e ao transporte urbano sustentável e menos à promoção da contínua expansão do tráfego de longa distância, grande emissor de CO₂.