Parecer da DGOTDU sobre a Comunicação da Comissão Europeia:

A SUSTAINABLE FUTURE FOR TRANSPORTS: TOWARDS AN INTEGRATED TECHNOLOGY-LED AND USER FRIENDLY SYSTEM (COM(2009) 279/4)

Na perspectiva do ordenamento e do desenvolvimento territorial e urbano e da coesão territorial

Uma primeira observação que o documento suscita, quando considerado na perspectiva do ordenamento do território, é a ausência de qualquer referência à dimensão territorial da política de transportes. Esta omissão é relevante e também surpreendente a vários títulos:

- A estreita relação entre política de transportes, desenvolvimento territorial e urbano e ordenamento do território está bem estabelecida e não carece, por isso, de ser demonstrada;
- Esta relação e os seus efeitos são amplamente reconhecidos em múltiplos documentos relativamente recentes emanados da própria CE. Citam-se a título de exemplo os vários Relatórios da Coesão e, mais recentemente, o Livro Verde sobre a Coesão Territorial Europeia, documento em que a temática dos transportes, da mobilidade e da acessibilidade merecem relevo;
- A mesma relação é evidenciada em vários documentos produzidos no quadro da cooperação entre os Estados Membros em matéria de ordenamento e desenvolvimento territorial, documentos em cuja preparação a CE e o Parlamento têm participado activamente. São exemplos o EDEC e, mais recentemente, a Agenda Territorial da UE;
- A estreita relação entre política de transportes, desenvolvimento territorial e urbano e ordenamento do território é bem visível, nomeadamente, nos resultados de vários estudos desenvolvidos ao longo da última década no quadro do Programa ESPON 2006 e em estudos realizados no âmbito das Iniciativas INTERREG.

Estes factos justificam alguma reserva relativamente à utilização das noções de "integrado" e de "sustentável" no título do documento. Uma integração na mera perspectiva tecnológica não preenche as expectativas que hoje são criadas pela utilização desta noção.

Recomenda-se por isso uma revisão da abordagem adoptada no documento, de modo a conferir à futura definição da política de transportes da UE uma abordagem mais abrangente, efectivamente integrada e sustentável e convenientemente articulada com as iniciativas territoriais da CE e com as políticas de ordenamento e desenvolvimento do território dos Estados Membros.

Cabe aqui relembrar que as deficiências estruturais e funcionais do nosso sistema de transportes internos e internacionais são identificadas no PNPOT entre os 24 principais problemas do ordenamento do território nacional, justificando a previsão de objectivos específicos e medidas prioritárias no respectivo Programa de Acção.

O documento em análise contém, no seu ponto 3.5, uma referência à **urbanização** (referência incluída no bloco 3, tendências e desafios) e aos problemas que são suscitados nesse âmbito territorial. Todavia, esta referência é feita apenas na perspectiva dos transportes urbanos, parecendo ignorar que as áreas urbanas são um subsistema do território e não ilhas isoladas.

A Agenda Territorial da UE chama justamente a atenção para a necessidade de uma boa articulação entre o planeamento das redes europeias de transportes e das suas infra-estruturas e o planeamento das redes de transportes locais e regionais, devidamente inserida numa perspectiva de ordenamento e desenvolvimento do território. Para além da dimensão funcional, a Agenda Territorial sublinha o papel que as políticas de transportes da EU e dos Estados Membros podem desempenhar para o objectivo política da redução da dependência energética e para a mitigação e adaptação aos efeitos das alterações climáticas

Para além das relações intra-urbanas, que se estabelecem entre partes da mesma cidade, as cidades e as partes que as constituem relacionam-se com as suas regiões envolventes e com cidades de outras regiões. Nesta rede de relações funcionais, os sistemas de transportes, públicos ou privados, de passageiros ou carga, desempenham um papel crucial, muitas vezes estruturante dos próprios territórios, condicionando ou potenciando as suas oportunidades de desenvolvimento e a sua coesão.

Mesmo quando olhada apenas numa óptica de desenvolvimento urbano, a política de transportes não pode, por isso, ignorar a dimensão territorial.

Importa também chamar a atenção para o facto de os problemas de congestionamento e poluição associados aos transportes (nomeadamente rodoviários) não serem exclusivos das áreas urbanas, como se vem tornando claro em bom número de países do centro da Europa e nas regiões metropolitanas em geral. Não faz, por isso, sentido tratar destas questões apenas no quadro dos territórios urbanos, como sucede no documento em análise.

Mesmo assumindo uma abordagem limitada aos territórios urbanos, é também de sublinhar a ausência de articulação entre o documento em análise e alguns documentos estratégicos recentes emanados da CE – por exemplo, o Livro Verde sobre Transportes Urbanos - ou resultantes da cooperação entre os Estados Membros em matéria de desenvolvimento urbano – por exemplo, a Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis.

A Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis, em cuja preparação a CE também participou, a par do Parlamento Europeu, dá uma ênfase particular ao papel dos transportes urbanos eficientes e a preços acessíveis na resolução dos problemas que se colocam à integração das áreas urbanas mais desfavorecidas, numa perspectiva de coesão social e desenvolvimento económico do espaço europeu. Na mesma óptica, sublinha também a necessidade de modernização das infra-estruturas urbanas e da melhoria da eficiência energética nas cidades, objectivo para qual a contribuição dos sistemas de transportes urbanos é muito relevante.

É também de referir que a questão dos impactes territoriais não é tratada no documento. Relativamente à política de transportes e numa perspectiva de sustentabilidade e de coesão, os impactes territoriais são praticamente tão relevantes quanto os impactes ambientais.

Em síntese, o documento em análise evidencia ainda significativas deficiências de abordagem numa perspectiva de ordenamento e desenvolvimento sustentável do território e das cidades e também na perspectiva do objectivo político europeu da coesão territorial.

DGOTDU, 28 de Setembro de 2009

O DIRECTOR-GERAL

Vitor Campos