

## I

(Resoluciones, recomendaciones y dictámenes)

## DICTÁMENES

## COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO

455° Pleno de los días 15 y 16 de julio de 2009

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Integración de las políticas de transporte y uso del suelo para lograr transportes urbanos más eficaces»**

**(Dictamen exploratorio)**

(2009/C 317/01)

Ponente: **Frederic Adrian OSBORN**

Mediante carta de 3 de noviembre de 2008, la Comisión Europea solicitó al Comité Económico y Social Europeo, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la elaboración de un dictamen exploratorio sobre el tema

*«Integración de las políticas de transporte y uso del suelo para lograr transportes urbanos más eficaces».*

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 26 de junio de 2009 (ponente: **Frederic Adrian Osborn**).

En su 455° Pleno de los días 15 y 16 de julio de 2009 (sesión del 16 de julio), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado, por 114 votos a favor y 1 en contra, el presente dictamen.

## 1. Resumen

1.1. Los ciudadanos necesitan los transportes para poder acceder a un empleo, salir de compras, ir al colegio y desplazarse a todos los demás destinos de la vida moderna. El desarrollo y el mantenimiento de los sistemas de transporte de todo tipo es una de las competencias principales de las políticas públicas. Sin embargo, el sector del transporte presenta también desventajas. Produce contaminación, congestión del tráfico y accidentes. Las conexiones de transporte (o su inexistencia) pueden dividir y aislar comunidades, tanto como facilitar su existencia. Asimismo el transporte contribuye considerablemente a las emisiones de CO<sub>2</sub> y a agudizar la amenaza cada vez mayor que supone el cambio climático.

1.2. Por tanto, existe una necesidad creciente de que los poderes públicos de todos niveles establezcan pautas de transporte más sostenibles que satisfagan las necesidades de desplazamiento de los ciudadanos y minimicen al mismo tiempo sus repercusiones

negativas. Los problemas son más graves en las zonas urbanas y es en estas áreas donde son particularmente necesarias estrategias de transporte más sostenibles.

1.3. La pauta de los movimientos del transporte en las zonas urbanas está íntimamente ligada a las pautas de uso del suelo. Por consiguiente, para lograr un transporte más sostenible se requiere la adopción de estrategias y políticas integradas de transporte y uso del suelo.

1.4. La responsabilidad primordial de elaborar y poner en marcha estrategias integradas compete a los niveles local y nacional. En este ámbito ya se han realizado algunos avances hacia la sostenibilidad en una serie de municipios y ciudades concretos y en algunos países de Europa. Sin embargo, hasta ahora los progresos han sido desiguales. Es necesaria –y hay margen para adoptarla– una iniciativa de nivel europeo que promueva y agilice la adopción y aplicación de estrategias integradas más sostenibles de transporte y uso del suelo en los municipios y ciudades de toda Europa.

1.5. Los elementos clave de la iniciativa deberían ser los siguientes:

- poner en marcha una nueva iniciativa de investigación con objeto de determinar de forma más precisa los principales elementos de buenas prácticas en este ámbito;
- desarrollar un conjunto de indicadores fiables de los avances hacia un transporte sostenible;
- revisar las experiencias y los sistemas nacionales y locales de apoyo legislativo y financiero por lo que se refiere a sus repercusiones sobre el transporte y las emisiones de carbono;
- elaborar un nuevo marco europeo en materia de transporte urbano y uso del suelo sostenibles;
- reexaminar el equilibrio con otras políticas y programas europeos a fin de que el impacto general de la política europea contribuya en mayor medida al transporte sostenible;
- desarrollar sistemas de transportes inteligentes.

## 2. Observaciones generales

2.1. Las sociedades modernas tienen una fuerte dependencia del transporte. Los particulares utilizan los transportes para ir al trabajo, salir de compras, practicar actividades de ocio y desplazarse casi a cualquier lado donde deseen ir. Las empresas también necesitan el transporte para producir y suministrar bienes y servicios en todo el mundo.

2.2. Durante los dos últimos siglos el progreso tecnológico del sector del transporte ha permitido que aumenten de forma considerable las distancias que pueden recorrerse fácilmente a precios asequibles y ampliar la gama de bienes y servicios, y los modos de vida por los que puede optar un ciudadano. También han transformado el modo en que han ido evolucionando los asentamientos urbanos. Éstos ya no tienen por qué estar necesariamente agrupados en torno a pequeños centros que cuentan con infraestructuras a las que puede accederse sobre todo a pie. Pueden extenderse, reduciendo así su densidad de población, por extensas áreas comunicadas por redes de carreteras y sistemas de transporte.

2.3. Estos cambios han traído consigo muchos beneficios, pero también han generado problemas importantes. El continuo incremento de la demanda de transportes es fuente de congestión y de retrasos. Las comunidades locales pierden cohesión a medida que los servicios locales son sustituidos por otros situados en zonas más distantes y los habitantes pierden el contacto con sus vecinos. La mayor parte de los modos de transporte motorizados generan ruido y contaminación. La mayoría genera además emisiones de CO<sub>2</sub>, y el constante aumento de la demanda de transporte es una de las principales causas del cambio climático.

2.4. Durante muchos años los gobiernos consideraron que la ampliación de la oferta de transporte constituía un bien público. Las políticas y las inversiones públicas en este ámbito tenían por objeto la ampliación de las redes de transporte y la mejora de su accesibilidad para todos los tipos de público.

2.5. Asimismo, otros muchos programas y políticas de carácter público han contribuido a impulsar la demanda de desplazamientos y viajes cada vez más numerosos y con destinos más lejanos. Muchas de las nuevas promociones inmobiliarias se construyen con densidades demasiado bajas para poder estar comunicadas el transporte público y su concepción se basa en la hipótesis de que los habitantes utilizarán un medio de transporte privado para sus desplazamientos. La reorganización de escuelas, hospitales y otros servicios públicos ha tenido como efecto la creación de instalaciones de mayor tamaño, pero más distantes. Igualmente, los promotores de centros comerciales han preferido establecerlos en lugares extensos y de nueva construcción en la periferia de las ciudades.

2.6. Con todo, la percepción de estos fenómenos está cambiando progresivamente. Los ciudadanos están empezando a darse cuenta tanto de los inconvenientes como de las ventajas de los transportes. Las políticas públicas están también en una fase de adaptación. Las políticas y los programas de transporte deben seguir garantizando una cobertura satisfactoria de las necesidades fundamentales de transporte. Sin embargo, al mismo tiempo se es cada vez más consciente de que las políticas de transporte y de planificación territorial, entre otras cosas, deben incluir medidas para reducir o limitar la demanda general de transportes y animar a los ciudadanos a que utilicen modos de transporte más sostenibles, como los transportes públicos, los trayectos a pie y en bicicleta, de preferencia al automóvil privado.

2.7. Las amenazas cada vez más acuciantes que representan el cambio climático y la inseguridad del suministro de petróleo hace que sea cada vez más urgente resolver estos dilemas, adoptar medidas más energéticas para reducir la demanda de transporte y limitarla a los modos de transporte más sostenibles. Ello puede implicar cambios sustanciales en los modelos de uso del suelo urbano y de movilidad.

2.8. Se pueden determinar cuatro nuevos objetivos políticos clave para un transporte y un uso del suelo sostenibles:

- animar a las personas a que escojan su lugar de residencia en función de la cercanía a su lugar de trabajo, educación y ocio, o procurar que se creen puestos de trabajo y centros de enseñanza más cercanos a las zonas residenciales, a fin de reducir la congestión, la contaminación y las emisiones de gases de efecto invernadero, y restablecer la viabilidad de las comunidades locales;
- animar a las personas que puedan hacerlo a utilizar los transportes públicos o a desplazarse a pie o en bicicleta cuando sea posible, desincentivando el uso del automóvil;
- animar a las empresas a que recurran en mayor medida a fuentes de suministro más cercanas y a mano de obra local a fin de limitar los movimientos de transporte debidos a su actividad;
- suscitar una renovación del interés por destinos de vacaciones más locales a fin de reducir o limitar la demanda creciente de transporte aéreo y las repercusiones negativas que ello tiene para el medio ambiente.

2.9. Existe una inmensa dinámica social y económica que subyace a esta demanda creciente de transportes, y no es tarea fácil frenar o invertir esta tendencia. La experiencia ha puesto de manifiesto que esta labor sólo podría llevarse a cabo con éxito si la política de transporte se elabora de forma integrada con objeto de vincular el transporte, la planificación territorial y otras políticas para que se refuercen mutuamente y se desarrollen de manera abierta, transparente y democrática con objeto de asegurarse un apoyo político y de la opinión pública suficiente en todos los niveles de gobierno. En el desarrollo de nuevas estrategias y políticas deberá prestarse una atención particular a las necesidades de los ancianos, las personas con discapacidad y las familias de bajos ingresos.

### 3. Elementos de una política de transporte y uso del suelo coordinada y sostenible

3.1. Las políticas de ordenación del territorio y otras políticas conexas que pueden fomentar unos transportes urbanos más sostenibles incluyen:

- fomentar desarrollos urbanísticos con más densidad de población;
- promover modalidades compactas de desarrollo urbano en las que todos los servicios importantes estén situados a distancias más cortas;
- fomentar el desarrollo o la expansión de ciudades de tamaño pequeño y mediano en vez de seguir ampliando las grandes ciudades, que están llegando ya al límite de sus capacidades;
- limitar la expansión de las ciudades hacia las zonas verdes circundantes y la creación de cinturones verdes dentro y en torno a las ciudades, etc.;
- fomentar el establecimiento de equipamientos locales de dimensiones más reducidas (comercios, escuelas, iglesias, hospitales, oficinas de la administración pública, etc.) que presten servicio a una zona geográfica más limitada y desincentivar la implantación de estructuras más grandes y distantes que cubran zonas geográficas de mayor tamaño y más dispersas;
- fomentar desarrollos de usos mixtos en vez de separar las distintas funciones entre zonas que sólo son accesibles en automóvil o en transportes públicos;
- animar a las personas a que vivan más cerca de su lugar de trabajo o de otros destinos a donde se desplacen regularmente;
- fomentar el trabajo a domicilio, aprovechando plenamente el potencial de Internet;
- favorecer la construcción de instalaciones de gran tamaño (públicas o privadas) en lugares fácilmente accesibles mediante el transporte público y limitar la superficie de estacionamiento reservado a los automóviles o imponer tarifas elevadas por aparcar;
- animar a las empresas a que desarrollen sus actividades en lugares que sean de fácil acceso con los transportes públicos para los trabajadores, los proveedores y los consumidores locales;

- animar a las empresas a buscar mano de obra y proveedores locales y a servir sus productos en los mercados locales, evitar las ventas a distancia y atenuar las consecuencias de la globalización;
- introducir una internalización de los costes externos justificada desde el punto de vista técnico.

3.2. Las políticas de transporte que pueden fomentar un transporte urbano más sostenible incluyen:

- promover la utilización de vehículos de transporte público de buena calidad, limpios, de fácil acceso y eficientes energéticamente;
- convertir la inversión en carreteras en inversión en transportes públicos;
- promover vías o carriles reservados a los transportes públicos;
- limitar el espacio y el tiempo de estacionamiento para los vehículos privados en los centros de las ciudades;
- fomentar los planes de creación de zonas peatonales, vías para bicicletas y peatones y caminos;
- promover planes de gestión de la movilidad;
- sensibilizar a los ciudadanos proporcionándoles información sobre viajes;
- impulsar la introducción de impuestos por la utilización de las red viaria;
- hacer que los impuestos que gravan los automóviles y el combustible integren todas las externalidades que este tipo de transporte tiene para la sociedad, incluidas las emisiones de carbono y otros tipos de contaminación;
- exhortar a las autoridades a establecerse en barrios en que puedan instalar todas sus oficinas, animar a los funcionarios a que utilicen medios de transporte públicos para desplazarse al trabajo y aplicar normas que favorezcan el horario flexible.

3.3. No obstante, la experiencia demuestra que estas políticas no pueden aplicarse de manera aislada. Sólo son eficaces y políticamente aceptables cuando se introducen en el marco de una estrategia global que integre objetivos vinculados al uso del suelo y al transporte y asocie a diferentes partes interesadas del sector público y a numerosos actores del sector privado.

3.4. Por ejemplo, las restricciones a la utilización del transporte privado en las ciudades, como por ejemplo la limitación de las superficies de estacionamiento, la tarificación del uso de las carreteras o las tasas de aparcamiento sólo son aceptables y eficaces cuando los medios de transporte público constituyen una alternativa suficientemente atractiva, es decir, si son limpios, seguros, frecuentes, fiables y asequibles. Además, deberán tenerse especialmente en cuenta las necesidades de los ancianos, las personas con discapacidad y las familias de bajos ingresos.

3.5. Del mismo modo, fomentar el uso de la bicicleta exige adoptar una panoplia de medidas que prevén, en particular, crear carriles para bicicletas y aparcamientos seguros y adaptados en los espacios tanto públicos como privados, incentivar la utilización de la bicicleta en lugar del coche por los ciudadanos que puedan hacerlo, animar a los empresarios a que sufragan parte de los gastos de movilidad de sus empleados y desarrollar una cultura favorable a la bicicleta.

3.6. Asimismo, fomentar la implantación de comercios y otros servicios locales requiere formular exigencias convenientes en materia de subdivisión en zonas tanto para impulsar las estructuras locales de pequeño tamaño como para desincentivar la construcción, en la periferia de las ciudades, de instalaciones a las que sólo pueda accederse en automóvil; también son necesarias políticas fiscales que potencien los servicios locales, programas de regeneración urbana que refuercen el atractivo de los pequeños equipamientos locales y asociaciones vecinales locales que sirvan como catalizadores.

3.7. No será fácil frenar e invertir las tendencias que han dominado el desarrollo de las ciudades y el transporte urbano desde hace más de un siglo. La mayor parte de las medidas introducidas hasta la fecha se han adoptado a nivel local, caso por caso y con fines experimentales. Los conflictos entre los distintos órganos y los diferentes niveles de gobierno han obstaculizado los avances. Es necesario superar los obstáculos que plantean muchos intereses creados públicos y privados.

3.8. La amenaza cada vez más grave del cambio climático y el hecho de que la contribución del transporte a la emisión de gases de efecto invernadero siga aumentando introduce un nuevo matiz de urgencia en estos problemas. No podemos permitir que se prolongue la situación de inercia actual. Es necesaria una transición mucho más rápida hacia modelos de transporte urbano y de ordenación del territorio más sostenibles.

#### 4. Medidas de carácter local y nacional

4.1. A nivel local, el papel principal debe corresponder a los entes locales competentes en materia de ordenación del territorio, en colaboración con los responsables locales de los transportes y la red viaria, así como con otros organismos públicos. Las autoridades responsables de la planificación deben elaborar planes de ordenación territorial que orienten el modelo de desarrollo y de conexiones de transporte a fin de reforzar, con el tiempo, la sostenibilidad de los modelos de transporte (con el desarrollo de los sistemas de transportes inteligentes). Las autoridades responsables del transporte deben completar estas medidas de uso del suelo con disposiciones destinadas a garantizar que los transportes públicos sean lo suficientemente frecuentes, fiables y asequibles para constituir una alternativa aceptable al transporte privado. En estrecha colaboración, estos servicios deben elaborar estrategias integradas de transporte y de uso del suelo sostenibles. Hay que asociar a otros organismos públicos y promotores importantes y pedirles que tengan en cuenta plenamente la incidencia del transporte en sus propias estrategias futuras.

4.2. Es obvio que se necesitará tiempo para evolucionar hacia un modelo más sostenible de transporte urbano y de uso del suelo. El objetivo de las estrategias integradas debe ser garantizar que cada vez que se modifiquen las redes de transporte y se emprenda un proyecto de desarrollo o de remodelación urbana, cada etapa sucesiva represente un paso dado en la buena dirección. Algunas ciudades europeas ya han realizado progresos en este sentido y han introducido políticas innovadoras de gran alcance destinadas a promover un transporte más sostenible. Por regla general, sin embargo, la mayoría de las ciudades siguen chocando con la falta de competencias, de recursos financieros, de voluntad política y de comprensión y apoyo por parte de los ciudadanos. También se hallan bajo presión para competir a fin de atraer nuevos desarrollos de carácter no sostenible. Es necesario concebir un nuevo modelo de cooperación para construir ciudades de futuro más policéntricas, compactas y sostenibles. Hay que sostener y apoyar este movimiento de transición urbana.

4.3. A las autoridades nacionales (y regionales) corresponde desempeñar un papel esencial para facilitar y permitir la adopción de medidas apropiadas en el nivel local. A veces, los gobiernos nacionales podrán verse obligados a reestructurar instituciones y órganos locales o a redefinir sus ámbitos de competencia con objeto de facilitar la elaboración de estrategias verdaderamente integradas. O es posible que soliciten y animen a los distintos órganos locales y administraciones gubernamentales interesados a que trabajen en asociación para poner a punto estrategias integradas. Del mismo modo, puede ser necesario que ofrezcan incentivos, consoliden los conocimientos y las experiencias disponibles y garanticen la coordinación de las políticas en todos los niveles de gobierno.

4.4. Por lo general, los gobiernos nacionales son responsables del marco reglamentario básico que rige la elaboración de los planes de ordenación territorial y la normativa sobre los nuevos desarrollos urbanos; aportan también los medios que permiten a los entes locales controlar estos desarrollos para que sean coherentes con una estrategia integrada.

4.5. En general, los gobiernos nacionales son también los responsables de fijar el marco financiero básico que regula la actividad de las empresas de transporte público y a menudo pueden verse obligados a financiar inversiones de gran cuantía que resultan necesarias. Controlan igualmente los marcos fiscales y los regímenes impositivos, la tarificación y las subvenciones, que tienen una importancia crucial para las decisiones individuales y colectivas relativas al uso del suelo, el desarrollo y el transporte.

4.6. Los gobiernos nacionales desempeñan un papel esencial a la hora de sensibilizar a la opinión pública sobre los riesgos que se derivan de la amenaza del cambio climático y del agotamiento de los recursos, así como sobre la necesidad de actuar de manera más urgente y decidida para modificar los modelos de transporte y de desplazamiento. Es necesario que todos los gobiernos de Europa elaboren estrategias o marcos generales que integren el uso del suelo y el transporte en sus ciudades y municipios.

#### 5. Acción en el nivel europeo

5.1. Hasta ahora, las políticas y medidas adoptadas por la UE en el ámbito de los transportes se han centrado en la creación y ampliación de las principales redes de transporte que conectan las distintas partes de Europa. Los fondos regionales y el Fondo de Cohesión han desempeñado un papel importante en el desarrollo de estas redes, en particular en lo que se refiere a la ampliación de las grandes redes de carreteras. Actuando de este modo, Europa tendió a fomentar un movimiento de expansión y dispersión cada vez más marcado en numerosas grandes ciudades europeas y a hacer más difícil la vuelta a un modelo más sostenible de transporte urbano y de ordenación del territorio.

5.2. Recientemente, la Comisión ha asumido el reto que supone promover modelos más sostenibles de transporte urbano. Ha puesto de relieve muchas de las cuestiones clave en su «Libro Verde – Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana» y en el informe técnico sobre la elaboración de planes para un transporte urbano sostenible que lo acompañaba. La UE ha aportado fondos de inversión procedentes del Fondo de Cohesión y de los Fondos Estructurales y del Banco Europeo de Inversiones. Ha fomentado asimismo el intercambio de mejores prácticas y ha concedido subvenciones de pequeña cuantía a proyectos de investigación, desarrollo y demostración, por ejemplo en el marco del programa Civitas. Estas actividades han resultado útiles y podrían aún continuarse y ampliarse de manera provechosa. Sin embargo, no sirven en absoluto para impulsar la transformación.

5.3. En la actualidad los nuevos retos que plantean el cambio climático y la necesidad imperativa de emprender acciones en todos los ámbitos para limitar las emisiones de CO<sub>2</sub> ponen de relieve la necesidad creciente de un esfuerzo colectivo europeo. Sólo una iniciativa europea de gran envergadura puede dar el impulso requerido al proceso de evolución hacia estructuras más coordinadas de transporte y modelos de uso del suelo sostenibles en el futuro.

5.4. No cabe duda de que la UE dispone de competencias limitadas en este ámbito y la aplicación del principio de subsidiariedad implica que la mayor parte de las competencias primordiales en materia de transporte local y planificación territorial seguirán en manos de los niveles nacional y local. No obstante, el Comité considera que hay margen para reforzar considerablemente la actividad europea con objeto de catalizar y promover la adopción de medidas en los niveles nacional y local, en particular habida cuenta del destacado papel de Europa en la lucha contra el cambio climático y en el impulso para reducir las emisiones de carbono.

**5.5. El Comité respalda las recientes recomendaciones del Parlamento Europeo y del Comité de las Regiones relativas al refuerzo del papel de la UE en este ámbito. El Comité recomienda que la Comisión adopte ahora una estrategia de cinco puntos en el marco de un nuevo plan de acción:**

5.6. *A. Empezar un nuevo esfuerzo de investigación de gran envergadura sobre la interacción entre el transporte y el uso del suelo*

Existe una larga tradición de eminentes proyectos de investigación sobre la interacción entre el transporte y el uso del suelo realizados en el ámbito del Cuarto y Quinto programas marco de investigación y desarrollo (como la que se documenta, por ejemplo, en Marshall and Banister, eds. *Land Use and Transport: European Research: Towards Integrated Policies*. Londres y Amsterdam: Elsevier, 2007). Esta tradición de investigación se interrumpió en el Sexto y Séptimo programas marco europeos de IDT. El cambio climático y la posibilidad de una futura escasez de energía constituyen nuevos retos para la planificación urbana y exigen que se efectúe una labor de investigación orientada en función de las políticas, a fin de proporcionar a los responsables de la toma de decisiones información fiable sobre las consecuencias probables de las posibles estrategias integradas destinadas a abordar el aumento de los precios de la energía y a alcanzar los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero fijados por la UE. Por consiguiente, es necesario revisar y actualizar los resultados de los estudios anteriores a la luz de los cambios fundamentales que hubieran podido producirse en las condiciones preexistentes. En particular deberán analizarse cuanto antes las cuestiones políticas siguientes:

- *Adaptación al cambio climático:* ¿qué combinación de las políticas de transporte y de uso del suelo es necesaria y viable para reducir los riesgos previsibles que entraña el cambio climático, como las inundaciones, los corrimientos de tierras, las tormentas, las olas de calor, etc.?
- *Atenuación del cambio climático:* ¿cuál es la combinación de políticas de transporte y de uso del suelo que ofrece más posibilidades de alcanzar los objetivos de contribución del sector del transporte a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero fijados por la UE y los Estados miembros para 2020 y 2050, y que entraña menos efectos negativos en términos de costes para la economía, la equidad social y la calidad de vida?
- *Acceso a los servicios básicos:* ¿cuál es la mejor combinación de políticas de transporte y de uso del suelo para satisfacer las normas mínimas de acceso mediante transporte público a los

servicios básicos (sanidad, comercio al por menor, educación) y vida social (incluidas en particular las necesidades de los ancianos, las personas con discapacidad y las familias de bajos ingresos), si se tiene en cuenta el envejecimiento y la disminución de la población, así como los elevados precios de la energía?

5.7. *B. Elaborar y acordar un conjunto de indicadores que sirvan para medir en qué medida una zona urbana ha avanzado hacia un transporte más sostenible*

Estos indicadores podrían incluir, por ejemplo, la proporción de desplazamientos realizados con un modo de transporte sostenible (trayectos a pie, en bicicleta y en transportes públicos) y no con un transporte individual. Podría incluir también datos sobre el tamaño de la zona geográfica cubierta por cada uno de los servicios (escuelas, hospitales, oficinas de la administración pública, centros comerciales) y sobre la manera en que estas zonas podrían reducirse progresivamente fomentando la implantación de servicios locales de menor tamaño, con el mantenimiento de las unidades descentralizadas de servicios públicos, que permitan reducir el tiempo de desplazamiento.

5.8. *C. Iniciar una revisión a escala europea de las prácticas actuales en materia de transporte urbano y uso del suelo*

El principal objetivo debería ser determinar cuáles son los dispositivos institucionales, legislativos y financieros más útiles para favorecer la transición hacia un transporte urbano y un uso del suelo sostenibles. Esta revisión podría, en particular, centrarse en algunas de las ideas más recientes y controvertidas como las siguientes:

- sistemas de tarificación del uso de las carreteras y los aparcamientos de pago, o la restricción de las posibilidades de estacionamiento en los centros de las ciudades;
- sistemas de financiación del desarrollo de sistemas de transporte público satisfactorios y de apoyo a su funcionamiento;
- sistemas que permiten pedir a los promotores de instalaciones de gran tamaño abiertas al público que construyan las conexiones apropiadas con el transporte público y que limiten su oferta de aparcamientos destinados a los vehículos privados;
- dispositivos que permitan, por una parte, pedir a los promotores públicos y privados que tengan en cuenta la repercusión del transporte a la hora de elaborar sus propios planes futuros y, por otra quizá, imponer tasas o impuestos a los promotores y los explotadores de instalaciones de gran tamaño por los desplazamientos suplementarios y el impacto en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> que sus decisiones supone para las comunidades.

5.9. *D. Elaborar un nuevo marco europeo en materia de transporte urbano y uso del suelo sostenibles*

Este marco podría incluir los elementos siguientes:

- orientaciones para las estrategias nacionales de los Estados miembros destinadas a promover el transporte urbano y un uso del suelo sostenibles. A su vez, cada estrategia nacional debería dar mandato a los entes locales responsables de la planificación, el transporte y el servicio de obras públicas y red viaria (así como a otros organismos públicos pertinentes) para que colaboren en la elaboración de planes de transporte urbano y de ordenación del territorio sostenibles para cada ciudad o gran conjunto residencial urbano;

- directrices sobre buenas prácticas y evaluación comparativa en la elaboración de las estrategias locales, en particular, las disposiciones relativas a la consulta sistemática y a gran escala de los ciudadanos y de todas las partes interesadas, con el fin de sensibilizar adecuadamente al público sobre los cambios necesarios y obtener el consenso más amplio posible sobre la manera de avanzar;
- indicadores que permitan medir los progresos realizados en materia de sostenibilidad y evaluar la contribución aportada por las diferentes ciudades y regiones a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> gracias a la aplicación de planes de carácter más sostenible;
- disposiciones relativas a la concesión de ayudas económicas –a nivel comunitario o nacional– destinadas a financiar las inversiones necesarias para la aplicación de las estrategias a

largo plazo. El programa Civitas ha prestado apoyo a algunas iniciativas excelentes y el Comité considera que debería ampliarse su alcance.

5.10. *E. Revisar otros textos legislativos y programas de gastos comunitarios que tengan repercusión en el transporte y el uso del suelo*

Buena parte de los gastos comunitarios en el ámbito del transporte se han centrado en la ampliación de las infraestructuras viarias, ferroviarias y aéreas para apoyar el crecimiento económico, y únicamente se ha llevado a cabo una evaluación limitada de su impacto en términos de emisiones de CO<sub>2</sub> y sostenibilidad. Ahora sería conveniente reevaluar el equilibrio de estos programas, introducir una evaluación sistemática del impacto de estas inversiones para las emisiones de CO<sub>2</sub> y, en la medida de lo posible, reorientar los programas para que apoyen en mayor medida el transporte público, el ferrocarril y los transportes urbanos sostenibles y no fomenten una mayor generalización del transporte de larga distancia que produce emisiones de carbono considerables.

Bruselas, 16 de julio de 2009.

*El Presidente  
del Comité Económico y Social Europeo*  
Mario SEPI

---