



Comité Económico e Social Europeu

Bruxelas, 4 de Maio de 2007

**ASSEMBLEIA PLENÁRIA
DE 25 E 26 DE ABRIL DE 2007**

SÍNTESE DOS PARECERES ADOPTADOS

Os pareceres do CESE podem ser consultados na íntegra e nas línguas oficiais no sítio Internet do CESE, cujo endereço é o seguinte:

http://eesc.europa.eu/activities/press/summaries_plenaries/index_pt.asp

A Assembleia Plenária foi marcada pela intervenção de **Engelbert LÜTKE DALDRUP**, Secretário de Estado do Ministério Federal dos Transportes, Construção e Desenvolvimento Urbano da Alemanha, em nome da Presidência em exercício do Conselho, sobre a adopção de pareceres exploratórios.

1. POLÍTICA DE EMPREGO

- ***Orientações para as políticas de emprego***

- **Relatora:** M. O'Neill (Interesses diversos - UK)

- **Referências:** COM(2006) 815 final – 2006/0271 (COD) – CESE 608/2007

- **Pontos principais:**

Nos termos do n.º 2 do artigo 128.º do Tratado CE, a validade para 2007 das actuais orientações de emprego tem de ser confirmada por decisão do Conselho, subsequente a consulta do Parlamento Europeu, do Comité das Regiões e do Comité Económico e Social Europeu.

O CESE:

- apoia a proposta de confirmação da validade para 2007 das Orientações para o Emprego 2005-2007, tendo em conta as principais áreas de preocupação e as recomendações;
- recomenda vigorosamente a divulgação alargada e atempada às partes interessadas do calendário e do processo a adoptar, a fim de maximizar os benefícios deste processo, tirar partido da boa vontade e garantir o máximo de participação das partes interessadas e permitir tempo suficiente para as respostas ao nível comunitário e nacional, na fase de elaboração;
- recomenda que se dê maior relevo à inclusão de pessoas com necessidades especiais nas novas orientações para o emprego, com objectivos específicos e maior reconhecimento dos requisitos de política social. O CESE salienta a importância do envolvimento dos parceiros sociais e da sociedade civil numa fase tão precoce quanto possível da elaboração das orientações pela Comissão, bem como da sua consulta sobre o documento final;
- apela para metas mais ambiciosas e mensuráveis, que possam ser aferidas, nas novas orientações ao nível comunitário e dos Estados-Membros, bem como para aumentar as competências de aplicação da Comissão;
- recomenda a disponibilização de sistemas de TIC adequados em todos os Estados-Membros para garantir a recolha de dados e facilitar o acompanhamento e a avaliação tanto pelos Estados-Membros como pela Comissão;
- continua a recomendar que os programas nacionais de reforma incluam elementos comprovativos mais concretos de objectivos definidos, prazos, previsão de custos e de orçamentos atribuídos.

- **Contacto:** *Susanne JOHANSSON e Anna REDSTEDT*
(Tel.: 00 32 2 546 84 77 – e-mail : susanne.johansson@esc.eu.int)
(Tel.: 00 32 2 546 92 33 – e-mail : anna.redstedt@eesc.europa.eu)

2. MERCADO DOS SERVIÇOS

- ***Serviços postais – conclusão do mercado interno***

- **Relator:** R. HENCKS (Trabalhadores – LU)
- **Referências:** COM(2006) 594 final – 2006/0196 COD – CESE 614/2007
- **Pontos principais:**

Os serviços postais têm uma relevância socio-económica considerável para a coesão económica, social e territorial e para a realização da estratégia de Lisboa. Estes serviços contribuem directamente para as relações sociais e os direitos fundamentais de cada um, para a ligação e a solidariedade das populações e dos territórios, para a competitividade da economia europeia e, finalmente, para o desenvolvimento sustentável.

O principal problema colocado pela organização da última fase da abertura do mercado postal em 1 de Janeiro de 2009 consiste na definição da via a seguir para a manutenção de um sector postal eficiente e competitivo que continue a oferecer um serviço de grande qualidade e a preços acessíveis aos particulares e às empresas na Europa, respeitando os interesses da competitividade da economia, das necessidades dos cidadãos, independentemente da sua situação geográfica, financeira ou outra, do emprego e do desenvolvimento sustentável.

O CESE considera que os elementos fornecidos para apoiar o projecto da Comissão não garantem, com a segurança necessária, o financiamento sustentável do serviço universal em cada um dos Estados-Membros, particularmente nos que estão em condições difíceis do ponto de vista da geografia física e humana, não podendo, assim, invalidar presentemente o financiamento através de um sector reservado que deu provas de eficácia e equidade em muitos Estados-Membros.

À luz de todas as incertezas e riscos em torno da abertura total do mercado postal, a data-limite de 1.1.2009 é irrealista, sobretudo porque os operadores postais dos Estados-Membros que aderiram à União a partir de 2004 não terão tempo suficiente para se adaptar à nova situação.

Assim, o CESE solicita, em primeiro lugar, a prorrogação da Directiva, prevendo-se, em segundo lugar, uma eventual liberalização completa do sector postal em 1.1.2012, sob reserva de, entretanto, serem encontradas propostas credíveis de financiamento que tragam um valor acrescentado em relação ao sector reservado partindo de uma estreita concertação entre todas as partes envolvidas e, em terceiro lugar, a integração no serviço universal dos envios postais

específicos expedidos ou endereçados a invisuais ou com insuficiências visuais e às suas organizações.

- **Contacto:** Agota BAZSIK
(Tel. : 00 32 2 546 86 58 – e-mail : agota.bazsik@eesc.europa.eu)

3. CONCORRÊNCIA

- ***Relatório sobre a política de concorrência 2005***

- **Relator:** I. GARAI (Interesses Diversos – HU)
- **Referências:** COM(2006) 761 final – CESE 602/2007
- **Pontos principais:**

A política e o direito da concorrência são um instrumento que permite aos governos fixar práticas de mercado equitativas e garantir a sua aplicação através de regras materiais e processuais de direito administrativo.

As distorções de concorrência atingem tanto os trabalhadores e os consumidores como as empresas e a economia em geral.

O CESE considera que a concorrência deveria ser entendida numa acepção bastante mais lata e que, especialmente no caso dos consumidores, dos trabalhadores e das PME, os interesses a longo prazo podem divergir de forma significativa dos interesses imediatos de uma situação de concorrência "perfeita". O relatório de 2005 deixa transparecer claramente que a DG Concorrência está ciente de todos os aspectos relevantes da concorrência económica dentro e fora da UE, bem como do papel que lhe incumbe com vista à segurança jurídica na matéria, tanto mais que os tribunais e as autoridades nacionais da concorrência também podem aplicar a *jurisprudência essencial* da União Europeia.

- **Contacto:** M.BĚLAŘOVÁ-CARABIN
(Tel.: 00 32 2 546 83 03 – e-mail: magdalena.belarova-carabin@esc.eu.int)

4. POLÍTICA INDUSTRIAL

- ***Desenvolvimento da cadeia de valor e de fornecimento***

- **Relator:** J. VAN IERSEL (Empregadores – NL)
- **Co-relator:** E. GIBELLIERI (Trabalhadores – IT)

– **Referências:** Parecer de iniciativa – CESE 599/2007

– **Pontos principais:**

O CESE apela aos decisores para que, apoiados em abordagens nacionais e comunitárias interactivas, prestem atenção específica ao conceito de cadeia de valor e de aprovisionamento, ou antes, de redes industriais e interacção empresarial.

Há diferenças substanciais no modo como as empresas são afectadas por este estado de coisas, dependendo da sua dimensão, da sua posição nas cadeias/redes de aprovisionamento e dos sectores em que operam. Os fornecedores de relativamente pequena e média dimensão, que intervêm numa fase inicial ou em fases intermédias, deparam-se frequentemente com obstáculos. Quando se quer referir a estes, o presente documento fala de EII (empresas iniciais e intermédias), uma vez que não se definem pelos dados empresariais mensuráveis (volume de negócios, postos de trabalho) mas sim pela sua posição na cadeia de valor e de aprovisionamento.

Destas, as mais inovadoras e criativas revestem-se de importância decisiva para a economia em rede. O volume do seu desenvolvimento é tão significativo que tem um impacto considerável, não só ao nível microeconómico como também em termos macroeconómicos. O CESE considera necessário melhorar o ambiente no qual estas empresas operam. O presente parecer identifica os principais desafios e apresenta uma série de propostas políticas, nomeadamente:

- mudar as atitudes em relação às EII;
- melhorar a cooperação e a confiança mútua entre estas empresas;
- facilitar o acesso ao financiamento;
- reduzir o efeito dos bloqueamentos internos e externos;
- impor o respeito dos direitos de propriedade intelectual;
- combater distorções da concorrência mediante a utilização coerente, mais eficiente e em tempo útil, dos instrumentos de defesa do comércio da UE contra importações desleais;
- fomentar a qualificação e o empreendedorismo;
- atrair para as EII jovens qualificados, especialmente no campo da engenharia;
- implementar o novo estilo na política industrial da UE, incluindo a sua abordagem sectorial;
- otimizar a utilização do 7.º programa-quadro;
- aprovar legislação específica e reduzir a burocracia.

Muito mais se deveria fazer para aumentar a consciencialização do papel que as EII desempenham nas mutações industriais e nos processos de globalização. A aplicarem-se algumas ou todas as propostas acima referidas, haverá requisitos que terão de ser cumpridos uns pelas empresas, outros pelos responsáveis políticos e outros ainda por ambos. Em qualquer circunstância, essa aplicação terá de ser feita em estreita cooperação com todas as partes interessadas, inclusivamente comités de diálogo sectoriais.

- **Contacto:** José Miguel CÓLERA RODRÍGUEZ
(Tél. : 00 32 2 546 9629 – e-mail : josemiguel.colerarodriguez@eesc.europa.eu)

5. TRANSPORTES E INFRA-ESTRUTURAS

- **Transporte nas áreas urbanas e metropolitanas;**

- **Relator:** L. RIBBE (Interesses Diversos – DE)
- **Referência:** Parecer exploratório – CESE 615/2007
- **Pontos principais:**

O CESE vê com extrema preocupação a notória diminuição da percentagem do transporte público de passageiros no tráfego total, que regista um forte crescimento nas cidades, não só na UE 15, mas também muito particularmente nos novos Estados Membros, sendo que nestes se processa com extrema rapidez.

A crescente pressão sentida nas cidades devido aos fluxos de tráfego, sobretudo do trânsito automóvel, está na origem de uma série de problemas ainda por resolver, sendo por isso necessária uma acção concertada da Comissão, dos Estados Membros e dos municípios para inverter esta tendência.

O CESE considera que é duplamente necessário melhorar a qualidade de vida e a protecção do ambiente nas cidades e cumprir os objectivos em matéria de alterações climáticas e de eficiência energética. Para tal, a grande premissa de qualquer política de transportes e de planeamento urbano deveria ser, em primeiro lugar, na opinião do CESE, não deixar "surgir" o tráfego, e a segunda prioridade deveria ser (tentar) colmatar as necessidades de mobilidade o mais possível com meios de transporte sustentáveis do ponto de vista ambiental, ou seja com transportes públicos de passageiros, bicicleta ou andar a pé.

As cidades devem ser agradáveis, e é contraindicado conceber cidades para os automóveis. Está volvido o tempo em que se podia dar igual apoio a todos os modos de transporte, pois já não há dinheiro nem espaço para tal.

De futuro, o planeamento urbanístico municipal deve evitar a continuação da dispersão descontrolada e a separação funcional das zonas urbanas, por forma a evitar o mais possível o aparecimento de tráfego.

Por razões de saúde, de interesse geral para todos os grupos da população, sobretudo para as pessoas com deficiência, e ainda para se assegurar uma oferta básica de mobilidade, o Comité

considera o alargamento da oferta de serviços de transporte um domínio de acção importante para a Comissão, o Parlamento, os governos nacionais e os municípios.

O CESE recomenda à Comissão, ao Conselho e muito particularmente ao Comité das Regiões que procedam a um estudo sobre os factores de êxito nas cidades, cuja evolução em matéria de transportes urbanos sustentáveis foi positiva e por que razão em muitas outras a evolução continua a ser negativa.

- **Contacto** : *Sven DAMMANN*
(Tél. : 00 32 2 546 93 66 – e-mail : sven.dammann@esc.europa.eu)

- **Promoção do tráfego velocipédico transfronteiriço**

- **Relator-geral**: J. SIMONS (Empregadores – NL)

- **Referência**: Parecer exploratório – CESE 616/2007

- **Contact** : *M. Sven Dammann*
(Tél. : 00 32 2 546 93 66 – e-mail : sven.dammann@esc.europa.eu)

- **Livro Verde - Para uma política marítima da União**

- **Relatora**: A. BREDIMA-SAVOPOULOU (Empregadores – EL)

- **Co-relatores**: E. CHAGAS (Trabalhadores – PT)
S. NILSSON (Interesses Diversos – SE)

- **Referências**: COM(2006) 275 final – CESE 609/2007

- **Pontos principais**:

Nos seus objectivos estratégicos para 2005-2009, a Comissão assinalou: “torna-se especialmente necessário termos uma política marítima abrangente, orientada para o desenvolvimento de uma economia marítima florescente [...] de uma forma sustentável para o ambiente. Com base numa comunicação de 2 de Março de 2005, a Comissão decidiu que o Livro Verde sobre a futura política marítima da UE constituiria um primeiro passo para o estabelecimento de uma política marítima global da UE.

O CESE apoia a maior parte das propostas do Livro Verde (sobre pescas, portos, construção naval, transporte marítimo, regiões costeiras, energia offshore, I&D, ambiente, turismo, biotecnologia marinha) sob reserva das observações na especialidade. Acolhe favoravelmente o reconhecimento no Livro Verde de que o transporte marítimo, porque é internacional, exige regras globais. É necessário que a UE adopte medidas positivas para inverter a imagem negativa

do transporte marítimo na opinião pública e para que o contributo deste sector para a sociedade seja devidamente apreciado.

Os "clusters" marítimos devem ocupar uma posição central na futura política marítima da União Europeia. O CESE entende que a UE deveria encomendar um estudo para definir os "clusters" marítimos e compará-los com os de outras áreas geográficas. Uma política marítima integrada deve centrar-se num investimento acrescido na educação e formação profissional que fomente serviços seguros, eficientes e de alta qualidade. O CESE verifica que os pescadores e o pessoal do mar não são abrangidos por alguma da legislação social e laboral europeia e, designadamente pelas directivas respeitantes aos despedimentos colectivos, às transferências de empresas, sobre informação/consulta e sobre destacamento de trabalhadores no âmbito da prestação de serviços. A este propósito, o CESE convida a Comissão a reconsiderar esta exclusão e entende que os parceiros sociais deveriam ser associados a esta reflexão.

O CESE observa que os navios utilizam combustível de fraca qualidade porque as refinarias não produzem combustível de melhor qualidade para este fim. O CESE convida a Comissão a abordar a questão da qualidade do combustível para os navios de forma a realizar progressos no que diz respeito à emissão de gases provenientes das embarcações.

O CESE preconiza estados "costeiros de qualidade" que são o elo que falta na cadeia de qualidade. A UE deveria submeter este conceito a uma reflexão na OMI tendo em vista elaborar critérios mensuráveis para avaliar o desempenho dos estados costeiros.

- **Contacto** : *Maria José LOPEZ GRANCHA*
(Tel.: 00 32 2 546 87 13 – e-mail: mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu)

- ***A política portuária comum da UE***

- **Relator**: J. SIMONS (Empregadores – NL)
- **Referência**: Parecer de iniciativa – CESE 610/2007
- **Pontos principais**:

Depois de o PE ter rejeitado por duas vezes propostas da Comissão relacionadas com os portos, continua a ser válido o veemente apelo à adopção de determinadas disposições ao nível comunitário. É imperiosa uma orientação emanada da Europa para um desenvolvimento coerente dos portos. Com efeito, são temas recorrentes nas reuniões com as organizações portuárias: a concorrência entre os portos, o quadro financeiro em que operam, a capacidade dos portos, procedimentos mais rápidos para a sua ampliação, normas ambientais e condições equitativas. Os portos são também o único equipamento no sector dos transportes ainda sem uma marca europeia específica.

A UE pode fomentar padrões de elevada fiabilidade e segurança nos portos europeus através da concessão de apoio (financeiro) adequado a programas de formação e educação, e fazendo cumprir a legislação aplicável em matéria de segurança. A UE também poderá continuar a incitar os jovens a enveredarem por uma carreira portuária, à semelhança das suas iniciativas para aliciar os jovens para as actividades marítimas. Uma formação náutica de alta qualidade contribuirá para que haja no futuro pilotos de qualidade, capitães de porto e demais profissionais portuários em número suficiente.

Um debate fundamental sobre o desenvolvimento portuário sustentável é de importância vital no contexto da política comum europeia para os portos marítimos. Os portos têm uma responsabilidade importante na obtenção de elevados padrões ambientais e deveriam ser encorajados a investir mais neste domínio. Contudo, entretanto tornou-se bastante claro que os problemas também foram provocados, em grande medida, pela ambiguidade da própria legislação. Serão necessárias mais investigações para determinar se os programas de ordenamento territorial podem contribuir para criar maior certeza jurídica e mais oportunidades para o desenvolvimento dos portos.

Uma política europeia para os portos marítimos não implica necessariamente a produção de nova legislação. Os instrumentos jurídicos não vinculativos (*soft law*) em particular poderão constituir uma valiosa alternativa à legislação, por um lado, e a uma abordagem caso a caso, por outro lado. Em termos gerais, a política comum europeia para os portos marítimos não deve ser desnecessariamente intervencionista, devendo contudo garantir a aplicação das disposições do Tratado, quando necessário, e estimular um comportamento orientado para o mercado e o desenvolvimento de uma imagem positiva dos portos. A legislação comunitária em vigor que obsta a um desenvolvimento efectivo e sustentável dos portos marítimos deve ser eventualmente revista.

- **Contacto** : Maria José LOPEZ GRANCHA
(Tel.: 00 32 2 546 87 13 – e-mail: mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu)

- ***Logística do transporte de mercadorias – Mobilidade sustentável***

- **Relator**: R. BARBADILLO LÓPEZ (Empregadores – ES)

- **Referências**: COM(2006) 336 final – CESE 611/2007

- **Pontos principais**:

O transporte constitui um elemento integrante da logística da cadeia de abastecimento. A abordagem da Comissão está centrada na logística do transporte de mercadorias e cobre todos os modos de transporte. Um sector de transportes eficiente é uma premissa indispensável para manter e reforçar a competitividade da UE. É necessária uma gestão moderna dos complexos fluxos de transporte para aumentar a eficácia e garantir a cooperação entre os vários modos.

A logística desempenha um papel fundamental na garantia da mobilidade sustentável. A logística de transporte requer trabalhadores e gestores competentes e bem preparados, especializados e dispostos a respeitar as normas de segurança e de saúde. Haverá, por isso que conceber planos de formação em logística, ao nível básico e avançado, com a participação activa dos parceiros sociais.

Sendo o sector de transportes um grande consumidor da energia proveniente de combustíveis fósseis, é preciso estabelecer como prioridade a redução da sua dependência e a diminuição das emissões de CO₂, o que exige a elaboração de um programa específico I+D+i aplicável aos transportes e dotado de meios financeiros necessários, capaz de potenciar a utilização das energias alternativas. Uma política diferenciadora, especialmente em matéria fiscal, que favoreça a incorporação e a utilização de novas tecnologias respeitadoras do ambiente.

As novas tecnologias, especialmente o sistema europeu de navegação por satélite Galileo deveriam ser interoperáveis em toda a UE e acessíveis às PME. A I+D+i terá de continuar a ser um sector prioritário no âmbito do 7.º Programa-Quadro de Investigação, já que a inovação tecnológica moderna pode abrir novas perspectivas ao sector.

A criação de parâmetros de qualidade e de balcões únicos são elementos que contribuirão para desenvolver a logística de transporte na UE, já que a aferição da qualidade à escala europeia permitirá uma certa uniformidade na avaliação da sua eficiência. Por outro lado, o cumprimento coordenado e uniforme dos trâmites administrativos agilizará as formalidades aduaneiras.

Para conseguir alcançar os objectivos propostos, é imprescindível que os vários modos de transporte participem na elaboração do futuro Plano de Acção anunciado pela Comissão.

- **Contacto:** *Maria José LOPEZ GRANCHA*
(Tel.: 00 32 2 546 87 13 – e-mail: mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu)

- ***"Transporte marítimo de curta distância - exame intercalar***

- **Relator:** E. CHAGAS (Trabalhadores – PT)
- **Referências:** COM(2006) 380 final – CESE 612/2007
- **Pontos principais:**

O CESE tem repetidamente apoiado as medidas que visam o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância (TMCD) pelo seu potencial de crescimento e criação de emprego e como opção alternativa a outros modos de transporte menos respeitadores do ambiente, contribuindo para a redução do congestionamento do tráfego, dos acidentes e da poluição sonora e atmosférica.

No seu parecer sobre o programa apresentado em 2003, o CESE sublinhava a necessidade de valorizar o papel dos elementos de contacto (focal points) como ponte de contacto com a indústria e de facilitação da integração num sistema intermodal logístico. O CESE apela a um maior esforço por parte dos Estados Membros e parceiros sociais no desenvolvimento da rede de elementos de contacto.

É urgente que a Comissão e os Estados Membros assumam a responsabilidade de assegurar a criação de condições para o desenvolvimento dos diferentes modos de transporte, não só assegurando as infra estruturas que facilitem a intermodalidade mas também preenchendo a lacuna que a indústria não soube eliminar de uma verdadeira cooperação complementar no sentido de uma sustentabilidade económica mas também social e ambiental.

No que respeita às acções propostas no programa de promoção do transporte marítimo de curta distância adoptado em 2003, o CESE regista o progresso realizado e apela à rápida execução das restantes acções previstas e em particular a eliminação dos obstáculos identificados. O desenvolvimento dos elementos de contacto e o alargamento do seu âmbito de forma a englobarem a multimodalidade terrestre e a logística associada pode contribuir para a obtenção dos resultados desejados.

O CESE considera que a presente Comunicação deveria incluir a referência à criação de um “espaço marítimo comum comunitário”, passo que poderia contribuir decisivamente para que o TMCD assumisse um lugar de destaque no transporte de mercadorias intracomunitário. Faz todo o sentido que o transporte marítimo entre portos comunitários passe a ser tratado como transporte doméstico e não como internacional, com vantagens evidentes em termos de simplificação de procedimentos aduaneiros.

- **Contacto:** Sven DAMMANN
(Tél. : 00 32 2 546 93 66 – e-mail : sven.dammann@eesc.europa.eu)

- ***Segurança das infra-estruturas rodoviárias***

- **Relator:** J. SIMONS (Empregadores – NL)
- **Referências:** COM(2006) 569 final – 2006/0182 COD – CESE 613/2007

- **Pontos principais:**

O Comité considera louvável a iniciativa da Comissão de dar conteúdo ao terceiro pilar da política de segurança rodoviária, nomeadamente à gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária. Para além das acções que têm por objecto o condutor e as que são pensadas para introduzir melhorias no veículo, a directiva proposta pretende garantir a integração da segurança em todas as fases de planeamento, projecto e serviço da infra-estrutura rodoviária na rede

transeuropeia de transportes (RTE-T). Em matéria de segurança rodoviária, todos estes factores são importantes.

Embora o Comité esteja ciente de que o impacto destas medidas na infra estrutura rodoviária será em geral, nos casos em que a infra-estrutura está bem desenvolvida, muito menor do que o causado pelas que se dirigem ao condutor ou ao veículo, é sua convicção que também neste caso será necessário usar de todos os meios para melhorar a segurança rodoviária e reduzir o número de vítimas da estrada.

As medidas propostas para o terceiro pilar da política de segurança rodoviária não deveriam, na opinião do Comité, circunscrever-se à rede transeuropeia de transportes (RTE T), mas estender-se a todas as estradas fora das zonas urbanas dos Estados Membros, onde se sabe que a sinistralidade é mais elevada. Se afinal o objectivo é reduzir ao mínimo o número de vítimas e se constata que é possível conseguir um "ganho" decorrente da diminuição do número de mortes de 1.300 para 600 noutra infra-estrutura que não a da rede RTE T, seria de esperar que a Comissão dedicasse muito mais atenção a este aspecto. No entender do Comité, a alínea c) do n.º1 do artigo 71.º do Tratado CE oferece um bom argumento de apoio.

O Comité apela, por isso, aos Estados-Membros para que autorizem a extensão do âmbito de aplicação a todas as estradas fora das zonas urbanas.

Face ao objectivo da Comissão de, até 2010, reduzir a metade o número de mortes nas estradas europeias, em relação a 2000, é imprescindível, na opinião do Comité, optar por um acto legislativo mais constringente do que uma directiva, para que as disposições estabelecidas sejam respeitadas por todas as partes envolvidas, do sector público ou privado.

– **Contacto:** Sven DAMMANN

(Tél. : 00 32 2 546 93 66 – e-mail : sven.dammann@eesc.europa.eu)

6. GESTÃO DO TERRITÓRIO

- *As áreas metropolitanas europeias*

- **Relator:** J. van IERSEL (Empregadores – NL)
- **Referências:** Parecer exploratório – CESE 600/2007
- **Pontos principais:**

Este parecer é o seguimento do parecer ECO/120 “As áreas metropolitanas: implicações socioeconómicas para o futuro da Europa”¹. Os dois pareceres formam um conjunto coerente.

Nos últimos 50 anos, o espaço europeu passou por grandes transformações, que a globalização está a acelerar com consequências consideráveis para os centros de gravidade europeus, que são as áreas metropolitanas. Estas beneficiam de uma situação privilegiada para responder aos desafios e aproveitar da melhor forma as oportunidades decorrentes dessas modificações.

O CESE defende que a Comissão elabore um Livro Verde sobre as áreas metropolitanas, em complemento da Agenda Territorial e das orientações estratégicas para a coesão, para estimular o debate europeu com base numa análise objectiva.

O Comité entende que um diálogo melhor estruturado sobre e entre as áreas metropolitanas na Europa contribuiria para encorajar estas regiões, a elas próprias, porem em prática com êxito a agenda de Lisboa-Gotemburgo, que também se poderia revelar nos programas nacionais de reforma.

O CESE volta a registar a inexistência de dados socioeconómicos e ambientais comparáveis à escala europeia sobre as áreas metropolitanas. Considera que, devendo tal fazer-se ao nível europeu e nacional, é necessário um acompanhamento anual do desempenho das regiões metropolitanas europeias do ponto de vista económico, social e ambiental, a fim de enriquecer os conhecimentos sobre a situação de cada uma delas e facilitar a mobilização dos agentes metropolitanos interessados.

Considera necessário que a Comissão tome a decisão política de encarregar o Eurostat de produzir anualmente dados fiáveis e comparáveis sobre todas as áreas metropolitanas da União Europeia, afectando-lhe as dotações suplementares necessárias para que ele possa exercer esta nova missão.

- **Contacto:** *Alberto ALLENDE*
(Tél. : 00 32 2 546 96 79 – e-mail : alberto.allende@eesc.europa.eu)

¹ JO C 302 de 07.12.2004, p. 101.

- ***A agenda territorial***

- **Relator:** L. M. PARIZA CASTAÑOS (Trabalhadores – ES)

- **Referência:** Parecer exploratório – CESE 601/2007

- **Pontos principais:**

Em 7 de Novembro de 2006, o Ministério Federal dos Transportes, Obras Públicas e Urbanismo alemão solicitou ao Comité Económico e Social Europeu, em nome da Presidência alemã, que elaborasse um **parecer exploratório sobre Agenda Territorial**.

A **Agenda Territorial** constitui um **quadro estratégico** que estabelece prioridades para o desenvolvimento territorial da União Europeia. Contribui para o crescimento económico e para o desenvolvimento sustentável ao reforçar a **coesão territorial**, que se pode definir como a capacidade da política de coesão de se adaptar às necessidades e características específicas dos desafios e oportunidades geográficas tendo em vista um desenvolvimento territorial equilibrado e sustentável.

No tocante às questões que afectam o território, é imprescindível a mais-valia de uma orientação comum europeia. A experiência acumulada nas últimas décadas e a necessidade de ter em conta a dimensão territorial da integração europeia exige a atribuição progressiva de uma dimensão comunitária às políticas que afectam a orientação geral do território europeu.

O CESE considera que os debates no Conselho sobre a Agenda Territorial devem resultar em decisões políticas mais precisas, sendo necessário um maior envolvimento da Comissão Europeia, pois esta está na melhor posição para garantir a coerência e a compatibilidade de todas as abordagens à coesão territorial na União Europeia.

O objectivo da coesão territorial na UE exige que a Comissão se dote de um serviço específico e sólido que examine, diagnostique e apresente propostas políticas que confirmem a mais-valia de uma abordagem europeia à coesão territorial.

Por conseguinte, o CESE solicita à Comissão Europeia que proponha ao Conselho de Ministros avançar no processo de integração da Agenda Territorial com as bases jurídicas actualmente em vigor.

- **Contacto:** *Alberto ALLENDE*

(Tél. : 00 32 2 546 96 79 – e-mail : alberto.allende@eesc.europa.eu)

7. PROTECÇÃO DO AMBIENTE E DOS ANIMAIS

- ***Estratégia temática para a protecção dos solos***

- **Relator:** S. NILSSON (Interesses Diversos – SE)

- **Referências:** COM(2006) 232 final – 2006/0086 COD – CESE 603/2007

- **Pontos principais:**

O Comité Económico e Social Europeu saúda a estratégia para a protecção dos solos ao nível europeu e é favorável, em princípio, a uma directiva-quadro.

O CESE observa que:

- a estratégia da UE se deve concentrar nos domínios onde há maior perigo para as terras aráveis, por exemplo alterações na utilização do solo, zonas industriais contaminadas e impermeabilização dos solos.

- A estratégia comunitária deve respeitar o princípio de subsidiariedade; os custos da degradação do solo devem ser suportados pelo responsável pelos prejuízos, de forma proporcional, e não, em primeira instância, pelo utilizador do solo. Se o objectivo da directiva-quadro é assegurar uma base comum para a protecção dos solos, todos os Estados-Membros devem estar igualmente empenhados, caso contrário poderá haver distorções da concorrência; as boas práticas nos domínios da agricultura e da silvicultura contribuem para conservar e melhorar os solos.

O CESE critica com veemência a Comissão Europeia por ainda não ter apresentado a sua proposta revista de uma nova directiva sobre as lamas de depuração. Pede à Comissão que o faça o mais brevemente possível, já que esta directiva é um dos elementos fundamentais para a protecção das terras agrícolas e para travar a contaminação dos solos por substâncias perigosas.

O CESE destaca que a elaboração de políticas sectoriais nacionais não deve levar a distorções da concorrência entre os Estados-Membros.

O CESE considera que a constituição de um comité de peritos independente, vindos dos sectores público e privado, podia facilitar a aplicação da estratégia para protecção dos solos.

- **Contacto:** *Eleonora Di NICOLANTONIO*

(Tel : 00 32 2 546 94 54 – e-mail : eleonora.diNicolantonio@eesc.europa.eu)

- ***Pesca sustentável***

- **Relator:** G. SARRÓ IPARRAGUIRRE (Interesses Diversos – ES)

- **Referências:** COM(2006) 360 final – CESE 605/2007

- **Contacto:** A. IÑIGUEZ YUSTE
(Tel. : 00 32 2 546 87 68 – e-mail : arturo.iniguez@eesc.europa.eu)

- ***Proibição do comércio de peles de gato e de cão***

- **Relator:** D. RETUREAU (Trabalhadores – FR)
- **Referências:** COM(2006) 684 final – 2006/0236 COD – CESE 606/2007

- **Contacto:** Eleonora Di NICOLANTONIO
(Tel. : 00 32 2 546 94 54 – e-mail : eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu)

- ***Mercúrio metálico - exportação e armazenamento***

- **Relator:** D. OSBORN (Empregadores – UK)
- **Referências:** COM(2006) 636 final – 2006/0206 COD – CESE 607/2007

- **Contacto:** Filipa PIMENTEL
(Tél. : 00 32 546 84 44 – e-mail : filipa.pimentel@eesc.europa.eu)

8. SEGURANÇA ALIMENTAR

- ***Aditivos, enzimas e aromas alimentares – autorização uniforme***

- **Relator:** A. PEZZINI (Empregadores – IT)
- **Referências:** COM(2006) 423-425-427-428 final – 2006/0143/0144/0147/0145 COD – CESE 604/2007

- **Contacto:** Eleonora Di NICOLANTONIO
(Tel. : 00 32 2 546 94 54 – e-mail : eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu)