«Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre os temas Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Um Programa Ar Limpo para a Europa»

[COM(2013) 918 final],

a

«Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à redução das emissões nacionais de determinados poluentes atmosféricos e que altera a Diretiva 2003/35/CE»

[COM(2013) 920 final — 2013/0443 (COD)],

a

«Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à limitação das emissões para a atmosfera de certos poluentes provenientes de médias instalações de combustão»

[COM(2013) 919 final — 2013/0442 (COD)],

a

«Proposta de diretiva do Conselho relativa à aceitação da Alteração do Protocolo de 1999 à Convenção de 1979 sobre a poluição atmosférica transfronteiras a longa distância, relativo à redução da acidificação, da eutrofização e do ozono troposférico»

[COM(2013) 917 final]

(2014/C 451/22)

Relator: **Antonello Pezzini**

Em 13 de janeiro de 2014, 15 de janeiro de 2014 e 18 de dezembro de 2013, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão Europeia, respetivamente, decidiram, nos termos dos artigos 192.º e 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Um Programa Ar Limpo para a Europa

COM(2013) 918 final,

a

Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à redução das emissões nacionais de determinados poluentes atmosféricos e que altera a Diretiva 2003/35/CE

COM(2013) 920 final — 2013/0443 (COD),

a

Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à limitação das emissões para a atmosfera de certos poluentes provenientes de instalações média de combustão

COM(2013) 919 final — 2013/0442 (COD),

a

Proposta de decisão do Conselho relativa à aceitação da alteração do Protocolo de 1999 à Convenção de 1979 sobre a poluição atmosférica transfronteiras a longa distância, relativo à redução da acidificação, da eutrofização e do ozono troposférico

COM(2013) 917 final.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Agricultura, Desenvolvimento Rural e Ambiente, que emitiu parecer em 19 de junho de 2014.

Na 500.ª reunião plenária de 9 e 10 de julho de 2014 (sessão de 10 de julho), o Comité Económico e Social Europeu adotou, por 82 votos a favor, 1 voto contra e sem abstenções, o seguinte parecer:

1. **Conclusões e recomendações**

1.1 O Comité sublinha com vigor a necessidade de assegurar um ambiente são, com uma qualidade ótima do ar limpo, enquanto condições fundamentais de bem-estar para a qualidade de vida e de trabalho de todos os cidadãos europeus, e lamenta que esse elemento fundamental para a Europa já não figure entre as prioridades da agenda política europeia e nacional, com a relevância necessária.

1.2 O CESE solicita ao novo Parlamento, à nova Comissão e ao Conselho que atribuam às ações de defesa de um ambiente atmosférico são e limpo a máxima prioridade política no futuro das instituições europeias, com a adesão plena dos parceiros sociais e da sociedade civil organizada.

1.3 O Comité considera que a poluição atmosférica é um dos maiores perigos para a saúde humana e o ambiente, com consequências muito nefastas — problemas respiratórios, mortes prematuras, eutrofização e degradação dos ecossistemas –, pelo que se congratula com a iniciativa da Comissão de apresentar um novo Programa Ar Limpo e reduzir as perspetivas de recuo da esperança de vida na UE de 8,5 meses, em 2005, para 4,1 em 2030, o que representa um ganho de 180 milhões de anos de vida e 200 000 km^2 restituídos à biodiversidade.

1.3.1 O Comité está convicto de que para incentivar a transição para uma economia mais sustentável na Europa é necessário impor uma meta para 2030, sendo precisa uma perspetiva mais segura, a médio e longo prazo, para as empresas e os investidores.

1.4 De acordo com o CESE, importa acelerar a aplicação dos limites de emissões de NO_x previstos na norma Euro 6 para os veículos ligeiros com motor a gasóleo, medidos com base em «emissões reais de condução», bem como das modalidades de substituição dos motores a dois tempos, dado que o Comité duvida que a aplicação de tais medidas possa dar os resultados desejados já a partir de 2020.

1.5 O CESE subscreve o objetivo final da Comissão, proposto tanto no Programa Ar Limpo como no quadro relativo ao clima e à energia para 2020-2030, de fixar o limite máximo das emissões para 2030 em 70 % da redução da diferença entre o valor de referência atual e a redução máxima tecnicamente possível.

1.6 A obtenção deste resultado, que deve ser aplicado e implementado por todos os interessados, passa necessariamente, segundo o Comité, por uma ação firme que englobe:

— obrigações de redução das emissões de metano em 2020 e de mercúrio em 2020, 2025 e 2030;

— limites de emissão mais rigorosos para as instalações médias de combustão;

— recusa de derrogações facultativas à diretiva sobre emissões industriais quando existam perigos concretos para a saúde;

— ações específicas de redução do amoníaco e do metano no setor agrícola;

— ações mais decisivas no domínio das emissões dos transportes, incluindo sistemas de medição em situação real e a utilização de testes conexos em 2014, quando da introdução das normas Euro 6;

— implementação resoluta, até 2016, das normas da OMI sobre NO_x e SO_2 para os navios, como decidido em 2008, em todas as zonas marítimas europeias, enquanto zonas de controlo das emissões;

— medidas destinadas a aplicar normas elevadas para as partículas (PM) para os novos aparelhos domésticos;

— conceção e desenvolvimento de máquinas e equipamentos ecocompatíveis;

— respeito total pelo ciclo de vida dos produtos;

— previsibilidade, a médio e longo prazos, e não sobreposição das medidas de intervenção;

— apoio à educação e formação dos consumidores, dos trabalhadores e dos jovens para a preservação e o desenvolvimento de um mundo saudável em matéria de produção, lazer e habitação;

— promoção da investigação e de investimentos destinados a desenvolver técnicas inovadoras de mercado (melhores técnicas disponíveis), de crescimento sustentável e de empregos viáveis e duradouros;

— dimensão internacional das ações de sustentabilidade ambiental;

— coerência entre a nova estratégia proposta e as outras políticas e objetivos da UE.

1.7 O Comité está plenamente de acordo com a necessidade de integrar na legislação da UE as alterações acordadas ao Protocolo da Convenção de 1979 sobre Poluição Atmosférica Transfronteiras a Longa Distância.

1.8 Embora não questione os objetivos qualitativos a longo prazo da nova proposta de diretiva sobre os limites nacionais de emissões, o CESE lamenta que os objetivos para 2025 não sejam vinculativos, de modo a assegurar plenamente o seu cumprimento.

1.9 O Comité salienta a necessidade de integrar nas ações de política regional a defesa de um ambiente atmosférico são e limpo, com a convicção de que a gestão da qualidade do ar apenas funcionará se for acompanhada de políticas da UE de redução das emissões, atendendo ao elevado nível de poluição acumulada e à especificidade das condições meteorológicas regionais.

1.10 Os governos nacionais e os órgãos de poder local devem empenhar-se permanentemente em programar ações concretas destinadas a reduzir as emissões nocivas, elaborando planos pormenorizados em matéria de qualidade do ar (PRIA — planos regionais de intervenção para a qualidade do ar) centrados em vários setores como o produtivo, o agrícola, o terciário, o privado e o da produção e distribuição de energia. A Comissão deve enviar uma mensagem clara sobre a sua aplicação efetiva, com ações imediatas e firmes contra os Estados-Membros em situação de incumprimento. Contudo, o CESE reconhece que vários Estados-Membros já deram passos na direção certa.

1.11 As diversas iniciativas devem associar as organizações profissionais, a sociedade civil organizada, as ONG, o terceiro setor, os organismos de formação a todos os níveis e os centros de investigação, tendo em vista a melhoria constante da qualidade do ar, que é indispensável para o bem-estar dos cidadãos e do ecossistema.

1.12 O CESE insiste, uma vez mais, em que é necessário relançar um desenvolvimento sustentável da economia europeia, que privilegie a qualidade de vida, do trabalho e da saúde dos seus cidadãos e a defesa do ambiente, em estreita ligação com todas as outras prioridades políticas da Estratégia Europa 2020, e se insira plenamente numa estratégia global de transição para o equilíbrio do planeta, assente no crescimento económico qualitativo que contribua para erradicar a pobreza e a injustiça social e, ao mesmo tempo, preserve os recursos naturais para as gerações futuras.

2. **Introdução**

2.1 A poluição atmosférica representa um enorme perigo para a saúde humana e o ambiente. Os problemas respiratórios, as mortes prematuras, a eutrofização e degradação dos ecossistemas devido ao depósito de azoto e de substâncias ácidas são alguns dos efeitos desta poluição que é simultaneamente local e transfronteiras.

2.2 As políticas adotadas pela UE e pela comunidade internacional nas últimas décadas já deram bons resultados, limitando alguns problemas ligados à poluição atmosférica, como no caso das emissões de dióxido de enxofre (que está na origem das chuvas ácidas), que diminuíram em mais de 80 %.

2.3 Não obstante estes progressos, a UE está ainda longe da sua meta a longo prazo, isto é melhorar a qualidade do ar, a fim de eliminar o risco de danos significativos para a saúde humana e o ambiente. As partículas finas e o ozono na troposfera continuam a causar graves problemas, que, segundo estimativas da Comissão ([1]), estão na origem de 406 mil mortes por ano.

([1]) COM(2013) 918 final.

2.4 As partículas finas e o ozono, em particular, continuam a representar enormes riscos para a saúde, sendo os limites de segurança relativos a estas substâncias regularmente ultrapassados.

2.5 A Comissão estima que o total dos custos externos da saúde provocados pela poluição atmosférica oscila entre os 330 e 940 mil milhões de euros por ano, enquanto os objetivos propostos para 2030 produziriam benefícios na ordem dos 44 a 140 mil milhões de euros.

2.6 Segundo a Comissão, a poluição atmosférica na UE terá provocado, em 2010, centenas de milhares de mortes prematuras e exposto quase dois terços dos solos a contaminações nocivas causadas pelas emissões de poluentes.

2.7 No atinente à saúde dos cidadãos europeus, estima-se em mais de 4 mil milhões de euros as despesas com a saúde e em 100 milhões os dias de trabalho perdidos por ano.

2.8 A nível internacional, em dezembro de 2012, os EUA decidiram rever a norma anual de qualidade do ar para as partículas, estabelecendo um limite de 12 microgramas por metro cúbico, ou seja, muito abaixo da atual norma da UE de 25 microgramas por metro cúbico. Por seu turno, o Governo chinês decidiu investir nos próximos cinco anos, só na região de Pequim, 160 mil milhões de euros em ações de controlo da qualidade do ar. A UE não está, pois, em linha com as ações desenvolvidas a nível internacional.

3. **Observações na generalidade**

3.1 O CESE subscreve os objetivos gerais de uma melhoria significativa da qualidade do ar com a transição para uma economia hipocarbónica, em termos de proteção da saúde e do ambiente, apresentados na estratégia sobre a poluição atmosférica de 2005 e revistos pela Comissão no seu Programa Ar Limpo para a Europa.

3.2 À partida, os objetivos de redução das emissões para cada Estado-Membro foram atribuídos com base em considerações de custo-eficácia decorrentes das diferentes condições ambientais. As reduções de emissões prescritas variam consoante os países, de acordo com o princípio da abordagem diferenciada em vez da taxa igual.

3.2.1 Tendo em conta os danos que a poluição atmosférica provoca na saúde, na qualidade de vida e nos ecossistemas, o Comité está preocupado com o facto de a agenda política europeia e nacional já não dar à qualidade do ar a atenção necessária n, e considera importante estimular a transição para uma economia mais sustentável na Europa e definir um objetivo para 2030, com uma perspetiva a médio e longo prazo, necessária para as empresas e os investidores.

3.3 **Na revisão da estratégia** relativa à poluição atmosférica, pretende-se pôr termo às atuais violações das normas de qualidade em vigor, a fim de atingir a conformidade plena, o mais tardar, até 2020, reduzindo as emissões de NO_x dos motores a gasóleo de veículos ligeiros, mediante a aplicação da norma Euro 6, medida com base em «emissões reais de condução». O CESE não acredita que estas medidas possam produzir os resultados almejados já a partir de 2020, uma vez que a obrigação só será efetiva em 2017 e a renovação da frota poderá não estar terminada até 2020.

3.4 Esta estratégia também depende das ações levadas a cabo a nível local e regional, com todas as limitações inerentes a estas medidas. Até à data, a eficácia das medidas a nível regional foi limitada, especialmente atendendo ao elevado nível de poluição acumulada e à especificidade das condições meteorológicas regionais. O CESE está convencido de que a gestão da qualidade do ar, a esses níveis, só pode funcionar se for apoiada por políticas da UE de redução das emissões na fonte.

3.5 Na opinião do Comité, a Comissão deve, todavia, ter em conta uma série de fatores de igual importância e pertinência:

— avaliação custo-eficácia das medidas propostas;

— competitividade e inovação sustentável;

— dimensão internacional da sustentabilidade ambiental;

— desburocratização e simplificação dos processos;

— coerência e coordenação entre as diferentes políticas da UE;

— apoio da UE e dos Estados-Membros à educação e à formação nesta matéria;

— orientação dos esforços nacionais e da UE em matéria de investigação e inovação (I&I) para a aplicação das melhores tecnologias de mercado;

— aplicação resoluta das novas normas de qualidade em todos os setores interessados.

3.5.1 O Comité considera que é necessário apoiar, a nível europeu e nos Estados-Membros, a prioridade política concedida à investigação e à inovação, assim como à educação e à formação, que devem ser direcionadas para o relançamento do crescimento e do emprego sustentável e para uma melhor reindustrialização qualitativa da economia europeia, especialmente no que diz respeito às pequenas e médias empresas e às empresas em fase de arranque, pondo de lado as atuais restrições orçamentais europeias.

3.6 Além disso, o Comité considera que é necessário assegurar **a coerência entre esta nova estratégia revista e as outras políticas da União**. Assim, por exemplo, verifica-se que, apesar de a combustão da madeira para fins domésticos emitir partículas de $PM_{2,5}$, incentiva-se a sua utilização como fonte de energia alternativa, se bem que isto implique a classificação dos aparelhos do ponto de vista das emissões e a avaliação do seu desempenho.

3.7 De qualquer das maneiras, o Comité entende que se devia considerar um certo número de fatores de igual importância e pertinência no acordo internacional sobre o clima, até 2015.

3.8 O CESE salienta a importância de **incentivar as parcerias público-privadas (PPP)**, a nível europeu, à semelhança do diálogo lançado pela iniciativa da **Empresa Comum *Clean Sky 2* (2014-2020)**, destinada a reduzir as emissões dos transportes aéreos e a contribuir para as atividades de investigação previstas no Regulamento (CE) n.º 71/2008 e no Programa-Quadro Horizonte 2020.

4. **Observações na especialidade (I)**

4.1 *Convenção de 1979 sobre Poluição Atmosférica Transfronteiras a Longa Distância*

4.1.1 A Convenção de 1979 sobre Poluição Atmosférica Transfronteiras a Longa Distância, celebrada sob os auspícios da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), é o principal quadro jurídico internacional de cooperação e de medidas para limitar e reduzir gradualmente a poluição atmosférica através dos seus oito protocolos, incluindo o Protocolo de 1999.

4.1.2 O CESE apoia a transposição para o direito comunitário das alterações ao protocolo.

4.2 *Proposta de revisão da diretiva sobre os limites nacionais de emissões*

4.2.1 A diretiva proposta estabelece compromissos nacionais de redução das emissões para 2020, 2025 e 2030 por Estado-Membro, expressos em percentagem de redução das emissões anuais de dióxido de enxofre (SO_2), óxidos de azoto (NO_x), amoníaco (NH_3), compostos orgânicos voláteis (COV) que não o metano, partículas finas ($PM_{2,5}$) e metano (CH_4), em comparação com o volume total das emissões de cada um desses poluentes em cada Estado-Membro, em 2005.

4.2.2 Nos últimos 20 anos, registaram-se progressos significativos na União Europeia no domínio da qualidade do ar e das emissões atmosféricas antropogénicas, graças a políticas e estratégias em matéria de poluição atmosférica, adotadas pela União e os seus Estados-Membros com o objetivo, a longo prazo, de obter níveis de qualidade do ar que não comportem efeitos negativos nem riscos significativos para a saúde humana e o ambiente, como refere o Sétimo Programa de Ação em matéria de Ambiente ([2]).

4.2.3 Estes progressos são evidentes, ainda que tenham abrandado claramente no domínio da qualidade do ar e que os objetivos atualmente propostos sejam, de facto, menos ambiciosos do que os níveis que os Estados-Membros obteriam se cumprissem integralmente as obrigações previstas pela legislação europeia em vigor.

([2]) COM(2012) 710 final.

4.2.4 Embora os objetivos qualitativos a longo prazo sejam praticamente indiscutíveis, o Comité lamenta que os objetivos para 2025 não sejam vinculativos, em virtude das dificuldades em respeitar as normas vigentes.

4.2.5 O Comité entende que são necessárias plataformas reforçadas que permitam diálogos específicos e interativos, **a fim de valorizar as disposições da proposta de diretiva**.

4.3 *Proposta de diretiva respeitante às emissões provenientes de instalações de combustão médias*

4.3.1 O CESE considera que o alargamento do controlo das emissões de poluentes na atmosfera provenientes de instalações de combustão com uma potência térmica nominal de 1 a 50 MW, que são utilizadas em múltiplas aplicações, **deverá ser feito recorrendo a procedimentos simplificados e pouco dispendiosos**, para apoiar e encorajar o desenvolvimento das pequenas e médias empresas e das empresas em fase de arranque, bem como das infraestruturas de pequena dimensão presentes em todo o território.

5. **Observações na especialidade (II)**

5.1 Os poluentes atmosféricos podem ser emitidos por diversas fontes e são transportados a longas distâncias.

5.2 Para que o Programa Ar Limpo para a Europa seja plenamente realizado é necessário que as regiões, após consulta com os parceiros sociais e com a sociedade civil organizada, elaborem e adotem **planos de intervenção para a qualidade do ar (PRIA)**, que devem ter nomeadamente em conta:

— os transportes rodoviários, marítimos e aéreos e a mobilidade;

— a produção e o consumo de energia;

— o sistema de produção;

— o setor terciário;

— as atividades agrícolas, zootécnicas e florestais; e

— o setor privado.

5.3 O Pacote Ar Limpo lançado pela Comissão retoma e reforça as políticas desenvolvidas até ao momento, para continuar a combater a poluição atmosférica, indo assim contra a tendência da agenda política.

5.3.1 O CESE considera que é essencial associar, a par do nível nacional, os níveis regional e local neste processo, em conjunto com os parceiros sociais e com a sociedade civil organizada.

5.4 *Propostas para os planos de transposição do Pacote Ar Limpo para o território*

5.4.1 A transposição do Pacote Ar Limpo deve indicar as sinergias a realizar com os vários planos:

— **resíduos**, valorização energética, redução da produção *per capita*, recuperação de materiais;

— **transportes e mobilidade**, desenvolvimento do transporte público, ciclovias, promoção da mobilidade e de baixas emissões de CO_2, integração dos meios de transporte, navegação marítima e aérea;

— **ordenamento urbano e do território**, utilização dos solos, desenvolvimento de novos modelos de povoamento, requalificação do património imobiliário;

— **agricultura e zootecnia**, fileira floresta-madeira-energia (km zero), biomassa e biogás, redução das emissões de amoníaco, sumidouros de carbono (*carbon sinks*);

— **indústria**, desenvolvimento tecnológico de impacto ambiental reduzido, inovação e certificação de qualidade (ISO 14 000 e EMAS), atenção à conceção ecocompatível, rótulo de qualidade ambiental dos produtos, sistemas de gestão da energia e conformidade com a legislação sobre o consumo dos motores elétricos.

5.4.2 **Essa transposição a nível territorial** deverá também considerar as intervenções mais urgentes, que estão ligadas às realidades económicas e de produção territoriais, e estabelecer regras relativas à combustão da biomassa, bem como obrigações e incentivos para a renovação do parque automóvel.

5.5 **As medidas para limitar ulteriormente as emissões de SO_2 (dióxido de enxofre)** são necessárias sobretudo nas regiões onde as combustões industriais são significativas e onde se produz energia e se transformam combustíveis.

5.6 *Ações na agricultura*

5.6.1 **É necessário introduzir em toda a UE medidas para reduzir — sobretudo nas regiões vocacionadas essencialmente para a agricultura** — o NH_3 (amoníaco), o N_2O (protóxido de azoto), o CH_4 (metano) e os COV (compostos orgânicos voláteis), tendo como exemplo as medidas já adotadas em vários Estados-Membros O uso de fertilizantes azotados e dos derivados do ciclo dos chorumes é a principal fonte (98 %) de emissões de NH_3 que, reagindo com o SO_2 e NO_2, forma os sais de amónio, que são o principal componente das partículas.

5.6.2 É muito importante respeitar plenamente a diretiva sobre os nitratos (91/676/CEE), impor a cobertura dos tanques de armazenamento dos efluentes zootécnicos, criar sistemas de reciclagem, através da digestão anaeróbica, para a produção de lamas e lodos digestores, com características comparáveis aos adubos de síntese, e assegurar uma gestão adequada do estrume e da dispersão dos seus chorumes nocivos para a saúde. Tais medidas devem, no entanto, ter devidamente em conta o equilíbrio entre os interesses económicos, sociais e ambientais. A redução das emissões na agricultura é muito complexa, pelo que é necessário investir mais em investigação e desenvolvimento.

5.6.3 É necessário recorrer a métodos agrícolas com baixas emissões de partículas.

5.6.4 O CESE sublinha que já se aplicam ao setor algumas disposições que ainda têm de ser totalmente implementadas e reitera a sua convicção de que a Comissão desperdiçou a ocasião de estabelecer um quadro normativo consolidado para regular as emissões. A criação de bovinos fica fora do âmbito de aplicação desta comunicação. No entanto, há outras normas relativas à espécie bovina, que é a principal fonte de emissões de amoníaco.

5.7 *Ações nos centros urbanos*

5.7.1 **Nas aglomerações urbanas e nas zonas de forte densidade de tráfego** deve ser prestada especial atenção às $PM_{2,5}$, às PM_{10} (partículas finas com um diâmetro inferior a 10 micrómetros), ao CO e ao CO_2 (óxido e dióxido de carbono), bem como à redução de NO_x. Nos motores a gasóleo, e com filtros experimentais mesmo a gasolina, os filtros de partículas são capazes de reter mais de 90 % das emissões (filtros em circuito fechado).

5.7.2 Nos edifícios escolares e nos edifícios de escritórios próximos de estradas de tráfego intenso, é muito importante realizar trabalhos de isolamento das paredes verticais opacas e transparentes, para limitar a poluição pelos COV e pelas partículas finas (PM_{10} e $PM_{2,5}$) ([3]).

5.8 *Ações no domínio dos transportes aos níveis local, regional, nacional e europeu.*

5.8.1 Nos veículos comerciais e nos veículos para transporte de passageiros, convém prever, através de restrições à circulação e de incentivos, a substituição de veículos Euro 3 por veículos conformes às normas Euro 5 e 6. Convém também substituir, da mesma forma, os motores de dois tempos (motociclos, ciclomotores, motosserras e corta-erva) que são conformes com a norma Euro 1. Assim, é necessário, aos níveis local, regional e nacional:

5.8.1.1 adotar, o mais rapidamente possível, a nível da UE e nacional e sem aguardar 2017, métodos apropriados de medição das emissões de NO_x dos veículos ligeiros a gasóleo, atendendo aos efeitos muito nefastos para a qualidade do ar urbano;

5.8.1.2 promover, a nível nacional e regional, a utilização de metano, GPL (gás de petróleo liquefeito), hidrogénio, gás natural liquefeito, etanol e de outros biocombustíveis avançados; acelerar o desenvolvimento dos veículos elétricos (mobilidade elétrica) e das infraestruturas de recarga; permitir a identificação da classe de emissão dos veículos em circulação através de um dispositivo eletrónico instalado a bordo;

5.8.1.3 desenvolver a distribuição do gás metano, concedendo apoio financeiro a nível europeu, nacional e local às empresas e aos municípios para criarem novas redes e/ou desenvolverem as já existentes;

([3]) Ver norma UNI EN 15242:2008 — *Ventilação dos edifícios — Métodos para determinação dos caudais de ar nos edifícios, incluindo infiltrações.*

5.8.1.4 financiar, através de projetos plurianuais da UE cofinanciados a nível nacional e local, o investimento nos transportes públicos locais. Os autocarros devem ser:

— ecológicos e utilizar combustíveis alternativos,

— de propulsão híbrida bimodal,

— elétricos (totalmente elétricos com bateria a bordo) e recarregáveis por meio de uma ficha ou de um sistema de indução (Faraday);

5.8.1.5 Explorar o potencial interativo entre as estruturas fixas, as tecnologias informáticas e as modalidades de transporte. Em especial, encorajar a utilização de materiais que contenham substâncias fotocatalíticas com nanopigmentos de dióxido de titânio (TiO_2) que decompõem as moléculas poluentes, transformando-as em substâncias inócuas para a saúde (utilizadas em estradas, barreiras antitráfego, revestimentos e outras obras de construção civil). Neste contexto, são interessantes os nós de autoestradas revestidos com a patente i.active COAT — Italcementi, que purificam o ar e são refletores, com forte luminosidade.

Bruxelas, 10 de julho de 2014

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Henri MALOSSE