

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 30.9.2009
COM(2009) 490 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ
DAS REGIÕES**

Plano de Acção para a Mobilidade Urbana

{SEC(2009) 1211}
{SEC(2009) 1212}

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

Plano de Acção para a Mobilidade Urbana

1. Introdução

Em 2007, 72 %¹ da população europeia vivia em zonas urbanas, importantes pólos de crescimento e emprego. As cidades têm necessidade de sistemas eficientes de transporte em apoio à sua economia e ao bem-estar dos seus habitantes. Cerca de 85 % do PIB da UE é gerado nas cidades. As zonas urbanas estão hoje confrontadas com o desafio de assegurar a sustentabilidade dos transportes em termos ambientais (CO₂, poluição atmosférica, ruído) e de competitividade (congestionamento), tendo ao mesmo tempo em conta a dimensão social. Esta inclui questões que vão desde a resposta que é necessário dar aos problemas no domínio da saúde e à evolução demográfica, passando pela promoção da coesão económica e social, até à tomada em consideração das necessidades das pessoas com mobilidade reduzida, das famílias e das crianças.

A mobilidade urbana preocupa cada vez mais os cidadãos. Nove em cada dez cidadãos da UE pensam que a situação do tráfego na sua área deveria ser melhorada². As escolhas que fazemos quanto à forma de viajar afectarão não apenas o desenvolvimento urbano futuro, mas também o bem-estar económico dos cidadãos e das empresas. São também essenciais para o êxito da estratégia global da UE de luta contra as alterações climáticas, de realização do objectivo 20-20-20³ e de promoção da coesão.

A mobilidade urbana é também uma componente central do transporte a longa distância. A maioria dos meios de transporte, tanto de passageiros como de mercadorias, começa e acaba em zonas urbanas e atravessa no seu percurso diversas zonas urbanas. Estas deveriam proporcionar pontos de interligação eficientes para a rede transeuropeia de transportes e permitir a eficiência dos transportes no «quilómetro final», tanto para o transporte de mercadorias como de passageiros. São, portanto, vitais para a competitividade e a sustentabilidade do futuro sistema de transportes europeu.

A recente Comunicação da Comissão sobre um Futuro Sustentável para os Transportes⁴ considera a urbanização e o seu impacto nos transportes um dos principais desafios a enfrentar no esforço para uma maior sustentabilidade do sistema de transportes. Apela a uma acção eficaz e coordenada para fazer face ao desafio da mobilidade urbana e sugere um enquadramento a nível da UE para facilitar a adopção de medidas pelas autoridades locais.

A responsabilidade pelas políticas de mobilidade urbana cabe essencialmente às autoridades locais, regionais e nacionais. Contudo, as decisões a nível local não são tomadas isoladamente, mas sim no âmbito estabelecido pela política e legislação nacionais, regionais e

¹ *United Nations, World Urbanization Prospects: The 2007 Revision.*

² *Attitudes on issues related to EU Transport Policy.* Flash Eurobarómetro 206b, Julho de 2007.

³ *Conclusões da Presidência do Conselho Europeu de Bruxelas (8/9 de Março de 2007).*

⁴ COM(2009) 279.

da UE. A Comissão considera, pois, que muito haverá a ganhar com um trabalho conjunto de apoio à acção a nível local, regional e nacional e com a definição de uma abordagem de parceria, respeitando ao mesmo tempo plenamente as diferentes competências e responsabilidades de todas as partes envolvidas.

A consulta e o debate que se seguiram à publicação do Livro Verde sobre Mobilidade Urbana⁵ vieram confirmar e clarificar o valor acrescentado da acção a nível da UE⁶. O presente plano de acção baseia-se nas sugestões apresentadas por partes interessadas, por cidadãos a título individual e no âmbito dos agrupamentos que os representam e por instituições e organismos europeus.

O Parlamento Europeu adoptou uma Resolução sobre o Livro Verde em 9 de Julho de 2008⁷ e um relatório de iniciativa própria sobre um Plano de Acção sobre a Mobilidade Urbana em 23 de Abril de 2009⁸. O Comité Económico e Social emitiu o seu parecer sobre o Livro Verde em 29 de Maio de 2008⁹ e o Comité das Regiões em 9 de Abril de 2008¹⁰. O Comité das Regiões emitiu o seu parecer sobre o relatório do Parlamento Europeu em 21 de Abril de 2009¹¹. O Conselho debruçou-se também sobre esta matéria¹².

Com base na consulta que se seguiu à apresentação do Livro Verde, o presente plano de acção estabelece um quadro coerente para iniciativas da UE na área da mobilidade urbana, no respeito do princípio da subsidiariedade. Para tal, irá encorajar e apoiar o desenvolvimento de políticas sustentáveis em matéria de mobilidade humana que contribuam para alcançar os objectivos gerais da UE, por exemplo promovendo o intercâmbio das melhores práticas e fornecendo financiamento. A Comissão está ciente de que as zonas urbanas em toda a UE podem enfrentar desafios diferentes em função da sua localização geográfica, dimensão ou riqueza relativa. A sua intenção não é ditar soluções únicas para todos, nem soluções vindas do topo.

O Plano de Acção propõe acções práticas a curto e médio prazo a lançar progressivamente até 2012, abordando de uma forma integrada questões específicas relativas à mobilidade urbana. A Comissão proporciona uma parceria às autoridades locais, regionais e nacionais com base no compromisso voluntário por estas assumido de cooperarem em domínios seleccionados de interesse mútuo. Convida também outras partes interessadas nos Estados-Membros, os cidadãos e a indústria a desenvolverem uma estreita cooperação, dando especial atenção às necessidades de mobilidade de grupos vulneráveis como os idosos, os grupos com baixos rendimentos e as pessoas com deficiência, cuja mobilidade se encontra reduzida por uma incapacidade ou deficiência de carácter físico, intelectual ou sensorial ou devido à idade.

2. Qual é o papel da UE?

⁵ COM(2007) 551.

⁶ Está disponível um resumo da consulta em:
http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm.

⁷ INI/2008/2041.

⁸ INI/2008/2217.

⁹ TEN/320 - CESE 982/2008.

¹⁰ CdR 236/2007.

¹¹ CdR 417/2008.

¹² http://www.ue2008.fr/PFUE/site/PFUE/lang/en/reunion_informelle_des_ministres_des_transports.html.

Os sistemas de transporte urbano são elementos integrais do sistema europeu de transportes e, como tal, uma parte integrante da Política Comum de Transportes ao abrigo dos artigos 70.º a 80.º do Tratado CE. Além disso, outras políticas da UE (as políticas de coesão, ambiente, saúde, etc.) não podem atingir os seus objectivos sem ter em conta as especificidades urbanas, incluindo a mobilidade urbana.

Nos últimos anos, tem-se assistido a um maior desenvolvimento da legislação e das políticas da UE relevantes para a mobilidade urbana. Tem sido disponibilizado financiamento significativo através dos Fundos Estruturais e de Coesão. Iniciativas financiadas pela UE, frequentemente apoiadas pelos Programas-Quadro de Investigação e Desenvolvimento Tecnológico, têm ajudado a desenvolver uma grande variedade de abordagens inovadoras. A difusão e a replicação destas abordagens em toda a UE podem permitir às autoridades fazer mais, melhor e a um custo inferior.

O desenvolvimento de sistemas de transporte eficientes nas zonas urbanas tornou-se uma tarefa cada vez mais complexa, com o congestionamento das cidades e o aumento da expansão urbana. As autoridades públicas têm um papel essencial a desempenhar proporcionando planeamento, financiamento e quadro regulamentar. A UE pode incentivar as autoridades a nível local, regional e nacional a adoptarem as políticas integradas a longo prazo que são extremamente necessárias em ambientes complexos.

A UE pode também ajudar as autoridades a encontrar soluções que sejam interoperáveis e facilitem o bom funcionamento do mercado único. A adopção de regras, regimes e tecnologias compatíveis facilita a aplicação e o controlo do cumprimento. O acordo sobre normas para o todo o mercado único permite aumentar o volume de produção, com a correspondente redução dos custos para o cliente.

As zonas urbanas estão a tornar-se laboratórios para testar a inovação tecnológica e organizacional, a mudança dos padrões de mobilidade e novas soluções de financiamento. A UE tem interesse em partilhar soluções inovadoras para as políticas locais em benefício tanto dos operadores de transportes como dos cidadãos e também em garantir a eficiência do sistema europeu de transportes através de uma efectiva integração, interoperabilidade e interligação. Neste contexto, a indústria tem uma importante contribuição a dar para a resolução dos problemas que se coloquem no futuro.

Finalmente, a mobilidade urbana sustentável assume uma importância crescente para as relações com os nossos vizinhos e para a sociedade global, cada vez mais concentrada em aglomerações urbanas. O êxito das actividades no âmbito do presente plano de acção pode ajudar todos os actores na UE e as empresas do sector a desempenhar um papel activo na moldagem de uma futura sociedade global centrada nas necessidades dos cidadãos, numa vida harmoniosa, na qualidade de vida e na sustentabilidade.

3. Um programa de acções de apoio à mobilidade urbana sustentável

As acções propostas estão centradas em seis temas que respondem às principais mensagens que emergiram da consulta relativa ao Livro Verde. Serão postas em prática através dos programas e instrumentos da UE já existentes. As acções complementam-se entre si e com outras iniciativas da UE. O anexo I apresenta uma panorâmica das acções, incluindo o seu calendário.

Tema 1 — Promover políticas integradas

Uma abordagem integrada é a melhor forma de lidar com a complexidade dos sistemas de transporte urbano, as questões de governação, as ligações entre cidades e as zonas ou regiões que as circundam, a interdependência entre modos de transporte, as limitações no espaço urbano e o papel dos sistemas urbanos no contexto mais amplo do sistema europeu de transportes. É necessária uma abordagem integrada não só para o desenvolvimento de infra-estruturas e serviços de transportes, mas também para permitir que, na definição de políticas, seja feita a ligação entre os transportes e as políticas em matéria de protecção do ambiente¹³, ambientes saudáveis, ordenamento do território, habitação, aspectos sociais da acessibilidade e mobilidade e política industrial. O desenvolvimento de um planeamento estratégico e integrado dos transportes, estabelecendo organizações adequadas de planificação da mobilidade e fixando objectivos realistas, é essencial para enfrentar os desafios a longo prazo da mobilidade urbana, apoiando ao mesmo tempo a cooperação com os operadores de transporte e entre eles.

Acção 1 — Acelerar a adopção de planos de mobilidade urbana sustentável

A curto prazo, na sequência da Estratégia Temática sobre Ambiente Urbano¹⁴, a Comissão apoiará as autoridades locais no desenvolvimento de planos de mobilidade urbana sustentável que abranjam o transporte de mercadorias e passageiros em zonas urbanas e periurbanas. Disponibilizará material de orientação, promoverá o intercâmbio das melhores práticas, identificará parâmetros de referência e apoiará actividades pedagógicas dirigidas a profissionais de mobilidade urbana. A mais longo prazo, a Comissão poderá adoptar outras medidas, por exemplo mediante incentivos e recomendações.

Sempre que possível, a Comissão incentivará os Estados-Membros a fornecer plataformas para a aprendizagem mútua e a partilha de experiências e das melhores práticas, com vista a promover o desenvolvimento de políticas de mobilidade urbana sustentável. A Comissão introduzirá também uma dimensão de mobilidade urbana no Pacto de Autarcas¹⁵, a fim de promover uma abordagem integrada que ligue as questões em matéria de energia e alterações climáticas às questões de transporte. Incentivará a integração de questões ligadas aos transportes e à mobilidade nos Planos de Acção de Energia Sustentável a elaborar pelas cidades participantes no Pacto.

Acção 2 — Mobilidade urbana sustentável e política regional

Com vista a uma maior sensibilização para o financiamento disponível no âmbito dos Fundos Estruturais e de Coesão e do Banco Europeu de Investimento, a Comissão prevê a publicação de informações sobre a ligação entre as medidas de mobilidade urbana sustentável e os objectivos da política regional no âmbito do actual enquadramento comunitário e nacional. Essas informações terão em conta o contexto mais amplo do desenvolvimento urbano sustentável, bem como a ligação entre o transporte urbano e a rede transeuropeia de transportes. A Comissão indicará também as oportunidades de financiamento e explicará o modo de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais e de contratos públicos.

Acção 3 — Transportes em prol de ambientes urbanos saudáveis

¹³ Por exemplo, assegurando a coerência entre planos de mobilidade urbana sustentável e planos de qualidade do ar elaborados no âmbito da legislação da UE em matéria de qualidade do ar.

¹⁴ COM(2005) 718.

¹⁵ www.eumayors.eu.

O transporte urbano sustentável pode desempenhar um papel na criação de ambientes saudáveis e contribuir para a redução de doenças não contagiosas, como as doenças respiratórias e cardiovasculares, bem como para a prevenção de lesões. A Comissão apoia o desenvolvimento de parcerias para a criação de ambientes saudáveis e explorará, no contexto dos seus trabalhos sobre saúde pública e através, nomeadamente, da implementação de estratégias no domínio da nutrição, excesso de peso e obesidade, ambiente e saúde, prevenção de lesões e cancro, novas sinergias entre as políticas de saúde pública e de transportes.

Tema 2 — Acção centrada nos cidadãos

Um sistema de transportes públicos económicos e de alta qualidade é a espinha dorsal de um sistema de transporte urbano sustentável. A fiabilidade, a informação, a segurança e a facilidade do acesso são vitais para tornar atractivos os serviços de autocarro, metro, eléctrico, trólei, comboio ou barco. A legislação comunitária já regulamenta grande parte do investimento nos transportes públicos e da sua exploração¹⁶. A celebração de contratos transparentes proporciona benefícios generalizados e pode incentivar a inovação em serviços e tecnologias. Uma grande prioridade da agenda da Comissão é também assegurar um elevado nível de protecção dos direitos dos passageiros, incluindo os passageiros com mobilidade reduzida. Está em vigor legislação relativa aos serviços ferroviários¹⁷ e foi recentemente proposta legislação aplicável aos serviços de autocarro¹⁸, bem como aos serviços de transporte marítimo e fluvial¹⁹.

Acção 4 — Plataforma sobre os direitos dos passageiros nos transportes públicos urbanos

A Comissão moderará um diálogo com as partes interessadas, incluindo organizações que representam operadores, autoridades, trabalhadores e grupos de utilizadores, a fim de identificar as melhores práticas e condições, a nível da UE, para reforçar os direitos dos passageiros nos transportes públicos urbanos. Com base em iniciativas sectoriais e complementando a abordagem regulamentar da Comissão, o objectivo é criar uma série de compromissos voluntários ambiciosos que incluam indicadores de qualidade, compromissos destinados a proteger os direitos dos passageiros e das pessoas com mobilidade reduzida, bem como procedimentos aceites em comum para a apresentação de queixas e mecanismos de comunicação de informações.

Acção 5 — Melhorar a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida

As pessoas com deficiência têm o direito de acesso aos transportes urbanos em termos iguais aos do resto da população, mas na realidade o acesso é frequentemente insuficiente e por vezes mesmo inexistente. Houve progressos consideráveis, por exemplo no que diz respeito à utilização de autocarros com plataformas de acesso para pessoas com deficiência. Outros modos de transporte público, como o metro, continuam a ser muitas vezes inacessíveis. A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, assinada desde 2007 pela Comunidade Europeia e por todos os Estados-Membros, estabelece obrigações claras.

¹⁶ Regulamento (CE) n.º 1370/2007 sobre serviços públicos e Directivas 2004/17/CE e 2004/18/CE sobre contratos públicos.

¹⁷ Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários.

¹⁸ COM(2008) 817.

¹⁹ COM(2008) 816.

O artigo 9.º estabelece que «os Estados Partes tomarão as medidas adequadas para lhes [às pessoas com deficiência] assegurar o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ... aos transportes..., tanto nas zonas urbanas como rurais». A Comissão trabalhará com os Estados-Membros a fim de garantir o pleno cumprimento destas obrigações, incluindo a dimensão relativa à mobilidade urbana na Estratégia da UE para a Deficiência de 2010-2020 e desenvolvendo indicadores de qualidade e mecanismos de comunicação de informações adequados. Apoiará igualmente outras actividades visadas no âmbito do 7.º PQ.

Acção 6 — Melhorar a informação sobre viagens

A Comissão trabalhará com as autoridades e operadores de transportes públicos com vista a facilitar a prestação de informações sobre viagens através de diferentes meios, incluindo informações destinadas a satisfazer as necessidades das pessoas com deficiência. Apoiará também o desenvolvimento de planeadores de viagens multimodais nacionais e regionais e ligações entre planeadores existentes, com o objectivo final de proporcionar aos utilizadores um portal na Internet de viagens em transportes públicos a nível da UE. Será dado especial relevo aos principais nós na rede RTE-T e às suas ligações locais e regionais.

Acção 7 — Acesso a zonas verdes

A Comissão lançará um estudo sobre as diferentes regras de acesso aos vários tipos de zonas verdes em toda a UE a fim de melhorar o conhecimento sobre a forma como funcionam na prática os diferentes sistemas. Com base nos resultados desse estudo, a Comissão facilitará o intercâmbio de boas práticas.

Acção 8 — Campanhas sobre comportamentos promotores da mobilidade sustentável

As campanhas de educação, informação e sensibilização desempenham um papel importante na criação de uma nova cultura para a mobilidade urbana. A Comissão continuará a apoiar a organização de campanhas a todos os níveis, incluindo a Semana Europeia da Mobilidade. A Comissão otimizará o actual regime de prémios no contexto da Semana Europeia da Mobilidade e considerará a possibilidade de atribuição de um prémio especial para incentivar a adopção de planos de mobilidade urbana sustentável.

Acção 9 — Condução ecológica como parte integrante do ensino da condução

A condução ecológica já é uma componente obrigatória da formação e do exame dos condutores profissionais. A Comissão estudará com os Estados-Membros, no âmbito do Comité de Regulamentação sobre Cartas de Condução, a possibilidade e a forma de a condução ecológica ser integrada no exame prático de condução dos condutores não profissionais e considerará a necessidade de acções de seguimento e o apoio que dará a tais acções. Este assunto será também tratado no próximo Programa de Acção para a Segurança Rodoviária.

Tema 3 — Tornar os transportes mais ecológicos

Em muitas cidades da UE já foram introduzidas políticas respeitadoras do ambiente. A acção a nível da UE pode ajudar a reforçar os mercados com novas tecnologias não poluentes para veículos e combustíveis alternativos. Tal permitirá apoiar directamente a indústria da UE, promover ambientes saudáveis e contribuir para a recuperação da economia europeia. Ao fazer com que os utilizadores paguem pelos custos externos que geram (custos ambientais, com o congestionamento e outros) de acordo com o princípio do poluidor-pagador, a

interiorização dos custos externos pode incentivar os utentes dos transportes a, com o tempo, mudar para veículos ou modos de transporte menos poluentes, utilizar infra-estruturas menos congestionadas ou viajar em períodos diferentes. As regras da CE em matéria de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas²⁰ não impedem a aplicação não discriminatória de imposições regulamentares em zonas urbanas para reduzir o congestionamento do tráfego e os impactos ambientais.

Acção 10 — Projectos de investigação e demonstração para veículos com emissões mais baixas ou nulas

A Comissão continuará a apoiar projectos de investigação e demonstração financiados no âmbito do Sétimo Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento Tecnológico (7.º PQ), a fim de facilitar a introdução no mercado de veículos com emissões mais baixas ou nulas e de combustíveis alternativos e com vista a reduzir a dependência face aos combustíveis fósseis. Este apoio foi prestado, por exemplo, através da Iniciativa CIVITAS²¹, bem como de projectos sobre a utilização de hidrogénio, de biocombustíveis e de veículos híbridos nos transportes urbanos.

No âmbito do Plano de Relançamento da Economia Europeia, a Comissão lançou a Iniciativa Europeia relativa aos Automóveis Ecológicos²². Em 2009, a Comissão concederá financiamento a novos projectos relacionados com veículos eléctricos, que abrangerão projectos sobre baterias, grupos de tracção eléctrica e auxiliares, tecnologias da informação e das comunicações e um projecto de demonstração da «electromobilidade». Este projecto incidirá nos veículos eléctricos e infra-estruturas conexas em zonas urbanas, integrará iniciativas nacionais e apoiará a normalização da infra-estrutura de recarga.

Acção 11 — Guia na Internet sobre veículos não poluentes e energeticamente eficientes

A Comissão continuará a desenvolver um guia na Internet sobre veículos não poluentes e energeticamente eficientes, incluindo uma panorâmica do mercado, da legislação e dos regimes de apoio. O sítio Web proporcionará também apoio à realização conjunta de concursos para veículos destinados a serviços públicos, ao mesmo tempo que será acompanhada a evolução do mercado a fim de preservar a concorrência. Este serviço facilitará a aplicação da nova directiva relativa a veículos não poluentes e energeticamente eficientes²³.

Acção 12 — Estudo sobre os aspectos urbanos da internalização dos custos externos

Uma vez estabelecido o quadro da UE em matéria de internalização dos custos externos, e tendo em conta as conclusões do debate lançado pela Comunicação sobre um Futuro Sustentável para os Transportes, a Comissão efectuará um estudo metodológico sobre os aspectos urbanos da internalização. O estudo examinará a eficácia e a eficiência de várias soluções de tarifação urbana, incluindo questões de implementação como a aceitabilidade pública, as consequências sociais, a recuperação dos custos, a disponibilidade de ferramentas para sistemas de transporte inteligentes (STI) e o modo como as políticas de tarifação urbana e outras disposições em matéria de zonas verdes podem ser eficazmente combinadas.

²⁰ Directiva 1999/62/CE e proposta da Comissão para a revisão da Directiva relativa a imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas, COM(2008) 433.

²¹ www.civitas.eu.

²² http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html.

²³ Directiva 2009/33/CE.

Acção 13 — Intercâmbio de informações sobre regimes de tarifação urbana

A Comissão facilitará o intercâmbio de informações entre peritos e responsáveis políticos sobre regimes de tarifação urbana na UE. Recorrerá aos contributos de iniciativas em curso²⁴ e incluirá informações sobre processos de consulta, concepção de regimes, prestação de informações aos cidadãos, aceitação pública, custos e receitas de exploração, aspectos tecnológicos e impacto no ambiente. As conclusões serão integradas nos trabalhos da Comissão sobre a internalização dos custos externos.

Tema 4 — Reforçar o financiamento

Para colher os benefícios da mobilidade urbana sustentável, são frequentemente necessários investimentos em infra-estruturas, veículos, novas tecnologias, serviços melhorados, etc. A maior parte das despesas é coberta por fontes locais, regionais ou nacionais. As fontes de financiamento locais são diversas e podem incluir impostos locais, tarifas de transporte de passageiros, taxas de estacionamento, tarifas para zonas verdes, tarifação urbana e financiamento privado. As necessidades crescentes de financiamento de sistemas de transporte complexos e a diminuição provável da disponibilidade de financiamento público são os principais desafios para o futuro. A utilização de financiamento da UE, incluindo instrumentos do Banco Europeu de Investimento, pode oferecer grandes incentivos e contribuir para exercer um efeito de alavanca nos financiamentos privados. A curto prazo, a Comissão pode ajudar as autoridades e as partes interessadas a explorar oportunidades de financiamento existentes e a desenvolver regimes inovadores de parcerias público-privadas.

Acção 14 — Optimizar as fontes de financiamento existentes

Os Fundos Estruturais e de Coesão, com mais de 8 mil milhões de euros atribuídos aos transportes urbanos não poluentes durante o actual período de planeamento financeiro, são uma fonte de financiamento da UE muito importante para o investimento em infra-estruturas e material circulante. No âmbito do tema «Transportes» do 7.º PQ existe, pela primeira vez, uma área prioritária dedicada à mobilidade urbana sustentável. A Comissão considerará, para além das suas actividades em curso, outras novas actividades de IDT e demonstração com objectivos específicos relevantes para a mobilidade urbana.

A Comissão manterá o seu apoio ao STEER, o Subprograma do Programa Energia Inteligente – Europa²⁵ que trata dos aspectos energéticos dos transportes, e ao URBACT²⁶. O Programa de Apoio à Política de Tecnologias da Informação e das Comunicações pode apoiar projectos-piloto no domínio da mobilidade urbana. Finalmente, foi atribuído financiamento a acções de mobilidade urbana em áreas prioritárias do Livro Verde sobre Mobilidade Urbana, na sequência de um convite à apresentação de propostas publicado em 2008.

Acção 15 — Analisar as necessidades de financiamento futuro

A Comissão continuará a apoiar financeiramente a Iniciativa CIVITAS, que tem sido um sucesso, para lá da terceira geração de projectos iniciada em 2008. Deu início a uma revisão para definir a via mais adequada a seguir no que diz respeito à Iniciativa CIVITAS FUTURA. Irá também examinar as necessidades de financiamento futuro de acções destinadas a

²⁴ Por exemplo, www.curacaoproject.eu.

²⁵ http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html.

²⁶ <http://urbact.eu>.

melhorar a mobilidade urbana, no âmbito da sua reflexão global sobre o próximo quadro financeiro plurianual.

Tema 5 — Partilhar experiências e conhecimentos

A Comissão ajudará as partes interessadas a capitalizar a experiência existente e apoiará o intercâmbio de informações, em especial sobre regimes modelares desenvolvidos no âmbito de programas comunitários. A acção a nível da UE pode ser decisiva para garantir a recolha, partilha e comparação de dados, estatísticas e informações. Estes faltam actualmente, mas são necessários para a boa concepção de políticas, por exemplo no domínio dos concursos para serviços de transportes públicos, da internalização dos custos externos ou da integração dos transportes e do ordenamento do território. Pode também ajudar as cidades com menos experiência, conhecimentos e recursos financeiros a aproveitar práticas desenvolvidas por cidades que estejam mais avançadas em termos de mobilidade urbana sustentável, por exemplo em domínios como a segurança dos peões e dos ciclistas, em que o intercâmbio das melhores práticas pode ajudar a melhorar a segurança dos utentes vulneráveis da via pública em áreas urbanas.

Acção 16 — Modernizar a recolha de dados e estatísticas

Para resolver a questão da falta de dados e estatísticas, a Comissão lançará um estudo sobre o modo de melhorar a recolha de dados no domínio dos transportes urbanos e da mobilidade. Serão exploradas sinergias com actividades em curso da Comissão.

Acção 17 — Criar um observatório da mobilidade urbana

A Comissão criará um observatório da mobilidade urbana para profissionais do sector dos transportes urbanos, sob a forma de uma plataforma virtual²⁷, para fins de partilha de informações, dados e estatísticas, de monitorização da evolução e de facilitação do intercâmbio de melhores práticas. A plataforma incluirá uma base de dados com informações sobre uma vasta gama de soluções testadas e já em curso, material para formação e ensino, programas de intercâmbio de pessoal e outras ferramentas de apoio. Apresentará também uma panorâmica da legislação da UE e dos instrumentos financeiros relevantes para a mobilidade urbana.

Acção 18 — Contribuir para o diálogo internacional e o intercâmbio de informações

As autoridades locais e regionais em todo o mundo vêem-se confrontadas com desafios de mobilidade semelhantes. Enfrentar a questão das alterações climáticas, facilitar o comércio internacional, abordar a questão da segurança do aprovisionamento energético, garantir fluxos contínuos de transporte e a equidade social são questões de importância mundial. Utilizando plataformas e mecanismos financeiros existentes, a Comissão facilitará o diálogo, a geminação de cidades e o intercâmbio de informações sobre mobilidade urbana com regiões vizinhas e parceiros globais. Como primeiro passo, a Comissão abrirá a rede do Fórum CIVITAS à participação de cidades das regiões vizinhas de Leste, do Mediterrâneo e de África²⁸. A mais longo prazo, a Comissão incluirá esta dimensão no desenvolvimento da Iniciativa CIVITAS FUTURA e considerará a possibilidade de outras actividades específicas no âmbito do 7.º PQ.

²⁷ Com base em iniciativas em curso, por exemplo www.eltis.org.

²⁸ COM(2009) 301.

Tema 6 — Optimizar a mobilidade urbana

A integração, a interoperabilidade e a interligação eficazes entre diferentes redes de transporte são características essenciais de um sistema de transportes eficiente. Estes factores podem facilitar a transferência modal para modos de transporte mais respeitadores do ambiente e logísticas de transporte de mercadorias mais eficientes. A existência de soluções de transporte público económicas e atraentes para as famílias é essencial para incentivar os cidadãos a ficarem menos dependentes do automóvel, a utilizarem o transporte público, a andarem mais a pé e de bicicleta e a explorarem novas formas de mobilidade, como, por exemplo, a co-utilização ou co-propriedade de viaturas e a partilha de bicicletas. Meios de transporte alternativos como as bicicletas, motoretas e motociclos, bem como os táxis, podem também ter um papel a desempenhar. A gestão da mobilidade por parte das empresas pode influenciar o padrão das deslocações atraindo a atenção dos trabalhadores para opções de transporte mais sustentáveis. As entidades patronais e as administrações públicas podem fornecer apoio através de incentivos financeiros e de regulamentação do estacionamento.

Acção 19 — Transporte urbano de mercadorias

A Comissão tenciona contribuir para a optimização da eficiência da logística urbana, incluindo a melhoria das ligações entre os transportes de mercadorias a longa distância, interurbano e urbano, a fim de garantir uma entrega eficiente no «quilómetro final». Essa contribuição incidirá no modo de melhor integrar o transporte de mercadorias nas políticas e planos locais e no modo de melhor gerir e monitorizar os fluxos de transporte. Na preparação deste processo, a Comissão organizará em 2010 uma conferência sobre o transporte urbano de mercadorias. No âmbito da conferência, será também avaliada a implementação de iniciativas urbanas no Plano de Acção para a Logística do Transporte de Mercadorias²⁹.

Acção 20 — Sistemas de transporte inteligentes (STI) em prol da mobilidade urbana

A Comissão tenciona oferecer assistência no domínio das aplicações STI em prol da mobilidade urbana, a fim de complementar o Plano de Acção STI³⁰. Examinará, por exemplo, as questões relativas à emissão e pagamento de bilhetes electrónicos, à gestão do tráfego, à informação sobre viagens, à regulamentação do acesso e à gestão da procura e abordará a questão das oportunidades oferecidas pelo sistema europeu de GNSS Galileo. Para começar, a Comissão efectuará um estudo sobre a melhoria da interoperabilidade dos sistemas de pagamento e de bilhetes electrónicos entre modos e serviços de transporte, incluindo a utilização de cartões inteligentes no transporte urbano, com especial incidência nos principais destinos na Europa (aeroportos, estações ferroviárias).

4. Perspectivas futuras

A Comissão irá liderar activamente a implementação deste plano de acção. Prosseguirá o diálogo com as partes interessadas e criará mecanismos orientadores adequados que também envolvam os Estados-Membros através, por exemplo, do Grupo Comum de Peritos sobre

²⁹ COM(2007) 607.

³⁰ COM(2008) 886.

Transportes e Ambiente³¹. Em 2012, a Comissão procederá a uma revisão da implementação deste plano de acção e avaliará a necessidade de outras acções.

³¹ Criado no âmbito da estratégia do Conselho de integração do ambiente e do desenvolvimento sustentável na política de transportes; documento do Conselho 11717/99 TRANS 197 ENV 335, 11 de Outubro de 1999.

Anexo 1 – Panorâmica das acções em matéria de mobilidade urbana

Acção	N.º
Lançamento em 2009	
Acelerar a adopção de planos de mobilidade urbana sustentável	1
Melhorar a informação sobre viagens	6
Acesso a zonas verdes	7
Projectos de investigação e demonstração para veículos com emissões mais baixas ou nulas	10
Guia na Internet sobre veículos não poluentes e energeticamente eficientes	11
Intercâmbio de informações sobre regimes de tarifação urbana	13
Optimizar as fontes de financiamento existentes	14
Criar um observatório da mobilidade urbana	17
Lançamento em 2010	
Transportes em prol de ambientes urbanos saudáveis	3
Plataforma sobre os direitos dos passageiros nos transportes públicos urbanos	4
Campanhas sobre comportamentos promotores da mobilidade sustentável	8
Condução ecológica como parte integrante do ensino da condução	9
Analisar as necessidades de financiamento futuro	15
Modernização da recolha de dados e estatísticas	16
Contribuição para o diálogo internacional e o intercâmbio de informações	18
Lançamento em 2011	
Mobilidade urbana sustentável e política regional	2
Melhorar a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida	5
Estudo sobre os aspectos urbanos da internalização dos custos externos	12
Lançamento em 2012	
Transporte urbano de mercadorias	19
Sistemas de transporte inteligentes (STI) em prol da mobilidade urbana	20