



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 25.9.2007  
COM (2007) 551.

**LIVRO VERDE**

**Por uma nova cultura de mobilidade urbana**

## ÍNDICE

1.	Introdução .....	3
2.	Enfrentar o desafio .....	6
2.1	Vilas e cidades descongestionadas.....	6
2.2	Vilas e cidades mais verdes.....	8
2.3	Transportes urbanos mais inteligentes .....	11
2.4	Transportes urbanos mais acessíveis.....	13
2.5	Por transportes urbanos seguros.....	17
3.	Criação de uma nova cultura de mobilidade urbana .....	19
3.1	Melhorar os conhecimentos... ..	19
3.2	...e a recolha de dados .....	19
4.	Recursos financeiros .....	20
5.	Consultas.....	23

## DOCUMENTO DE TRABALHO DA COMISSÃO

Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility  
SEC (2007)1209 – 25.9.2007.

## 1. INTRODUÇÃO

Na União Europeia, mais de 60% da população vive em zonas urbanas<sup>1</sup>. Quase 85% do produto interno bruto da UE é criado nas zonas urbanas. As vilas e cidades são os motores da economia Europeia. Atraem investimento e emprego. São indispensáveis ao dinamismo da economia.

A urbe passou a constituir o quadro de vida da imensa maioria da população e é imperioso proporcionar-lhe a mais elevada qualidade de vida possível. Assim sendo, impõe-se uma reflexão comum sobre a questão da mobilidade urbana.

***As cidades europeias são todas diferentes. Enfrentam, no entanto, desafios semelhantes e por isso procuram soluções comuns.***

Em toda a Europa, o aumento do tráfego no centro das cidades conduz a um fenómeno de congestionamento crónico, com inúmeras consequências nefastas em termos de tempo perdido e de poluição. A economia europeia perde anualmente perto de 100 mil milhões de euros, ou seja, 1% do PIB da UE, devido a este fenómeno.

A poluição atmosférica e sonora intensifica-se todos os anos. A circulação urbana está na origem de 40% das emissões de CO<sub>2</sub> e de 70% das emissões de outros poluentes resultantes dos transportes rodoviários.

O número de acidentes de estrada na cidade aumenta todos os anos: hoje, um acidente mortal em cada três ocorre nas zonas urbanas, onde peões e ciclistas, por serem os mais vulneráveis, são as primeiras vítimas.

Embora estes problemas surjam a nível local, é à escala continental que o seu impacto é mais sentido: alterações climáticas/aquecimento global, aumento dos problemas de saúde, nós de estrangulamento na cadeia logística, etc.

Face a estas questões, as autarquias locais não podem ficar isoladas; é precisa cooperação e coordenação a nível europeu. É todos juntos e a todos os níveis (local, regional, nacional e europeu), que nos devemos lançar na reflexão sobre este desafio capital. Cabe à União Europeia desempenhar um papel dinamizador de energias sobre esta questão.

***A Europa possui capacidade de reflexão, de proposta e de mobilização para formular políticas decididas e executadas localmente.***

Em 2006, quando foi apresentada a revisão intercalar do Livro Branco sobre os transportes<sup>2</sup>, a Comissão Europeia anunciou a sua intenção de apresentar um Livro Verde sobre os Transportes Urbanos.

Nos últimos meses, a Comissão procedeu a uma ampla consulta pública. Os principais interessados reuniram-se em duas conferências e quatro *workshops*. Deu-se início a uma

---

<sup>1</sup> de mais de 10 000 habitantes (fonte Eurostat).

<sup>2</sup> COM(2006) 314.

consulta pela Internet. A Comissão recebeu inúmeras contribuições<sup>3</sup> e o Comité Económico e Social pronunciou-se igualmente sobre o assunto<sup>4</sup>.

Este processo de consulta saldou-se nas vias traçadas no Livro Verde. Confirmou-se, sobretudo, a existência de grandes expectativas das partes interessadas para a definição de uma real política europeia em matéria de mobilidade urbana. Graças ao Livro Verde, a Comissão pretende lançar um grande debate público sobre aquilo que poderá vir a ser esta política europeia.

Repensar a mobilidade urbana passa pela optimização da utilização de todos os meios, pela organização da «co-modalidade» entre diferentes meios de transporte colectivo<sup>5</sup> (comboio, eléctrico, metro, autocarro, táxi) e particular (automóvel, motorizada, bicicleta, deslocação a pé). Passa igualmente pela consecução dos objectivos comuns de prosperidade económica, de gestão da procura de transportes como garantia da mobilidade, qualidade de vida e defesa do ambiente. Há igualmente que conciliar os interesses dos transportes de mercadorias e de passageiros, independentemente do meio de transporte utilizado.

### *Uma estratégia europeia de mobilidade urbana à altura das expectativas do cidadão.*

A mobilidade urbana é reconhecida como um factor importante de contribuição para o crescimento e o emprego e é-lhe reconhecido um forte impacto no desenvolvimento sustentável da UE. A Comissão decidiu, assim, apresentar um Livro Verde sobre mobilidade urbana para explorar se, e de que modo, pode acrescentar valor às acções já encetadas a nível local. Ao longo dos últimos anos, a UE desenvolveu políticas sobre questões relacionadas com os transportes urbanos. Desenvolveram-se iniciativas legislativas, por vezes de forma bastante fragmentada.

As consultas organizadas pela Comissão em preparação do Livro Verde forneceram informações que conduziram a um conjunto de opções políticas e a 25 perguntas que abordam estas questões. Com o presente Livro Verde, a Comissão dá início a um segundo processo de consulta, que decorrerá até 15 de Março de 2008 e que visa a apresentação, no início do Outono de 2008, de um Plano de Acção que identifique diversas acções e iniciativas concretas no sentido de uma mobilidade urbana melhor e sustentável. Relativamente a cada acção proposta, o Plano de Acção indicará o prazo de implementação e de atribuição de responsabilidades entre os vários intervenientes.

Cabe à Comissão organizar o debate com as partes interessadas que conduza a uma proposta de estratégia global compatível com o princípio da subsidiariedade. O público a atingir com o novo processo de consulta deve incluir grupos sociais, como cidadãos de vilas ou de cidades, utilizadores de transportes urbanos (públicos ou não), entidades patronais e trabalhadores de organizações de transportes colectivos; grupos económicos, como empresas locais, PME, a indústria dos transportes urbanos, a indústria automóvel; as autoridades nacionais, regionais e locais, representantes das partes interessadas e de associações nos domínios pertinentes.

---

<sup>3</sup> Documento de Trabalho da Comissão: Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility - SEC (2007)1209 – 25.9.2007.

<sup>4</sup> CESE 615/ 2007.

<sup>5</sup> Este tipo de transporte é mais abrangente do que o transporte público e inclui, por exemplo, o táxi ou os transportes por chamada.

Esta estratégia basear-se-á nas consultas passada e futura, mas também na experiência já granjeada pela Comissão no domínio dos transportes urbanos, desde 1995, bem como nos seus Livros Verdes e na Comunicação sobre «a rede dos cidadãos»<sup>6</sup>. As lições retiradas dos projectos de investigação e desenvolvimento são igualmente abundantes e serão utilizadas.

No entanto, há uma ideia importante e recorrente: para serem eficazes, as políticas de mobilidade urbana devem adoptar uma abordagem tão integrada quanto possível, combinando as respostas mais adaptadas a cada problema individual: inovação tecnológica, desenvolvimento de sistemas de transportes não poluentes, seguros e inteligentes, incentivos económicos e alterações regulamentares.

Esta estratégia global terá em consideração todas as iniciativas pertinentes efectuadas no quadro das políticas comunitárias, tendo a preocupação constante de contribuir concretamente para a execução da Estratégia de Lisboa.

A União Europeia deve desempenhar um papel dinamizador que permita esta mudança, mas sem impor, de cima, soluções que podem ser desadequadas para a diversidade das situações locais.

O valor acrescentado europeu pode assumir diversas formas: promoção do intercâmbio de boas práticas a todos os níveis (local, regional ou nacional); apoio à definição de normas comuns e respectiva harmonização, se necessário; oferta de apoio financeiro aos mais necessitados; incentivo à investigação cujas aplicações permitam melhorar a mobilidade, a segurança e o ambiente; simplificação da legislação e, em certos casos, revogação de legislação existente ou introdução de novas leis.

O êxito da estratégia definida a nível europeu depende de uma acção decisiva a nível local. É às autoridades locais que cabe a adopção e execução das acções concretas.

### ***Criação de uma nova cultura de mobilidade urbana.***

O desafio que o desenvolvimento sustentável representa para as zonas urbanas é imenso: conciliar o desenvolvimento económico das vilas e cidades e a acessibilidade com a melhoria da qualidade de vida e com a defesa do ambiente.

Face a estas questões de múltiplas implicações, um esforço conjunto permitirá incentivar a procura de soluções inovadoras e ambiciosas em matéria de transportes urbanos, permitindo-nos usufruir de vilas e cidades menos poluídas e mais acessíveis, onde o tráfego flua mais livremente.

Todos juntos, devemos encontrar os meios para conseguir uma melhor mobilidade urbana e suburbana, uma mobilidade sustentável, uma mobilidade para todos os cidadãos europeus, mas que permita igualmente aos operadores económicos actuar nas nossas vilas e cidades.

---

<sup>6</sup> COM(95) 601, COM(1998) 431.

## **2. ENFRENTAR O DESAFIO**

A mobilidade urbana deve permitir assegurar o desenvolvimento económico das vilas e cidades, a qualidade de vida dos seus habitantes e a defesa do respectivo ambiente. Para tanto, as cidades europeias enfrentam cinco desafios enquadrados numa abordagem integrada.

### **2.1 Vilas e cidades descongestionadas**

#### **Problemática:**

O congestionamento das vilas e cidades é um dos principais problemas identificados durante as consultas, pelo impacto económico, social, sanitário e ambiental negativo e pela degradação que causa no ambiente. Localiza-se com frequência nos anéis rodoviários urbanos e afecta a capacidade da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T). Um sistema de transportes fluido permitirá que passageiros e mercadorias cheguem a horas e limitará estes efeitos negativos. Ao nível local, reduzir os impactos negativos do congestionamento continuando a assegurar o desenvolvimento económico das zonas urbanas constitui um enorme desafio. O esforço das cidades pioneiras no combate ao congestionamento tem de ser reconhecido.

#### **Opções:**

A experiência das partes interessadas demonstra que não existe uma solução única para reduzir o congestionamento. No entanto, há que tornar atraentes e seguras as alternativas à utilização de transporte particular, como por exemplo a deslocação a pé, de bicicleta, em transportes colectivos, ou o uso de motorizada ou ciclomotor. Os cidadãos devem poder otimizar as suas deslocações através de ligações eficazes entre os diferentes meios de transporte. Cabe às autoridades promover a co-modalidade e redistribuir o espaço libertado pelas medidas de redução do congestionamento. Também está provada a eficiência de sistemas de gestão de tráfego inteligentes e adaptados para conseguir essa redução.

#### **Promover as deslocações a pé e de bicicleta...**

Para promover a atractividade e segurança das deslocações a pé e de bicicleta, as autoridades locais e regionais devem fazer com que estes meios sejam totalmente integrados no desenvolvimento e acompanhamento das políticas de mobilidade urbana. O desenvolvimento de infra-estruturas adequadas deve merecer mais atenção. Há formas inovadoras de garantir o total envolvimento das famílias, das crianças e dos jovens no desenvolvimento de políticas. A realização de iniciativas nas cidades, empresas e escolas pode incentivar o transporte a pé e de bicicleta, através, por exemplo, de jogos de circulação, da avaliação da segurança rodoviária e de iniciativas educativas. As partes interessadas propuseram que as vilas e cidades de maiores dimensões tivessem a possibilidade de nomear agentes policiais especificamente para peões e ciclistas.

#### **...Optimizar a utilização do automóvel particular**

Podem promover-se estilos de vida menos dependentes do automóvel, através de novas soluções, como a partilha do automóvel. Pode fomentar-se uma utilização mais sustentável do automóvel particular encorajando as pessoas, por exemplo, a partilhá-lo, o que implicará a existência de menos carros na estrada, transportando cada um deles mais pessoas. Entre as opções, inclui-se igualmente a «mobilidade virtual»: teletrabalho, telecompras, etc.

Tal como sugerido durante a consulta, é igualmente necessária uma política de estacionamento, para reduzir a utilização do automóvel no centro das cidades. A oferta de estacionamento pode, a longo prazo, fomentar o transporte automóvel, em especial se for gratuito. O preço do estacionamento pode ser utilizado como instrumento económico. Pode ter-se em consideração uma tabela diferenciada que reflecta a existência limitada de espaço público e podem criar-se incentivos (por exemplo, estacionamento gratuito na periferia e preços elevados no centro).

A existência de parques de dissuasão (*Park&Ride*) atraentes pode constituir um incentivo para combinar os transportes públicos com o particular. A ligação directa a transportes públicos eficientes e de alta qualidade tem permitido, desta forma, libertar de tráfego o interior de cidades, através de sistemas de transportes integrados, como em Munique.

Em alguns casos, poderá ser necessária uma nova infra-estrutura, mas o primeiro passo deverá ser o estudo da melhor utilização da infra-estrutura existente. Os sistemas de taxa de circulação urbana, como em Londres e Estocolmo, demonstraram impactos positivos na fluidez dos transportes. Os sistemas de transportes inteligentes (ITS) permitem otimizar o planeamento das deslocações, uma melhor gestão do tráfego e uma gestão mais fácil da procura. A utilização múltipla e flexível da infra-estrutura, como em Barcelona (faixas de autocarros flexíveis, zonas de carga/descarga e de estacionamento flexíveis), pode permitir a redução da pressão no espaço rodoviário.

A gestão da mobilidade complementa as medidas tradicionais baseadas na infra-estrutura, influenciando o comportamento nas deslocações antes do seu início, desviando a atenção das pessoas para opções de transporte mais sustentáveis. Por exemplo, os promotores podem ser incentivados a preparar planos de mobilidade específicos por local, como parte integrante do processo de obtenção de licença de planeamento. As partes interessadas avançaram igualmente a ideia de «avaliação do impacto da mobilidade» em casos de construção de infra-estruturas de grande escala.

### **E do transporte de mercadorias...**

A logística do transporte de mercadorias inclui uma dimensão urbana<sup>7</sup>. Do ponto de vista das partes interessadas, qualquer política de mobilidade urbana tem de abranger o transporte de passageiros e de mercadorias. A distribuição nas zonas urbanas exige interfaces eficientes entre os transportes de longo curso e a distribuição de curta distância para o destino final. Na distribuição local devem utilizar-se veículos mais pequenos, eficientes e não poluentes. Há que planear e adoptar medidas técnicas que reduzam os impactos negativos causados pela passagem de transportes de mercadorias de longa distância através de zonas urbanas.

A «economia de serviços» conduz a uma nova procura de espaço rodoviário. Pode comprovar-se que 40% da totalidade dos veículos (excepto automóveis de passageiros) está relacionada com serviços (veículos de mudanças, serviços de manutenção, pequenas entregas, etc.). Os serviços de correio privado usam frequentemente motorizadas ou ciclomoteres. A distribuição agrupada nas zonas urbanas e em zonas de acesso regulamentado é possível mas implica o planeamento eficiente de todas as estradas, de modo a evitar trajectos em vazio ou condução ou estacionamento desnecessários. O desenvolvimento destas soluções passa pelo envolvimento de todas as partes interessadas.

---

<sup>7</sup> Esta dimensão será igualmente abordada no «Plano de acção sobre logística», actualmente em preparação.

A distribuição urbana de mercadorias pode ser mais bem integrada no quadro político e institucional local. O transporte público de passageiros é habitualmente supervisionado pelo organismo administrativo competente, enquanto a distribuição de mercadorias é normalmente realizada pelo sector privado. As autoridades locais têm de considerar toda a logística urbana relacionada com o transporte de passageiros e de mercadorias como um único sistema logístico.

1. Deve prever-se um regime de "dísticos" que reconheça os esforços de cidades pioneiras no combate ao congestionamento e na melhoria das condições de vida?
2. Quais as medidas a adoptar para promover as deslocações a pé e de bicicleta como verdadeiras alternativas ao automóvel?
3. O que se pode fazer para incentivar a transferência modal para transportes sustentáveis nas cidades?

*Que papel poderá a UE desempenhar?*

## 2.2 Vilas e cidades mais verdes

### Problemática:

As principais questões ambientais nas vilas e nas cidades estão relacionadas com o predomínio do petróleo como combustível para os transportes, o qual gera CO<sub>2</sub>, emissões poluentes na atmosfera e ruído.

O sector dos transportes é um dos mais difíceis de gerir do ponto de vista de emissões de CO<sub>2</sub>. Apesar dos progressos da tecnologia automóvel, o aumento do tráfego e a natureza «pára-arranca» da condução nas zonas urbanas significam que as cidades são uma grande (e crescente) fonte de emissões de CO<sub>2</sub>, que contribuem para as alterações climáticas. As alterações climáticas estão a causar alterações drásticas no ecossistema global, tornando-se urgente agir para manter os impactos a um nível que seja possível gerir. O Conselho Europeu<sup>8</sup> definiu uma meta para a redução, em 20%, dos gases com efeito de estufa na UE até 2020. É necessário o contributo de todos.

As emissões de CO<sub>2</sub> de automóveis de passageiros novos vendidos na UE diminuíram em 12,4% entre 1995 e 2004, na sequência de um acordo voluntário entre a Comissão Europeia e a indústria. Para permitir que a UE alcance o objectivo que se impôs, de 120g até 2012, a Comissão, em Comunicação de Fevereiro de 2007<sup>9</sup>, delineou uma nova estratégia global. Tem de haver uma estrutura legislativa que garanta 130g de CO<sub>2</sub>/km através do aperfeiçoamento da tecnologia dos veículos motorizados, e uma nova redução de 10g de CO<sub>2</sub>/km através de novos aperfeiçoamentos tecnológicos e de uma maior utilização de biocombustíveis. Foram igualmente reduzidas com êxito as emissões poluentes graças ao reforço progressivo das normas de emissão EURO. Em resultado do contexto regulamentar da UE, têm-se alcançado, continuamente, níveis mais baixos para os veículos novos, representando uma redução global de 30-40% das emissões de óxido de azoto e de partículas dos transportes terrestres nos

<sup>8</sup> Conclusões do Conselho Europeu de 8 e 9 de Março de 2007, relativamente ao nível de 1990.

<sup>9</sup> COM(2007) 19.

último 15 anos, desde a adopção da primeira norma EURO, mesmo com volumes crescentes de tráfego.

Todavia, apesar destes progressos, as condições ambientais continuam a não ser satisfatórias: as autoridades locais enfrentam graves problemas para cumprir as exigências em termos de qualidade do ar, como é o caso dos limites de óxido de azoto e de partículas na atmosfera, cujo impacto é negativo para a saúde pública.

As medidas de redução do ruído foram igualmente facilitadas pela directiva europeia sobre elaboração de mapas de ruído. Com base nas informações recolhidas ao abrigo da directiva sobre o ruído<sup>10</sup>, as autoridades locais podem elaborar planos de redução do ruído e implementar medidas concretas. Os planos de redução do ruído podem beneficiar do intercâmbio de informações a nível europeu. De acordo com as partes interessadas, a redução do ruído na fonte pode conseguir-se tornando mais severas as normas europeias sobre emissão de ruído de circulação rodoviária e ferroviária e de pneus. Os sistemas de transporte subterrâneo podem igualmente contribuir para a redução do ruído nas cidades.

A UE deve continuar a promover e apoiar a expansão, reabilitação e renovação de transportes públicos urbanos não poluentes, como tróleys, eléctricos, metro e comboio suburbano, bem como outros projectos de transportes urbanos sustentáveis.

### **Opções:**

#### **Novas tecnologias...**

Liderada pela indústria e em resposta aos limites europeus sobre emissões, a tecnologia convencional de motores de combustão está a tornar-se mais limpa. Os catalisadores e filtros permitirão no futuro melhorias significativas na redução de emissões poluentes. A investigação e o desenvolvimento tecnológico co-financiados pela UE têm incidido sobre tecnologias automóveis não poluentes e energeticamente eficazes e sobre combustíveis alternativos, como por exemplo os biocombustíveis, o hidrogénio e as células de combustível<sup>11</sup>.

O desempenho ambiental da actual frota automóvel pode ser melhorado definindo normas harmonizadas mínimas de desempenho para o funcionamento dos veículos. O reforço gradual destas normas ao longo do tempo poderá conduzir a um processo contínuo de actualização ou recolha de veículos antigos altamente poluentes. Uma abordagem deste tipo poderá contribuir para o aumento da utilização de veículos não poluentes e dotados de eficiência energética nos transportes urbanos e, a mais longo prazo, impedir um mosaico fragmentado de diferentes zonas de baixa emissão.

Seria possível dar um maior incentivo a uma ampla introdução no mercado de novas tecnologias através de instrumentos económicos como, por exemplo, incentivos para a aquisição e exploração pelas autoridades públicas de veículos não poluentes e dotados de eficiência energética e de instrumentos não económicos como, por exemplo, as restrições aos

---

<sup>10</sup> Directiva 2002/49/CE.

<sup>11</sup> Ver, por exemplo: COM(2007) 541 final - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - Para uma mobilidade mais segura, mais ecológica e mais eficiente na Europa: Primeiro relatório sobre a Iniciativa «Veículo Inteligente», de 17.9.2007.

grandes poluidores e um acesso privilegiado a veículos de baixa emissão em zonas sensíveis, desde que não distorçam as regras do mercado interno.

Há oportunidades para promover o intercâmbio de boas práticas no domínio dos transportes urbanos não poluentes para além das fronteiras da Europa e para tirar partido do conhecimento e experiência adquiridos com iniciativas da UE como, por exemplo, a CIVITAS<sup>12</sup>, com projectos que permitem a países terceiros beneficiar da experiência de cidades da União Europeia com abordagens de mobilidade urbana integrada. A Europa tem um interesse estratégico, de um ponto de vista dos preços e da disponibilidade energética a longo prazo, em contribuir fora das suas fronteiras para um crescimento de fraca intensidade energética. Este tipo de diálogo internacional pode igualmente contribuir para a criação de oportunidades de exportação para a indústria europeia.

### **... com o apoio de contratação pública respeitadora do ambiente**

Tal como preconizado pela Comissão<sup>13</sup> e proposto pelas partes interessadas durante a consulta, a introdução no mercado de veículos não poluentes e dotados de eficiência energética poderia ser apoiada por contratos públicos respeitadores do ambiente.

Uma das abordagens possíveis seria baseada na internalização dos custos externos utilizando como critério de adjudicação os custos do consumo de energia durante o tempo de vida do veículo, as emissões de CO<sub>2</sub> e as emissões poluentes relacionadas com o funcionamento do veículo, para além do preço de compra. A inclusão, no processo de concurso, dos custos durante o tempo de vida do veículo, aumentaria a sensibilização para as despesas correntes. Dar-se-ia assim vantagem competitiva aos veículos menos poluentes e dotados de maior eficiência energética, reduzindo simultaneamente os custos globais. O sector público poderia dar assim um exemplo de «economia sustentável», a adoptar por outros sectores do mercado. Além disso, os concursos públicos poderiam dar preferência às novas normas EURO. Utilizando mais cedo veículos menos poluentes seria igualmente possível melhorar a qualidade do ar nas zonas urbanas. A Comissão tenciona apresentar uma proposta revista nestes termos antes do final de 2007.

### **... e de contratação conjunta respeitadora do ambiente**

Algumas autoridades públicas melhoraram o desempenho ambiental das suas frotas de transportes públicos e de táxis através da realização de concursos para veículos menos poluentes e oferecendo incentivos económicos aos operadores privados. Em algumas vilas e cidades foi dado apoio financeiro público a novas infra-estruturas de distribuição de combustíveis alternativos. A contratação conjunta, pelas autoridades públicas, de veículos não poluentes e dotados de eficiência energética pode acelerar a construção de um mercado de novas tecnologias e garantir a sua viabilidade económica. A Comissão presta apoio ao desenvolvimento de regimes de contratação conjunta respeitadora do ambiente por parte das autoridades públicas em toda a UE, através de projectos-piloto<sup>14</sup>. Consoante os resultados dos projectos, a Comissão poderá considerar uma aplicação mais vasta de tais medidas.

---

<sup>12</sup> Endereço Internet da CIVITAS: [www.civitas-initiative.eu](http://www.civitas-initiative.eu)

<sup>13</sup> Proposta de Directiva relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes. COM(2005) 634.

<sup>14</sup> Programa STEER [http://europa.eu.int/comm/energy/intellinget/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/energy/intellinget/index_en.html).

### **... e novas formas de condução**

Deve ser incentivada uma condução ecológica, que reduza o consumo de energia graças à alteração dos hábitos de condução, em especial por parte das escolas de condução e através da formação dos motoristas profissionais. Os sistemas electrónicos de apoio à condução podem ajudar a melhorar o comportamento dos motoristas. Melhorar a infra-estrutura e os sistemas de gestão de tráfego e introduzir veículos mais «inteligentes» são igualmente contributos importantes.

### **Restrições de tráfego**

Há casos em que foram introduzidas restrições ao tráfego local e taxas de circulação urbana. Estas iniciativas individuais são louváveis pelo impacto já alcançado. No entanto, de acordo com algumas partes interessadas, corre-se o risco de se criar um mosaico fragmentado de zonas urbanas com novas «fronteiras» na Europa. Por exemplo, há autoridades que limitam o acesso ao centro das cidades com base nas normas EURO, enquanto outras utilizam uma base diferente.

Muitas partes interessadas apelaram à formulação de orientações e à elaboração de regras harmonizadas para as chamadas «zonas verdes» urbanas (pedonização, acesso reservado, limites de velocidade, taxas de circulação urbana, etc.) a nível da UE, que permitam a utilização generalizada destas medidas sem a criação de obstáculos desproporcionados à mobilidade dos cidadãos e das mercadorias. Além disso, a harmonização e a interoperabilidade de tecnologias semelhantes permitem reduzir custos. A questão de um registo europeu de todos os veículos e da sua aplicação transfronteiras entre as cidades pode

4. Como aumentar a utilização de tecnologias limpas e dotadas de eficiência energética nos transportes urbanos?
5. Como promover a contratação conjunta?
6. Devem definir-se critérios ou orientações para a definição de zonas verdes e respectivas medidas restritivas? Qual a melhor forma de garantir a sua compatibilidade com a livre circulação? Há a possibilidade de assegurar a aplicação além-fronteiras de regras locais sobre as zonas verdes?
7. Como incentivar a condução respeitadora do ambiente?

*Que papel poderá a UE desempenhar?*

ser estudada a nível da UE, tal como sugerido por algumas partes interessadas.

### **2.3 Transportes urbanos mais inteligentes**

**Problemática:**

As cidades europeias estão confrontadas com um aumento constante dos fluxos de mercadorias e passageiros. No entanto, o desenvolvimento das infra-estruturas necessárias para fazer face a este aumento colide com limitações importantes, ligadas à falta de espaço e a exigências ambientais. Perante este cenário, as partes interessadas salientaram que as aplicações dos sistemas de transportes inteligentes (ITS) estão subexploradas no que respeita à gestão eficiente da mobilidade urbana, ou são desenvolvidas sem ter em devida consideração a interoperabilidade.

### **Opções:**

O tratamento de dados sobre tráfego e deslocações pode fornecer informações, assistência e controlo dinâmico aos viajantes, condutores, operadores de frotas e gestores de redes do transporte. Existem já diversas aplicações sobre os transportes rodoviários, ferroviários e por vias navegáveis. Nos próximos anos, estas aplicações continuarão a ser desenvolvidas pelo sistema de satélite Galileo, o qual permitirá uma localização mais precisa.

### **Sistemas de tarifação inteligentes...**

A tarifação inteligente é cada vez mais considerada como um método eficaz de gestão da procura. Nos transportes colectivos, o recurso aos ITS garante uma melhor gestão das operações e dos novos serviços (gestão de frota, sistemas de informação aos viajantes, sistemas de emissão de bilhetes, etc.). Para permitir a partilha de dados entre estas aplicações, há que instalar protocolos de intercâmbio de dados. As partes interessadas salientaram a necessidade de as normas serem interoperáveis e abertas à inovação; a utilidade de os sistemas de pagamento inteligente utilizarem cartões inteligentes, interoperáveis entre meios de transporte, entre várias funções (por exemplo, pagamento pela utilização dos transportes, serviços não ligados ao transporte, estacionamento e regimes de fidelização do cliente), entre zonas e, a mais longo prazo, entre países. O sistema pode incluir possibilidades de tarifação diferente consoante o tempo ou grupo visado (por exemplo, período de ponta/fora de ponta).

### **... melhor informação para melhor mobilidade**

Um dos factores determinantes do êxito da mobilidade nas redes urbanas é, do ponto de vista dos viajantes, poder fazer opções informadas sobre o modo e o tempo de viagem. Tal depende da disponibilidade de informações adequadas e interoperáveis sobre trajectos multimodais que permitam planear uma viagem.

As partes interessadas indicam que os ITS permitem a gestão dinâmica da infra-estrutura existente. Pode ganhar-se capacidade adicional de 20-30% ou mais utilizando melhor o espaço rodoviário. Tal facto adquire especial importância, pois, em geral, há poucas possibilidades de aumentar o espaço rodoviário nas zonas urbanas. A gestão activa das infra-estruturas de transportes urbanos pode igualmente ter um impacto positivo na segurança e no ambiente. A gestão de ligações directas entre as redes na interface urbana-interurbana poderia ser um domínio de especial interesse para os ITS.

Pode igualmente aumentar-se a eficiência da distribuição urbana de mercadorias com a ajuda dos ITS, em especial, programando melhor as operações, aumentando os factores de carga e a utilização mais eficiente dos veículos. São necessários sistemas integrados que combinem o planeamento inteligente das rotas, sistemas de assistência aos condutores, veículos inteligentes e a interacção com as infra-estruturas.

Importa conseguir a plena participação, desde o primeiro momento, das autoridades locais e das partes interessadas na implementação e exploração destas aplicações e serviços. Entre as partes interessadas devem contar-se fornecedores de tecnologia, operadores de transportes e infra-estruturas, a indústria, fornecedores de serviços de valor acrescentado, técnicos de cartografia digital, agências de execução e utilizadores de infra-estruturas.

As partes interessadas propuseram que a Comissão apoiasse uma maior divulgação de boas práticas no domínio dos ITS. Propôs-se, especialmente, a criação de um quadro de implantação dos ITS nas vilas e cidades da UE, para tratar a interoperabilidade e o intercâmbio de dados e de informações.

8. Devem desenvolver-se e promover-se melhores serviços de informação aos viajantes?
9. São necessárias novas acções para garantir a normalização das interfaces e a interoperabilidade das aplicações ITS nas vilas e nas cidades? Quais as aplicações prioritárias ao adoptar medidas?
10. No que respeita aos ITS, como melhorar o intercâmbio de informações e boas práticas entre todas as partes envolvidas?

*Que papel poderá a UE desempenhar?*

## **2.4 Transportes urbanos mais acessíveis**

### **Problemática:**

A acessibilidade diz respeito, em primeiro lugar, às pessoas de mobilidade reduzida, aos deficientes, aos idosos, às famílias com crianças ou às próprias crianças: todas devem dispor de acesso fácil às infra-estruturas de transportes urbanos.

A acessibilidade diz igualmente respeito à qualidade de acesso ao sistema de mobilidade urbana de que as pessoas e as empresas dispõem, constituído por infra-estruturas e serviços.

A infra-estrutura urbana, incluindo as estradas, as vias para ciclistas, etc., mas igualmente os comboios, autocarros e espaços públicos, parques de estacionamento, terminais, etc., devem ser de elevada qualidade. São igualmente requeridas ligações eficazes dentro das vilas ou cidades, que as liguem à periferia, entre as redes urbana e interurbana e às Redes Transeuropeias de Transportes (RTE-T). Assumem especial importância as ligações a aeroportos, estações de caminho-de-ferro e portos, bem como a terminais intermodais de carga, que liguem os diferentes modos de transporte.

Acresce ainda que os cidadãos esperam que os transportes públicos sirvam as suas necessidades em termos de qualidade, eficiência e disponibilidade. Para serem atraentes, os transportes públicos têm de ser não só acessíveis, mas também frequentes, rápidos, fiáveis e confortáveis. A experiência demonstra que os obstáculos à transferência modal de transporte

particular para o público se prende com frequência com a baixa qualidade do serviço, a lentidão e a falta de fiabilidade dos transportes públicos<sup>15</sup>.

Segundo as partes interessadas, é dada pouca importância à co-modalidade e à falta de soluções integradas para os transportes colectivos (por exemplo, sistemas ferroviários suburbanos, sistemas de eléctrico-comboio, parques de dissuasão (*Park&Ride*) bem localizados nos terminais dos transportes colectivos e nos arredores das vilas e das cidades. A distribuição logística do transporte de carga exige muitas vezes centros ou terminais em zonas suburbanas.

## **Opções:**

### **Transportes colectivos que respondam às necessidades dos cidadãos...**

A análise intercalar do Livro Branco sobre os Transportes salientava a necessidade de direitos básicos dos passageiros em todos os modos de transporte, com especial incidência sobre os passageiros de mobilidade reduzida. As partes interessadas recomendaram que a Comissão promovesse a ideia de uma carta europeia dos direitos e obrigações dos passageiros dos transportes colectivos.

As partes interessadas salientaram que os cidadãos esperam que os transportes colectivos correspondam às suas necessidades de mobilidade básica e satisfaçam as suas necessidades de acessibilidade. A sociedade está em mutação, a envelhecer, e espera soluções de mobilidade mais inteligentes. A eficiência é essencial; sem tempos de deslocação comparáveis aos do automóvel, os transportes colectivos não podem tornar-se competitivos.

Os cidadãos também esperam soluções de transporte mais flexíveis quer para a mobilidade dos passageiros quer das mercadorias. Em muitos locais, as empresas de táxis começaram já a explorar novos mercados. Para serviços por chamada eficazes poderiam utilizar-se veículos mais pequenos.

Os aspectos sociais da mobilidade nas vilas e nas cidades constituem um desafio. Os transportes urbanos têm de ser abordáveis igualmente para as pessoas com baixos rendimentos. Os cidadãos de mobilidade reduzida e os idosos esperam mobilidade de melhor qualidade. A mobilidade pessoal é a chave para a autonomia.

### **... partindo de um quadro jurídico comunitário adequado**

As duas directivas «contratos públicos»<sup>16</sup> aplicam-se integralmente aos contratos de serviços públicos, como o transporte de autocarro ou eléctrico. Além disso, o novo Regulamento relativo aos Serviços Públicos de Transporte de Passageiros por Via Férrea e Estrada<sup>17</sup> virá proporcionar maior transparência e ajudar as autoridades e operadores a melhorar a qualidade e a eficiência.

---

<sup>15</sup> Os estudos sobre os serviços de interesse geral demonstram que os transportes urbanos são os serviços deste tipo com os quais os consumidores da União Europeia estão menos satisfeitos. 13% dos consumidores EU-25 têm dificuldade de acesso aos transportes públicos e 4% não dispõem sequer de acesso. [http://ec.europa.eu/consumers/cons\\_int/serv\\_gen/cons\\_satisf/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/consumers/cons_int/serv_gen/cons_satisf/index_en.html).

<sup>16</sup> Directiva 2004/17/CE e Directiva 2004/18/CE, de 31 de Março de 2004.

<sup>17</sup> Regulamento relativo aos Serviços Públicos de Transporte de Passageiros por Via Férrea e Estrada, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 e o Regulamento n.º 1107/70 do Conselho [ficheiro interinstitucional 2000/0212 (COD)].

O novo regulamento permite que as autoridades competentes definam as obrigações de serviço público de modo a assegurar serviços de interesse geral no domínio do transporte terrestre de passageiros. Permite igualmente que as autoridades imponham tarifas sociais. Nos casos em que o desempenho de obrigações de serviço público implique compensação e/ou concessão de um direito exclusivo, exige-se a celebração de um contrato entre a autoridade e o operador seleccionado por concurso.

Quer segundo as directivas quer segundo o novo regulamento, as autoridades competentes são livres de executar os serviços ou de os adjudicar. Podem introduzir critérios de selecção relativos à capacidade dos proponentes e critérios de adjudicação relativos à qualidade dos serviços.

### **... e mediante soluções inovadoras e competências adequadas**

Uma das recomendações emanadas da consulta sugeria que a Comissão Europeia promovesse soluções de transporte colectivo menos onerosas (por exemplo, autocarros rápidos) em alternativa aos sistemas mais onerosos de metro e eléctrico. Os sistemas de autocarro rápido oferecem serviços públicos velozes e frequentes de transporte de autocarro em corredores exclusivos, habitualmente com paragens de características semelhantes às estações do metro. Podem promover-se as melhores práticas inovadoras já desenvolvidas. Uma possibilidade específica é a utilização de táxis (não poluentes) na cadeia de transportes colectivos e para transporte por chamada, com a ajuda dos ITS. Durante a consulta, foi referida a necessidade de formular orientações sobre terminais intermodais para os transportes colectivos.

A boa acessibilidade requer igualmente que as lojas, as empresas e as zonas onde estão instaladas actividades económicas, incluindo terminais de mercadorias e portos, sejam bem servidas por redes de transportes urbanos que permitam acesso fácil aos transportadores de mercadorias, fornecedores de serviços, trabalhadores e clientes. Este facto é especialmente importante quando são criadas zonas de acesso restrito.

Os transportes urbanos têm de atrair e manter pessoal altamente qualificado. Os programas de formação (por exemplo, sobre condução respeitadora do ambiente), de acordo com o sugerido durante a consulta, podem aumentar a competência do pessoal dos transportes colectivos ou de mercadorias e reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> e a poluição.

A Europa é um importante destino turístico a nível mundial e o destino de muitos turistas são as vilas e as cidades. O turismo pode contribuir para o desenvolvimento económico e o emprego. De acordo com as partes interessadas, os turistas formam um grupo específico de utentes dos transportes com exigências próprias, tanto pelo seu número como pelos padrões de conduta, que podem exercer pressões específicas nos sistemas de transporte urbano. Há que ter isto presente quando se considerar a acessibilidade dentro da zona urbana e o acesso a partir do exterior.

### ***... mediante uma coordenação equilibrada do ordenamento do território e uma abordagem integrada da mobilidade urbana***

Os mais interessados e, em especial, os representantes das vilas e cidades que participaram em redes de intercâmbio de experiências, salientaram os problemas das aglomerações urbanas que têm de responder ao desafio de melhor acessibilidade a todas as zonas de atracção afectadas pelo desenvolvimento metropolitano. As tendências para a suburbanização e a dispersão urbana levam a um ordenamento territorial de baixa densidade e espacialmente segregado. A resultante dispersão da habitação, trabalho e lazer provoca um aumento da

procura de transporte<sup>18</sup>. A densidade mais baixa da população nas zonas periféricas dificulta a oferta de soluções de transportes colectivos de qualidade suficiente para atrair grandes números de utentes. Pode tornar-se mais difícil organizar cuidados de saúde para os idosos se as soluções de transporte não forem correctas (a juntar ao «isolamento social»). Os transportes por chamada ou os serviços de transporte com correspondência a ligações entre os centros urbanos e a periferia constituem soluções por medida que podem servir melhor as áreas suburbanas.

Para as partes interessadas, a coordenação entre autoridades pode ajudar a responder aos desafios da mobilidade urbana. Acresce ainda que a mobilidade urbana pode beneficiar da integração de vários sectores políticos, como o urbanismo, os assuntos económicos e sociais, os transportes, etc.

A concepção de planos de mobilidade que integrem conurbações metropolitanas mais vastas, que contemplem quer o transporte de passageiros quer o de mercadorias nas cidades ou vilas e respectivos subúrbios, constituem igualmente uma base sólida para o planeamento eficiente da mobilidade urbana. O seu desenvolvimento e execução exige, tal como salientado pelas partes interessadas, que se estabeleçam estruturas organizativas adequadas.

A Estratégia Temática sobre Ambiente Urbano<sup>19</sup> identificava diversos problemas ambientais que podiam ser melhorados com o desenvolvimento e implementação de planos de transporte urbano sustentável<sup>20</sup>. Na estratégia que delineou, a Comissão Europeia comprometeu-se a preparar orientações para a preparação de tais planos. Considerando a publicação do presente Livro Verde e a ampla discussão sobre transporte urbano, parece oportuno aproveitar a ocasião para integrar a questão do acompanhamento dos planos de transporte urbano sustentável no âmbito do plano de acção sobre mobilidade urbana.

---

<sup>18</sup> Relatório da Agência Europeia do Ambiente «Urban sprawl in Europe - The ignored challenge» (Dispersão urbana na Europa – Um desafio ignorado), 2006.

<sup>19</sup> COM(2005) 718.

<sup>20</sup> Consultar o endereço: [http://ec.europa.eu/environment/urban/urban\\_transport.htm](http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm).

11. Como melhorar a qualidade dos transportes colectivos nas vilas e cidades da Europa?
12. Deve incentivar-se a criação de faixas exclusivas para os transportes colectivos?
13. Justifica-se a introdução de uma carta europeia dos direitos e obrigações dos utentes dos transportes colectivos?
14. Que medidas poderão melhorar a integração dos transportes de passageiros e de mercadorias no planeamento da mobilidade urbana?
15. Como melhorar a coordenação entre os transportes urbanos e interurbanos e o ordenamento territorial? Qual o tipo de estrutura organizacional mais adequado?

*Que papel poderá a UE desempenhar?*

## 2.5 Por transportes urbanos seguros

### **Problemática:**

Todos os cidadãos da UE devem poder viver e deslocar-se em segurança nas zonas urbanas. Andar a pé, de bicicleta, conduzir um carro ou um camião são actividades que devem envolver o mínimo risco pessoal. Para tanto, é indispensável uma boa concepção das infra-estruturas, em especial nos nós rodoviários. Os cidadãos estão cada vez mais conscientes da importância de um comportamento responsável, tanto para a sua própria protecção como a dos outros.

Em 2005, morreram nas estradas da UE 41 600 pessoas<sup>21</sup>. Está ainda muito longe o objectivo comum de 25 000 acidentes mortais por ano até 2010<sup>22</sup>. Cerca de dois terços dos acidentes rodoviários e um terço dos acidentes mortais ocorrem em zonas urbanas e afectam os utentes da estrada mais vulneráveis. O risco de morrer num acidente de viação é seis vezes maior para os ciclistas e os peões do que para os automobilistas. As vítimas são frequentemente mulheres, crianças e idosos.

A sensação de que a segurança pessoal dos passageiros é por vezes reduzida dissuade alguns grupos sociais de viajar ou de utilizar os serviços de transporte público. Não se trata apenas dos veículos, terminais e paragens de autocarro/eléctrico, mas também os trajectos a pé para lá chegar. O resultado pode ser uma utilização desnecessária do automóvel e pode impedir as pessoas de levarem uma vida activa.

### **Opções:**

A política europeia de segurança rodoviária abrange as questões ligadas ao comportamento, aos veículos e às infra-estruturas.

### **Comportamento mais prudente...**

---

<sup>21</sup> CARE: Base de dados comunitária sobre acidentes rodoviários.

<sup>22</sup> COM(2001) 370.

Para melhorar a segurança rodoviária, as partes interessadas propuseram que a Comissão reforçasse a promoção de boas práticas e adoptasse um diálogo mais intensivo e estruturado a nível local e regional e com os Estados-Membros, designadamente sobre novas tecnologias – em especial os ITS.

Para aumentar a consciencialização dos cidadãos sobre o seu comportamento na estrada, há que dar prioridade a campanhas de educação e informação. Sugere-se a organização de campanhas de segurança e de iniciativas especiais de formação dos jovens e a consagração de uma das próximas jornadas europeias de segurança rodoviária às zonas urbanas. As partes interessadas sugeriram também que se fomentasse o comportamento prudente dos ciclistas, promovendo, por exemplo, a utilização de capacetes em toda a Europa ou a investigação sobre desenhos de capacetes mais ergonómicos. A aplicação mais severa do código da estrada é igualmente essencial para todos os motociclistas, condutores de ciclomotores e ciclistas. As partes interessadas sugeriram que a UE apoiasse actividades de vulgarização de dispositivos de controlo activo nas vilas e cidades para todos os utentes da estrada.

### **... Infra-estruturas mais seguras**

Para as partes interessadas, melhorar a percepção de segurança depende de diversas medidas no ambiente urbano. A existência de infra-estruturas de alta qualidade, incluindo bons passeios para peões e faixas para ciclistas, pode fazer diferença. Melhorar a visibilidade, nomeadamente através de melhor iluminação e de uma maior presença de agentes da lei na estrada pode contribuir para aumentar o sentimento de segurança. As soluções ITS podem dar um contributo importante, fornecendo informação rápida e adequada e uma gestão do tráfego pautada pela segurança. As partes interessadas sugeriram que a UE definisse recomendações para a inclusão de normas sobre segurança dos transportes urbanos na concepção de infra-estruturas urbanas.

Um tema específico é a segurança anti-terrorismo nos transportes urbanos. A Comissão vai examinar em breve uma comunicação sobre o assunto.

### **Veículos mais seguros...**

A existência de veículos mais seguros é de especial importância nas zonas urbanas, onde partilham a estrada com peões, bicicletas e transportes colectivos. Tecnologias como a de visão nocturna, travagem assistida, anti-colisão e anti-sonolência podem fazer diferença para a segurança de todos os utentes da estrada. As comunicações da Comissão Europeia sobre segurança electrónica<sup>23</sup> e a iniciativa i2010, «Veículo Inteligente» - «Sensibilização para a utilização das TIC com vista a veículos mais inteligentes, seguros e ecológicos»<sup>24</sup> apresentam soluções valiosas aplicáveis no contexto urbano. O transporte de passageiros pode igualmente efectuar-se por «veículos urbanos», embora as partes interessadas sugerissem que se restringa o acesso de camiões e autocarros de grandes dimensões.

---

<sup>23</sup> COM(2003) 542

<sup>24</sup> COM(2006) 59

16. Que outras acções adoptar para ajudar as vilas e as cidades a responder aos desafios de segurança rodoviária e pessoal no transporte urbano?
17. Como melhorar a informação dos operadores e dos cidadãos sobre o potencial, em matéria de segurança, das tecnologias avançadas de gestão de infra-estruturas e de veículos?
18. Devem ser desenvolvidos dispositivos automáticos de radar adaptados ao ambiente urbano? Deve promover-se a sua utilização?
19. A vigilância por vídeo é uma boa forma de contribuir para a protecção e a segurança nos transportes urbanos?

***Que papel poderá a UE desempenhar?***

### **3. CRIAÇÃO DE UMA NOVA CULTURA DE MOBILIDADE URBANA**

#### **3.1 Melhorar os conhecimentos...**

Ficou claro durante as consultas que, para criar uma nova «cultura de mobilidade urbana» na Europa, é necessário estabelecer parcerias. A adopção de novos instrumentos e métodos de planeamento pode igualmente ser importante para esta nova cultura de mobilidade urbana, tal como a intensificação da educação, formação e sensibilização.

Há que reforçar as competências dos profissionais da mobilidade urbana. As partes interessadas consideram que a UE pode desempenhar um papel mais importante, facilitando a organização de acções de formação do pessoal e de intercâmbio de forma sistemática.

A mobilidade urbana é uma questão que já constava do estabelecimento de uma rede de iniciativas desencadeadas no âmbito da política regional da UE, como a URBACT e a iniciativa «As regiões e a mudança económica»<sup>25</sup>. A Comissão Europeia pretende reforçar e apoiar novas redes relacionadas com a mobilidade urbana no âmbito dessas iniciativas.

Tal como sugerido durante as consultas, a Comissão poderá explicar e promover activamente o seu trabalho no domínio da política de mobilidade urbana. Poderá igualmente organizar campanhas europeias de sensibilização do público para as suas actividades de mobilidade urbana sustentável, juntamente com as partes interessadas já activas neste domínio. Poderiam prever-se campanhas de informação e sensibilização específicas destinadas a influenciar o comportamento em termos de mobilidade de determinados grupos-alvo. Propõe-se ainda a realização de uma conferência europeia anual sobre «soluções avançadas para os transportes urbanos». O Forum CIVITAS poderia encarregar-se de a dirigir.

#### **3.2 ...e a recolha de dados**

As consultas e as iniciativas anteriores de recolha de dados revelaram grandes lacunas nas estatísticas de mobilidade urbana a nível da Comunidade e, apesar de iniciativas desenvolvidas no âmbito da política regional da UE, a falta de definições comuns. Estas

---

<sup>25</sup> Ver: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm).

lacunas têm de ser preenchidas para se poderem fornecer as informações necessárias aos decisores e profissionais a todos os níveis.

As partes interessadas sugeriram que a Comissão Europeia desempenhasse um papel neste domínio, criando um observatório, com base na sua experiência geral de recolha, harmonização e exploração de estatísticas a nível europeu. O observatório poderia contribuir para o fornecimento dos dados necessários aos decisores e ao grande público e melhorar a percepção sobre mobilidade urbana. Poderia igualmente fornecer informação e servir de plataforma de intercâmbio de boas práticas.

- |  |
|--|
| <p>20. É de considerar a colaboração de todas as partes interessadas no desenvolvimento de uma nova cultura de mobilidade na Europa? Com base no modelo do Observatório Europeu da Segurança Rodoviária, poderá a existência de um observatório europeu da mobilidade urbana ser útil para apoiar esta cooperação?</p> |
|--|

#### 4. RECURSOS FINANCEIROS

É necessário financiamento substancial e de várias ordens para investir em infra-estruturas e nós de correspondência para passageiros, na manutenção e funcionamento de redes, renovação e manutenção de frotas, sensibilização das populações e campanhas de comunicação. A responsabilidade por este investimento cabe, essencialmente, às autarquias locais envolvidas.

De acordo com um estudo recente<sup>26</sup>, mais de 40% da frota urbana de eléctricos e comboios ligeiros na UE-15 e 67% da frota dos novos Estados-Membros tem mais de 20 anos e deveria ser substituída até 2020.

Para que o financiamento dos projectos de transportes urbanos tenha êxito é necessária uma combinação de instrumentos orçamentais, regulamentares e financeiros, incluindo impostos locais específicos. Impõe-se uma perspectiva a longo prazo.

##### **Instrumentos de financiamento para vilas e cidades...**

Todas as partes interessadas a nível local, regional, nacional e comunitário devem contribuir. Os utentes deveriam também contribuir pagando um preço justo pelos serviços de transportes colectivos, e estão dispostos a fazê-lo por um serviço de alta qualidade. O financiamento privado, habitualmente sob a forma de parcerias público-privadas, pode ser importante, mas exige um enquadramento jurídico estável. As taxas de estacionamento e as taxas de circulação urbana podem contribuir para o financiamento dos transportes urbanos, em especial reservando as receitas obtidas para o financiamento de medidas de transporte urbano. O regime de taxa a pagar pelo congestionamento em Londres forneceu lições valiosas para melhorar o serviço de transporte em autocarro.

As partes interessadas propuseram que a UE considerasse a possibilidade de alargar o âmbito da «Directiva Eurovignette», introduzindo uma dimensão urbana, de modo a permitir que as taxas de circulação se possam aplicar a todos os tipos de veículos e infra-estruturas. Este aspecto poderá associar-se ao desenvolvimento de uma metodologia harmonizada, em meados de 2008, para calcular os custos externos dos transportes.

---

<sup>26</sup> *Light rail and metro systems in Europe*, ERRAC, 2004.

Segundo as partes interessadas, há que analisar os mecanismos baseados no mercado, como a possível utilização do regime de comércio de emissões (ETS) – que concede direitos de emissão ou créditos equivalentes às autoridades que invistam em infra-estruturas menos poluentes. Contudo, importa evitar os impactos negativos para o funcionamento e a eficiência ambiental do sistema.

Na sua política sobre auxílios estatais, a Comissão está empenhada em ter em consideração os benefícios ambientais do investimento em transportes respeitadores do ambiente e da necessidade de mudar para meios de transporte menos poluentes. A título de exemplo podem referir-se as orientações em matéria de auxílios estatais à protecção do ambiente<sup>27</sup>, que prevêem determinadas isenções, no caso de auxílios para aquisição de novos veículos de transporte, para acelerar a adopção de normas comunitárias antes de estas se tornarem obrigatórias. Além disso, a proposta da Comissão de um novo regulamento de isenção por categorias<sup>28</sup> distingue explicitamente como elegíveis os investimentos em activos nos meios e equipamentos de transporte, excepto no transporte rodoviário de mercadorias e no transporte aéreo. Por último, a Comissão está actualmente a considerar a publicação de orientações em matéria de auxílios estatais no sector ferroviário, para melhorar a transparência e a certeza jurídica numa actividade económica que se abre gradualmente à concorrência e é fundamental para garantir a mobilidade sustentável na Europa. Uma das questões que a Comissão terá de ponderar é a necessidade de substituir rapidamente material circulante envelhecido, tendo em vista uma maior fiabilidade, segurança e interoperabilidade. Em determinadas zonas geográficas da Europa, esta necessidade é particularmente premente, pelo que os auxílios regionais parecem ser um instrumento adequado para enfrentar este desafio.

### **... o apoio financeiro europeu tem muitas facetas**

A nível europeu, são várias as fontes de financiamento (por exemplo, os fundos estruturais, o fundo de coesão, e empréstimos do Banco Europeu de Investimento). Tal como no passado, a política de coesão da UE continuará a ser uma importante fonte de financiamento nas zonas elegíveis, no período 2007-2013. No anterior período de 2000-2006, o financiamento de projectos de transporte do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) ascendeu a cerca de 35 mil milhões de euros, dos quais um pouco mais de 2 mil milhões de euros foram para os transportes urbanos. De acordo com os documentos de programação, o FEDER e o Fundo de Coesão contribuirão com quase oito mil milhões de euros para os transportes urbanos durante o período de 2007-2013. Foram ainda reservados 9,5 mil milhões de euros para projectos integrados de regeneração urbana e rural que podem incluir investimentos no transporte.

Os instrumentos de coesão no actual período de 2007-2013 fornecem uma base mais ampla e sólida para co-financiamento dos transportes urbanos e dos transportes colectivos em toda a Europa<sup>29</sup>. Os regulamentos do FEDER e do Fundo de Coesão fazem referência explícita a transportes urbanos e transportes públicos não poluentes, mas também, pela primeira vez, a estratégias integradas de transportes não poluentes. As autoridades, em especial nos novos Estados-Membros, deveriam tirar partido destas oportunidades para melhorarem os seus sistemas de transportes urbanos.

---

<sup>27</sup> Projecto de enquadramento Comunitário dos Auxílios Estatais a favor do Ambiente [http://ec.europa.eu/comm/competition/state\\_aid/reform/guidelines\\_environment\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/reform/guidelines_environment_en.pdf).

<sup>28</sup> Proposta da Comissão de um novo regulamento de isenção por categorias, adoptada em 24 de Abril de 2007, SEC(2007) 513 final.

<sup>29</sup> Ver: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm).

A maioria dos quadros de referência estratégicos nacionais apresentados pelos Estados-Membros inclui como área de actuação o transporte urbano sustentável. É possível o co-financiamento comunitário pelos instrumentos de coesão para os investimentos em infra-estruturas (por exemplo, caminhos-de-ferro e terminais) e material circulante (por exemplo, autocarros, tróleys, eléctricos, metro e comboio suburbano) não poluente. O mesmo se aplica às medidas de reabilitação e modernização ou a outros elementos de um sistema de transportes urbanos integrado e de fácil utilização (ITS, informação aos viajantes, bilhética integrada, gestão de tráfego, etc.). O FEDER pode igualmente financiar instalações relacionadas com projectos de transportes urbanos ambientalmente sustentáveis e apoiar certos grupos-alvo da população (idosos, deficientes) para que tenham acesso normal aos serviços de transportes públicos. Está cada vez mais a financiar projectos relacionados com sistemas inteligentes de transportes.

Em média, o Banco Europeu de Investimento<sup>30</sup> empresta anualmente cerca de 2,5 mil milhões de euros para projectos de transportes urbanos. Entre eles conta-se a construção, ampliação ou reabilitação de infra-estruturas de transportes colectivos ou a aquisição de material circulante em grandes aglomerações e em vilas e cidades de médias dimensões em toda a Europa. Para além das operações de crédito normais, o BEI reuniu esforços com a Comissão e o Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento para desenvolver novas iniciativas ou instrumentos financeiros.

O Sétimo Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento Tecnológico (7.º PQ) promove acções de investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração sobre mobilidade urbana, o aspecto energético dos transportes, transportes urbanos não poluentes e mobilidade sustentável para todos os cidadãos.

O 7.º PQ inclui, no domínio dos transportes, um domínio de acção «Mobilidade urbana sustentável». Abrange investigação técnica, demonstração e apoio político a novos conceitos de transporte e mobilidade, regimes inovadores de gestão da procura, transportes públicos de alta qualidade e estratégias inovadoras de transportes urbanos não poluentes. Haverá ainda acções centradas no desenvolvimento de conceitos de mobilidade e transportes inteligentes, altamente inovadores e não poluentes, incluindo a respectiva implantação. O 7.º PQ, no âmbito do tema TIC, financia igualmente acções relacionadas com a mobilidade e os serviços. A investigação sobre infra-estruturas rodoviárias e veículos inteligentes e não poluentes é tratada independentemente do contexto geográfico, mas os resultados podem ser aplicados utilmente à estrutura urbana.

O CIVITAS é um programa de demonstração e investigação da Comissão no domínio dos transportes urbanos não poluentes. A iniciativa CIVITAS ajuda as vilas e cidades a testar e demonstrar pacotes integrados de medidas políticas e tecnológicas, tendo como objectivo um sistema de transportes urbanos mais sustentável, não poluente e eficiente do ponto de vista energético. O programa CIVITAS co-financiou já acções em 36 vilas e cidades, com 100 milhões de euros de financiamento UE. Foi já lançado o programa CIVITAS-Plus, ao abrigo do 7.º PQ.

As partes interessadas salientaram a importância da continuidade da iniciativa CIVITAS. A «abordagem» CIVITAS pode preparar o terreno para um programa comunitário de apoio específico ao financiamento de acções no domínio do transporte urbano não poluente, fora do

---

<sup>30</sup> Ver: [www.eib.org](http://www.eib.org).

quadro de investigação, tal como sugerido pelas partes interessadas. O programa poderá concentrar-se em acções de grande escala, tendo por objectivo a integração de acções inovadoras nas vilas, cidades e respectivas periferias. Poderão ser estudadas ideias para esse programa quando for adoptado o plano de acção sobre mobilidade urbana.

O Programa «Energia Inteligente - Europa» (EIE), financiado ao abrigo do Programa para a Competitividade e a Inovação (PCI)<sup>31</sup>, inclui os subprogramas ALTENER e STEER, que apoiam iniciativas relacionadas, por exemplo, com fontes de energia novas e renováveis, promoção de combustíveis alternativos e promoção da eficiência energética nos transportes.

21. Como utilizar de forma mais coerente os actuais instrumentos financeiros, como os fundos estruturais e de coesão, para apoiar transportes urbanos integrados e sustentáveis?
22. De que modo os instrumentos económicos, em especial instrumentos baseados no mercado, podem apoiar transportes urbanos não poluentes e energeticamente eficientes?
23. De que modo as actividades de investigação por objectivos podem contribuir para conciliar os condicionalismos urbanos com o desenvolvimento do tráfego urbano?
24. As vilas e cidades devem ser incentivadas a aplicar taxas de circulação urbana? Há necessidade de um quadro geral e/ou orientações sobre taxas de circulação urbana? Devem reservar-se receitas para melhorar os transportes urbanos colectivos? Devem internalizar-se os custos externos?
25. A longo prazo, qual poderá ser o valor acrescentado do apoio europeu centrado no financiamento de transportes urbanos não poluentes e dotados de eficiência energética?

*Que papel poderá a UE desempenhar?*

## 5. CONSULTAS

A Comissão pretende continuar a incorporar o parecer das partes interessadas nos seus trabalhos. O presente Livro Verde dá início à segunda consulta intensiva, que decorrerá até **15 de Março de 2008**. Todas as partes interessadas são convidadas a contribuir para a definição de uma política europeia de mobilidade urbana e a responder às 25 perguntas do documento, bem como às questões gerais que aborda. Os pareceres manifestados poderão ser tornados públicos, excepto quando expressamente solicitado em contrário.

Os comentários e sugestões podem ser enviados para os endereços seguintes:

– por correio electrónico, para:

**tren-urbantransport@ec.europa.eu**

---

<sup>31</sup> Decisão n.º 1639/2006/CE, de 24 de Outubro de 2006, JO L 310 de 9.11.2006, p. 15.

– Por correio normal, para:

**Comissão Europeia**  
**Direcção-Geral da Energia e dos Transportes**  
**Clean Transport and Urban Transport Unit**  
**(DM28 02/64)**  
**200, rue de la Loi**  
**B -1049 Bruxelles**

Para mais informações, consultar o sítio Internet da Comissão Europeia:

[http://ec.europa.eu/transport/clean/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/clean/index_en.htm).

É importante que o presente Livro Verde conduza rapidamente a acções concretas. A Comissão considera que, após o exercício de consulta, se deve redigir um plano de acção concreto, a publicar no início do Outono de 2008. O plano incluirá acções possíveis aos níveis comunitário, nacional, regional e local, bem como a nível da indústria e dos cidadãos. Nele se identificarão os instrumentos adequados para cada acção.