



**Livro Verde  
Transportes Urbanos**  
Para uma Nova Cultura de Mobilidade

**Isabel Seabra**  
Dir. Gab. Planeamento, Inovação e Avaliação



Instituto da Mobilidade  
e dos Transportes Terrestres, I.P.



## ESTRUTURA DO LIVRO VERDE

### 5 Eixos

- VILAS E CIDADES DESCONGESTIONADAS
- VILAS E CIDADES MAIS VERDES
- TRANSPORTES URBANOS MAIS INTELIGENTES
- TRANSPORTES URBANOS MAIS ACESSÍVEIS
- TRANSPORTES URBANOS SEGUROS

Nova cultura da Mobilidade  
Recursos financeiros

Problemas.....Opções .....Perguntas

*Que papel poderá a UE desempenhar*





## RESPOSTA NACIONAL PARTICIPADA

- ✓ Criação de um **site** com capacidade de recepção de contribuições de todos os interessados – divulgado a uma mailing list de cerca de 17000 endereços
- ✓ **Recebidos cerca de 100 comentários e contributos para o Livro Verde**
- ✓ **Workshop** 13 Fevereiro CCBelém 16 convidados e **300 participantes**
- ✓ **Workshop** 18 Fevereiro Sheraton Porto Hotel 16 convidados e **200 participantes**
- ✓ **Documento final preliminar foi comentado pelos convidados** intervenientes nos workshops






**Livro Verde  
Transportes Urbanos**  
Para uma Nova Cultura de Mobilidade

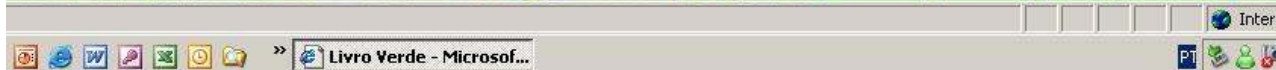


DIVULGAÇÃO: Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.

MENSAGEM PRESIDENTE IMTT	PROGRAMA DE ACTIVIDADES	WORKSHOP LISBOA 13 FEVEREIRO	WORKSHOP PORTO 18 FEVEREIRO	LIVRO VERDE E ADENDA	CONTACTOS IMTT	
TEMA 1 Vilas e cidades descongestionadas	TEMA 2 Vilas e cidades mais verdes	TEMA 3 Transportes urbanos mais inteligentes	TEMA 4 Transportes urbanos mais acessíveis	TEMA 5 Transportes urbanos seguros	TEMA 6 Criação de uma nova cultura de mobilidade	TEMA 7 Recursos financeiros



Resposta Portuguesa  
ao



*Homepage* do sítio do Livro Verde criado pelo IMTT





## Workshop Lisboa 16 convidados 300 participantes

«Cidades de amanhã» 23 de Junho de 2008



**Livro Verde  
Transportes Urbanos**  
Para uma Nova Cultura de Mobilidade



Workshop Lisboa 16 convidados 300 participantes





Workshop Porto 16 convidados 200 participantes





## Workshop Porto 20 convidados 200 participantes

«Cidades de amanhã» 23 de Junho de 2008



**Livro Verde  
Transportes Urbanos**  
Para uma Nova Cultura de Mobilidade





## RESPOSTA NACIONAL – Observações Gerais

- ✓ **NOVA CULTURA** – a ideia chave constante do título “Por uma Nova Cultura da Mobilidade Urbana”, a merecer maior realce em todo o texto do Livro Verde.
- ✓ **DIVERSIDADE DE ESCALAS E DE TERRITÓRIOS URBANOS** – excessivamente dirigido para as grandes aglomerações, não avalia a diversidade das realidades urbanas dos diferentes países.
- ✓ **ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO** – quase ausente a reflexão sobre modelos de desenvolvimento urbanístico e os seus reflexos nos problemas e soluções possíveis de transportes.





## RESPOSTA NACIONAL – Observações Gerais

✓ **NOVAS TECNOLOGIAS** – **expectativa demasiado optimista** quanto aos resultados trazidos por soluções associadas ao alargamento e desenvolvimento futuro das **novas tecnologias**.

✓ **CIDADES VIVIDAS** – insuficiente abordagem sobre a fruição (valorização) do **espaço público**, por demais evidente no eixo Vilas e Cidades mais Verdes

✓ **TRANSPORTE DE MERCADORIAS** – **fraco relevo** dos problemas relacionados com o **abastecimento e a distribuição de bens** às (e nas) áreas de concentração urbana.

✓ **GESTÃO E REGULAÇÃO** – **aspectos organizativos** relacionados com a capacidade de intervenção das **instituições político-administrativas** e com o quadro legal de **actuação reguladora** do sistema de transportes, **pouco enfatizados**.





## Tema 1 – Vilas e Cidades Descongestionadas

### IDEIAS-CHAVE

**PROBLEMAS** – o **congestionamento viário** - das redes transeuropeias à vida urbana local

### OPÇÕES

- ✓ Não há uma solução única
- ✓ Há que **promover as alternativas** – deslocação a pé, bicicleta, TC.e a co-modalidade – otimização das viagens; redistribuição do espaço
- ✓ Há que **promover estilos de vida menos dependentes do automóvel**-partilha do carro; “ mobilidade virtual”; política de estacionamento e preços, park and ride, taxas de circulação; gestão da mobilidade e licenciamento
- ✓ **Logística urbana** e distribuição agrupada nas zonas urbanas
- ✓ Transporte de **passageiros e mercadorias um único sistema logístico**
- ✓ Autarquias e interessados devem trabalhar em conjunto





## RESPOSTA NACIONAL – Vilas e Cidades Descongestionadas

- ✓ **INTERVENÇÃO COORDENADA E CORENTE** – a **articulação** entre o **planeamento e a gestão urbanística** e o **planeamento e a gestão das acessibilidades, mobilidade e transportes** tem que se fazer por **antecipação e a várias escalas**.
- ✓ **PLANEAMENTO E REDESENHO DAS CIDADES** – enquanto **indutores de redução da procura de transporte individual** – lógica de proximidade.
- ✓ **APLICABILIDADE DAS MEDIDAS** – equilíbrio e distinção do **grau de aplicabilidade das medidas** em função de diferentes **estádios de maturidade e da dimensão e intensidade dos problemas**
- ✓ **ALTERAÇÃO DE PARADIGMA** – o **investimento em infra-estruturas e modos de transporte colectivo** tem que ser perspectivado por **contraponto** aos apoios a **novas infra-estruturas viárias** (indutoras de novas ocupações do território e maiores necessidades de transporte).



## Tema 1 - VILAS E CIDADES DESCONGESTIONADAS

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?





## RESPOSTA NACIONAL – Vilas e Cidades Descongestionadas

✓ **DÍSTICOS URBANOS** – importância de se reconhecer e **divulgar o esforço e desempenho efectivo**, associados aos resultados, permitindo a disseminação de boas práticas.

✓ **MODOS SUAVES** – esforços ainda, bastante confinados à concepção de infra-estruturas dedicadas (ciclovias) e associadas ao lazer (eco-vias). Requer uma **estratégia comum de acção das autoridades públicas, a nível central e local**. Defesa de programas de apoio à reabilitação de zonas urbanas *car-free* e projectos-piloto de escala controlada.

✓ **OMISSÕES** - regras comuns europeias de controlo ou **penalização fiscal da atribuição de carros aos quadros das empresas**, reconhecimento fiscal das despesas com a oferta de soluções de TP;  
**Redução da oferta de estacionamento** em parques privados de **organismos públicos** – Administração pública, Universidades, grandes equipamentos





## Tema 2 - Vilas e Cidades Mais Verdes

### AS IDEIAS-CHAVE

**PROBLEMAS** – O Predomínio do petróleo -CO<sub>2</sub>, emissões poluentes e ruído; **medidas adoptadas pela CE insuficientes**. O apoio da EU a transportes públicos urbanos não poluentes deve continuar

### OPÇÕES

- ✓ **Normas** harmonizadas mínimas para **desempenho dos veículos**
- ✓ Maiores incentivos a uma ampla **introdução no mercado de novas tecnologias**
- ✓ Restrições de circulação aos grandes poluidores
- ✓ **Contratação pública** respeitadora do ambiente; contratação conjunta
- ✓ **Sector público** exemplo de “**economia sustentável**”
- ✓ Incentivos económicos aos operadores privados – veículos menos poluentes
- ✓ **Novas formas de condução** - alteração de hábitos; ensino e educação
- ✓ Melhorias da infraestrutura e gestão do tráfego; introdução de veículos mais “inteligentes”
- ✓ **Regras harmonizadas além fronteiras para as “zonas verdes urbanas”**





## RESPOSTA NACIONAL – Vilas e Cidades Mais Verdes

- ✓ **ANTECIPAR** – a necessidade de as disciplinas de Planeamento, Ordenamento do Território, Gestão Urbana e Desenho Urbano acautelarem de raiz a **integração de transportes colectivos economicamente viáveis e de modos suaves** (omisso no documento).
- ✓ **CIDADES VIVIDAS** – aprofundamento da abordagem da “**produção de cidade**” e intervenção no espaço urbano consolidado, numa óptica integrada e de **fruição** (valorização) **do espaço público**.
- ✓ **REPARTIÇÃO MODAL** – vilas e cidades mais verdes constroem-se essencialmente com uma **repartição modal mais equilibrada** e com uma redistribuição do espaço mais favorável ao TC e modos suaves





## Tema 2 - VILAS E CIDADES MAIS VERDES

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**?





## RESPOSTA NACIONAL – Vilas e Cidades Mais Verdes

- ✓ **SUPERAR O DESCONHECIMENTO** – **informação técnica** e dados comparativos resultantes de estudos e avaliações concretas, incluindo **impactos e custos resultantes da produção, armazenagem e distribuição de Tecn. limpas**
- ✓ **VEÍCULOS EFICIENTES** – a fixação de regras para a **aquisição de veículos de frotas de organismos da administração pública**, tornando obrigatória a compra de veículos amigos do ambiente.
- ✓ **CRITÉRIO PARA CONTRATAÇÃO** – contratação pública respeitadora do ambiente – exigindo ou dando **prioridade, nos concursos, aos veículos menos poluentes e energeticamente mais eficientes.**
- ✓ **SUBSIDIARIEDADE** – privilegiar a **divulgação de conceitos e boas práticas** de «zonas verdes» em detrimento da uniformização e imposição.
- ✓ **ECO-CONDUÇÃO** – **alteração comportamental**, incrementada por medidas de formação e informação. Apoio à Implementação de acessórios indicadores em tempo real de consumos e pressão dos pneus.





## Tema 3 – Vilas e Cidades Mais Inteligentes

### IDEIAS-CHAVE

**PROBLEMAS** – aumento constante dos fluxos de mercadorias e passageiros – O desenvolvimento das infraestruturas está limitado; **as aplicações ITS estão subexploradas.**

### OPÇÕES

- ✓ Sistema de satélite **Galileo** e as potencialidades de dados e informação
- ✓ As possibilidades da **tarifação inteligente**; a necessidade de interoperabilidade entre meios de transporte, funções, zonas e no futuro países.
- ✓ O **planeamento das viagens**, a disponibilidade de informação adequada e interoperável sobre **trajectos multimodais**
- ✓ A **gestão activa** das **infraestruturas** de transportes urbanos e da interface urbana-interurbana
- ✓ A aplicação das ITS à organização da **distribuição urbana**
- ✓ A necessidade de **articulação entre autoridades locais e interessados** – fornecedores de tecnologia, operadores de transportes e infra-estruturas, indústria, fornecedores de serviços.....
- ✓ Enquadramento europeu da **interoperabilidade e intercambio** de dados e informações





## RESPOSTA NACIONAL – Transportes Urbanos Mais Inteligentes

✓ **ITS – importância do destaque** por se tratar de inovação e tecnologia, sobre as quais há naturais reservas em aderir (pelo desconhecimento) e, em especial, em investir – até pelo receio da sua não consolidação.

✓ **INTEROPERABILIDADE E EXIGÊNCIA DE SISTEMAS ABERTOS** - como garantia da **durabilidade e retorno do investimento**



### Tema 3 – TRANSPORTES URBANOS MAIS INTELIGENTES

#### Perguntas:

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?





## RESPOSTA NACIONAL – Transportes Urbanos Mais Inteligentes

✓ **INFORMAÇÃO** - à operação de transportes deverá associar-se a **obrigatoriedade de as empresas operadoras prestarem informação fidedigna** aos utentes dos transportes nas interfaces (pontos de chegada e correspondência) e paragens, na Internet e noutros meios de comunicação, segundo normas comuns a todo o espaço europeu.

✓ **NORMALIZAÇÃO** – a CE pode consensualizar prioridades no sentido de ajudar os **organismos de normalização** a corresponder à aceleração ao nível da implementação e consolidação de determinadas soluções ITS e **garantir a interoperabilidade**.

✓ **BOAS PRÁTICAS** – tratando-se de soluções tecnológicas e inovadoras o seu **conhecimento é estratégico** para a generalização dos ITS.

✓ **SUGESTÃO** – de um **Portal dedicado a soluções ITS** de sucesso



## Tema 4 – Transportes Urbanos Mais Acessíveis

### IDEIAS-CHAVE

**PROBLEMAS** – A **acessibilidade dirigida às pessoas** – mobilidade reduzida, idosos crianças; a **qualidade do acesso** e das infraestruturas e serviços; **as conexões** a aeroportos, portos, estações; os cidadãos esperam transportes públicos acessíveis e frequentes, rápidos, fiáveis e confortáveis; há **poucas soluções integradas de transportes**

### OPÇÕES

- ✓ É necessário consagrar os **direitos dos passageiros**
- ✓ Os **cidadãos querem uma mobilidade mais inteligente** – soluções de transporte mais flexíveis
- ✓ As empresas devem **explorar novos mercados**
- ✓ Os **TU** devem ser **acessíveis em termos de preço**; devem apoiar-se no quadro jurídico existente – **Obrigações de serviço público, contratualização**
- ✓ Os **autocarros expresso** como alternativa ao comboio e metro; as soluções de **transporte a pedido**
- ✓ Os **Planos de mobilidade sustentável** das conurbações - uma base para uma mobilidade eficaz
- ✓ A questão da **acção sobre a mobilidade urbana**, a seguir aos Planos





## RESPOSTA NACIONAL – Transportes Urbanos Mais Acessíveis

- ✓ **MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE** – em meio urbano, a **mobilidade** tem vindo a **crescer** exponencialmente enquanto a **acessibilidade**, com a crescente motorização e congestionamento, tem vindo a **reduzir-se**.
- ✓ **DIVERSIFICAÇÃO DA OFERTA** – a **coabitação de diferentes modos** de transportes e de ofertas selectivas e flexíveis é **comum a muitas cidades europeias** mas precisa de um maior desenvolvimento, em muitas outras.
- ✓ **PRIORIZAÇÃO** – **mais recursos** financeiros comunitários para o **apoio às vilas e cidades com maiores défices de transportes colectivos** de qualidade e mais competitivos, tanto no plano económico como ambiental.
- ✓ **COMPLEMENTARIDADE** – entre os **modos suaves** e o sistema de TC – maior capacitação técnica para a intervenção e **formas de governância de proximidade**.
- ✓ **PROMOÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS TC** – **estratégias dirigidas aos jovens e adultos jovens**







## Tema 4 – TRANSPORTES URBANOS MAIS ACESSÍVEIS

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?





## RESPOSTA NACIONAL – Transportes Urbanos Mais Acessíveis

- ✓ **QUALIDADE DOS TC** – a melhoria da qualidade e competitividade dos transportes colectivos ocorrerá naturalmente, com o **aumento da sua utilização**. Qualidade é muitas vezes sinónimo de investimento. **Melhoria da fluidez de circulação e da qualidade da frota.**
- ✓ **DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS UTENTES DOS TC**– preconiza-se um comprometimento das empresas e autoridades com os utentes relativamente a **medidas** a tomar e a **parâmetros explícitos de níveis e qualidade de serviço** a atingir – **a carta do utente**
- ✓ **O PLANEAMENTO** – a CE deverá **harmonizar conceitos e conteúdos dos Instrumentos de Planeamento e Gestão da Mobilidade**. Articulação com o ordenamento do território exige que o **governo das regiões, cidade e vilas seja exercido integrada e transversalmente.**
- ✓ **DIVULGAÇÃO** – é urgente conhecer, mais e melhor, as experiências de **gestão da mobilidade urbana dirigidas às empresas** e de reorganização e gestão da logística e **micro-logística** urbanas.





## Tema 5 – Transportes urbanos mais seguros

### IDEIAS-CHAVE

**PROBLEMAS** – Os cidadãos têm o direito a deslocar-se com um **“risco mínimo**; 2/3 dos acidentes e 1/3 das mortes ocorrem em Zonas Urbanas; **o risco de morrer é 6 x maior para um peão ou um ciclista**. A insegurança física dissuade certos grupos sociais de se deslocarem

### OPÇÕES

- ✓ **Comportamentos menos perigosos** – campanhas de educação e informação
- ✓ Generalização do uso de instrumentos de controlo do cumprimento do código da estrada.
- ✓ Utilização dos **ITS**
- ✓ A necessidade de **infra-estruturas de qualidade** - arranjo de passeios, melhor iluminação, visibilidade, presença de agentes de segurança
- ✓ Os **veículos e as tecnologias** – dispositivos de visão nocturna, assistência na travagem, detecção de sonolência....





## RESPOSTA NACIONAL – Transportes Urbanos Mais Seguros

✓ **EQUILIBRIO ENTRE SEGREGAÇÃO E COEXISTÊNCIA DOS MODOS** – A infraestrutura e o desenho urbano; a distribuição do espaço entre os utilizadores. As **medidas existentes são pouco aplicadas; é necessária uma actuação junto dos políticos**

✓ **EDUCAÇÃO PARA UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL** – Proposta de Programa Europeu de Educação

✓ **MAIOR RESPONSABILIZAÇÃO DAS AUTORIDADES** - na defesa dos cidadãos e do seu direito à segurança; **Normas de qualidade** a nível da concepção e manutenção das infraestruturas e da qualidade de dispositivos de iluminação e sinalização; **métodos e práticas de auditoria de qualidade.**



## Tema 5 – TRANSPORTES URBANOS MAIS SEGUROS

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?





## RESPOSTA NACIONAL – Transportes Urbanos Mais Seguros

- ✓ **IMPLEMENTAÇÃO DE TÉCNICAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO** –  
Divulgação em fóruns descentralizados
- ✓ **RECENTRAR AS PRIORIDADES** - nos modos suaves e no TC
- ✓ **PROMOVER DIREITOS E DEVERES DOS AGENTES DA CIRCULAÇÃO URBANA** – cartas dos peões, novos e inovadores códigos da estrada , código de rua
- ✓ **DISPOSITIVOS DE CONTROLO DA VELOCIDADE** –em meio urbano-  
complementarmente a outras medidas
- ✓ **METODOLOGIAS DE SENSIBILIZAÇÃO DOS ELEITOS AUTARQUICOS**  
– para introdução de práticas com provas dadas em décadas de implementação nalguns países





## CRIAR UMA NOVA CULTURA DA MOBILIDADE URBANA

### IDEIAS-CHAVE

- ✓ **Melhorar os conhecimentos**
- ✓ Parcerias, **métodos e instrumentos novos** de planeamento, educação, formação e sensibilização
- ✓ **Reforço das competências de profissionais** da mobilidade urbana
- ✓ Alargamento de iniciativas do tipo da URBACT e outras
- ✓ **Apoio a novas redes** ligadas à mobilidade urbana
- ✓ **Campanhas** de informação e sensibilização sobre as actividades da CE em matéria de mobilidade sustentável
- ✓ **Recolha de dados sobre mobilidade urbana – grandes lacunas de estatísticas a nível europeu que é preciso superar**
- ✓ Um **observatório europeu sobre a mobilidade urbana** -melhorar os conhecimentos, informação dirigida aos responsáveis políticos e ao grande público; plataforma de troca de boas práticas.





## CRIAR UMA NOVA CULTURA DE MOBILIDADE

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?







## Recursos financeiros

### IDEIAS-CHAVE

- ✓ É **necessário financiamento substancial** – infraestruturas, manutenção e funcionamento, renovação de frotas, sensibilização – investimento **essencialmente das autarquias locais**.
- ✓ Combinação de instrumentos orçamentais, regulamentares, financeiros e impostos locais.
- ✓ **Contribuição deve ser a nível nacional, regional e local.**
- ✓ Parcerias público-privadas.
- ✓ **Taxas** de estacionamento e circulação urbana aplicadas aos TU.
- ✓ Desenvolvimento de **metodologia harmonizada** para **cálculo dos custos externos**
- ✓ Política sobre **auxílios estatais** favorecendo o **ambiente**.
- ✓ **As várias facetas do apoio europeu** – fontes de financiamento – FEDER e Fundo de Coesão dirigidos a estratégias integradas de transportes não poluentes; empréstimos do BEI
- ✓ O 7º Programa-Quadro e o apoio à inovação
- ✓ A iniciativa CIVITAS e CIVITAS –Plus
- ✓ O programa Energia Inteligente- Europa (EIE) – ALTENER e STEER





## RESPOSTA NACIONAL – Recursos financeiros

- ✓ **APOIO FINANCEIRO** – como **Instrumento para promover a utilização dos transportes públicos** em detrimento da utilização do automóvel.
- ✓ **RESTRINGIR E ONERAR O TI** - em conjunto com o apoio e melhoria do TC
- ✓ **POLÍTICAS CERTAS** – as cidades têm o direito de definir o nº de automóveis que aceitam receber mas **o Estado tem o dever de proteger os cidadãos**
- ✓ **DEMONSTRAÇÃO** – os **apoios financeiros** devem estar associados ao “trabalho de casa” das autarquias - **desenvolvimento de Planos de Mobilidade e demonstração de resultados.**





## Recursos Financeiros

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?





## RESPOSTA NACIONAL – Recursos financeiros

- ✓ **AUXÍLIOS ESTATAIS** – discordância com as recentes guidelines a favor do ambiente para as frotas rodoviárias; **requerem-se políticas de substituição de veículos velhos e poluentes – passageiros e mercadorias** -e níveis de incentivos adequados
- ✓ **DIVERSIDADE** – deverá caber a **cada cidade / Estado Membro definir o mix de soluções** que deseja aplicar para resolver os seus problemas de congestionamento e de excessivo impacto ambiental dos transportes.
- ✓ **AFECTAÇÃO DE RECEITAS** – acordo com **consignação das receitas de mais-valias urbanísticas, bem como das receitas de medidas de restrição ao automóvel**, a políticas de prioridade e favorecimento dos transportes públicos.
- ✓ **APOSTA EM POLÍTICAS MAIS OUSADAS** – para que o **TP e os modos suaves** ocupem o seu **verdadeiro lugar nas cidades**





## PERSPECTIVA DA INTERVENÇÃO DA UE

**Apesar da diversidade de ocupação urbanística dos territórios  
e das aglomerações urbanas  
e  
diversidade de organização político-administrativa dos Estados**

**Há ou não condições para traçar orientações estratégicas e políticas,  
comuns?**

**Na nossa perspectiva a resposta é que **Sim****

**Mas, cada Estado e concretamente as suas autoridades  
políticas regionais e locais  
devem poder fazer as suas escolhas de soluções e decidir as suas políticas..**





## PAPEL da CE

- ✓ **Parametrizar** **objectivos comuns de sustentabilidade urbana** e propôr aos diversos Estados um compromisso de alteração do seu posicionamento face a esses parâmetros
- ✓ **Habilitar** os cidadãos europeus, os actores, os intervenientes políticos para a sua participação e **intervenção nos processos de mudança necessários**
- ✓ **Emitir Guide- Lines** para o **Planeamento e Gestão da Mobilidade**, já hoje abundantes mas dispersos em inúmeras comissões, grupos de trabalho, redes;
- ✓ **Observar** a mobilidade urbana e **monitorizar resultados** em cada Estado membro
- ✓ **Adoptar políticas flexíveis** de **apoio aos Estados e empresas** em função do seu **posicionamento** relativamente a **parâmetros de sustentabilidade**.
- ✓ **Estimular** **práticas inovadoras** e **desenvolvimentos tecnológicos empresariais**, através de sistemas de **incentivos** económico-financeiros





**Muito Obrigada**

Isabel Seabra

[icseabra@dgtt.pt](mailto:icseabra@dgtt.pt)

Mais informação em:

[www.imtt.pt](http://www.imtt.pt)

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

