

Parecer do Comité das Regiões sobre o «Livro Verde sobre os transportes urbanos»

(2008/C 172/04)

O COMITÉ DAS REGIÕES

- apela a uma acção coordenada para resolver os problemas de congestionamento e poluição com que todas as cidades europeias estão confrontadas; essa acção assentaria numa visão integrada dos problemas, na qual a UE desempenharia papel importante e as colectividades teriam toda a latitude para tomar medidas com vista à resolução desses problemas;
- convida a UE a incitar as colectividades territoriais a desenvolverem programas de mobilidade de longo prazo através de parcerias entre as cidades e suas conurbações a fim de encontrarem soluções ajustadas à realidade local (parques de estacionamento à entrada das cidades, meios de transporte mais limpos, optimização dos transportes públicos, etc.). Estes planos de mobilidade poderiam integrar «zonas limpas» (a salvo de congestionamentos e da poluição) dando assim prioridade aos investimentos nestas áreas;
- ciente da importância dos meios financeiros necessários para o efeito, propõe que os planos de mobilidade sejam escorados por parcerias amplas que integrem o sector privado, e convida a UE a desenvolver, em cooperação com o BEI, instrumentos de financiamento inovadores aptos a financiar as infra-estruturas e tecnologias mais limpas.
- apela à criação de um mecanismo de *reporting* a nível europeu sobre os progressos realizados. Este processo arrancaria com um estudo comparativo, financiado pela UE, sobre a situação das cidades europeias e as medidas que estão a implementar para responder aos desafios.

Relator: Albert BORE, Membro do Conselho Autárquico de Birmingham (UK/PSE)

Texto de referência:

Livro Verde: Por uma nova cultura de mobilidade urbana

COM(2007) 551 final

Recomendações políticas

O COMITÉ DAS REGIÕES,

Mensagens fundamentais

1. acolhe favoravelmente o empenho da UE em prosseguir os esforços para aumentar a competitividade da economia europeia, promover a sustentabilidade e enfrentar as alterações climáticas. Estas questões essenciais, como formalizadas na Agenda de Lisboa, no Acordo de Gotemburgo e no Plano de Acção para as Alterações Climáticas, são vitais para o futuro da União. As prioridades políticas do CR reconhecem a importância crucial da competitividade para o crescimento económico, em particular nos centros urbanos, como formulado nos objetivos de Lisboa, a par do seu contributo para a coesão territorial;

2. nota que a repartição das competências entre os níveis nacional, regional e local difere de um Estado-Membro para outro. É importante que as medidas estabelecidas pela Comissão no futuro Plano de Acção não requeiram soluções organizativas precisas;

3. salienta que estas questões de crescimento e ambiente colocam-se às cidades diariamente. Todavia, os problemas ambientais que continuam a avolumar-se abrandarão este crescimento. As cidades e as zonas urbanas oferecem potencial para aumentar a competitividade e enfrentar as alterações climáticas. Para tal, as cidades e as grandes zonas urbanas deverão adoptar medidas para melhorar a acessibilidade e resolver as questões ambientais. A oportunidade de dissociar significativamente o crescimento dos impactos negativos das alterações climáticas poderá ser concretizada principalmente nas regiões-cidade, uma vez que é sobretudo nas zonas urbanas densas que modos de transporte alternativo se tornam rapidamente viáveis;

4. apela a uma acção coordenada para fazer face, de modo eficaz, aos problemas consideráveis do transporte devidos ao congestionamento e às questões ambientais que afectam as cidades e para alcançar a supressão das emissões de CO₂ do transporte rodoviário até 2050. Em algumas cidades houve acções bem-sucedidas. É necessária uma estratégia mais abrangente que respeite os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade;

5. reconhece o papel fundamental que desempenham as autarquias locais e regionais na planificação e aplicação da política de transportes urbanos e concorda com a Comissão em que uma nova concepção da mobilidade urbana implica organizar a co-modalidade entre todos os modos de transporte públicos e privados, com vista a uma mudança para modos de transporte respeitadores do ambiente;

6. entende que a UE terá de praticar uma política global centrada no ambiente, no ordenamento do território e na mobilidade, sendo essencial que tome ao nível comunitário as seguintes iniciativas:

1. adoptar uma política mais severa que trate os problemas do trânsito na fonte para melhorar a qualidade do ar e reduzir a poluição sonora. Graças a técnicas aperfeiçoadas e combustíveis mais limpos, haverá veículos mais ecológicos, mais silenciosos e mais económicos;

2. estimular o desenvolvimento das tecnologias utilizadas na indústria automóvel no interesse da segurança rodoviária;

3. promover o desenvolvimento de técnicas adequadas para apoiar a política de preços local e regional;

4. fomentar a correspondência nas regiões urbanas com comboios de grande velocidade e a ligação a redes de transporte;

5. zelar pela harmonização das placas e dos sinais de trânsito das Zonas Limpas, continuando a dar aos municípios a maior liberdade possível na determinação destas zonas;

6. promover a construção de vias de tráfego não motorizado, graças às quais será possível deslocar-se a pé ou de bicicleta ou utilizar outros meios de transporte alternativos respeitadores do ambiente;

7. apela à UE para que incentive as regiões e, em particular, as cidades a procurarem soluções para os problemas através de planos globais de mobilidade a longo prazo a fim de solucionar o congestionamento e atenuar as alterações climáticas desenvolvendo alternativas de transporte e oferecendo escolhas aos viajantes, tendo em vista reequilibrar os modos de transporte privilegiando os mais sustentáveis. Dentro destes planos, devem-se incentivar as Zonas Limpas, ou seja zonas recentemente designadas com baixos níveis de poluição e de congestionamento (distinguindo-se das Zonas Verdes, que são zonas apenas com baixos níveis de poluição através da atribuição da designação de Zona Limpa, e dar prioridade ao investimento para as apoiar;

8. reconhece que não será fácil para alguns Estados-Membros aceder ao investimento necessário para financiar as Zonas Limpas. Caberá à UE, em estreita colaboração com o Banco Europeu de Investimento, desenvolver instrumentos financeiros inovadores que permitam financiar as infra-estruturas de mobilidade sustentável e o investimento em veículos automóveis com baixas emissões de dióxido de carbono. Tal poderá ir avante como prolongamento do programa CIVITAS ou, após a sua conclusão em 2009, ser integrado num programa sucessor financiado pela UE;

9. apela à criação de um mecanismo ao nível comunitário a fim de dar conta dos progressos no domínio dos transportes urbanos e das boas práticas, que poderão servir de exemplo aos demais. Este processo deve ter início com um estudo comparativo financiado pela UE que analise cidades da UE e respectivas abordagens em matéria de redução dos congestionamentos, de melhorias ambientais e de modos de transporte mais sustentáveis. O relatório anual de progressos sobre os objectivos de Lisboa apresentado nos Conselhos da Primavera deve estabelecer um calendário para a apresentação dos relatórios;

10. recomenda à Comissão que elabore orientações na forma de normas comuns em matéria de metodologias para calcular os custos e benefícios totais dos modos de transporte (inclusive externalidades como o congestionamento, danos ambientais, inclusão social, impacto no emprego e a viabilidade social dos centros das cidades) como base para a promoção da co-modalidade; recomenda também o estabelecimento de normas ecológicas de protecção dos consumidores para veículos que reflectam os custos ambientais ao longo da sua vida útil;

11. insta a Comissão a apoiar e premiar redes de boas práticas (a que o Comité deveria ser associado), a fim de alargar as suas áreas de aplicação, como os pacotes multi-elementos que proporcionem alternativas à aquisição de automóveis e ao seu uso frequente, e incrementando iniciativas como as «cidades de demonstração» que divulguem mecanismos de tarifação inovadores e a criação de Zonas Limpas;

12. insta a Comissão a valorizar os sucessos de sistemas de prémios, reconhecendo-se que há necessidade de financiar a divulgação da perícia adquirida, utilizando prémios como um instrumento de comercialização para as regiões-cidade em questão e como objectivo a atingir por outras regiões-cidade;

13. solicita à UE que utilize boas práticas e cidades-modelo para ilustrar, dentro e fora da Europa, os esforços que está a desenvolver para encontrar e aplicar soluções inovadoras e complexas para os actuais problemas e oportunidades, e pede às regiões-cidade que elaborem planos de mobilidade voluntários para um período de pelo menos 20 anos, os quais poderiam abranger as necessidades de financiamento, novas tecnologias a explorar e orientar, as necessidades de infra-estruturas, concursos públicos inovadores para estimular a inovação, etc. Com a abordagem baseada no plano para todas as cidades da UE, e com a iniciativa de «cidades exemplares» e «cidades de demonstração» do programa CIVITAS consideravelmente mais alargado ou através de outro programa, a UE poderia mostrar, na Europa e no resto do mundo, como procura e aplica soluções inovadoras e estimulantes para os problemas e as oportunidades de que dispomos actualmente;

14. apela às autoridades de todos os níveis de governo e administração para que incentivem acções que fomentem concursos públicos conjuntos (públicos-públicos ou público-privados) para promover Zonas Limpas (caso tais concursos públicos conjuntos não sejam contrários ao interesse público em geral). O concurso público conjunto pode criar um mercado para fabricantes que investem em novas tecnologias e estimular

a inovação. A UE poderia apoiar esta acção promovendo redes de boas práticas para concursos públicos ecológicos e para incentivo da inovação no domínio da tecnologia dos transportes, a partir de regiões e localidades que se consagram activamente à produção, investigação e financiamento das tecnologias dos transportes. Estas duas acções estimulariam tanto a procura como a oferta de novas tecnologias em benefício das cidades;

15. salienta que é preciso compreender melhor o papel do sector privado na futura oferta de modos de transporte alternativos e na dissociação entre melhoria da acessibilidade e aumento da quilometragem dos veículos e, assim, como parte do estudo de avaliação comparativa comunitário já mencionado, deveria examinar-se o papel da finança e empresas privadas nas actuais soluções inovadoras e que incentivos podem ser concedidos para maximizar o seu papel efectivo;

16. assinala que o Livro Verde é oportuno uma vez que serão necessários recursos suplementares a todos os níveis para resolver os problemas. A UE já contribui com recursos substanciais para a mobilidade e o transporte através dos RTE-T e, de maneira significativa, para as zonas urbanas através das «regiões da convergência» no âmbito dos fundos estruturais. As cidades são elementos essenciais e indissociáveis das redes de transportes, pois são pontos de junção dos diversos modos de transporte e representam, em geral, o seu ponto de partida e de chegada. Assim sendo, importa dispensar aos transportes urbanos a mesma atenção que às redes de transportes. É indispensável ter uma visão a longo prazo e respeitar os planos elaborados; os municípios e as regiões deveriam agir antes que os problemas se manifestem; por isso, na altura de distribuir recursos em todos os níveis, é importante canaliza-los para a solução dos problemas existentes, mas também seria conveniente afectar recursos suplementares às regiões e aos municípios que atacam os problemas numa fase precoce;

17. salienta a importância de incentivar acções de mobilidade urbana no âmbito dos novos programas operacionais para regiões da convergência. Onde tal acontece, as cidades e regiões implicadas terão necessidade de mostrar que as suas acções financiadas pela UE procuram ocupar-se das questões essenciais.

Vilas e cidades descongestionadas

No respeitante à pergunta 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?

18. A UE poderia combinar um sistema europeu de dísticos semelhante ao da «bandeira azul», baseado em indicadores específicos, com a introdução de um «plano de Zonas Limpas», isto é zonas com baixos níveis de poluição e de congestionamento. Poder-se-iam financiar projectos em «Cidades de Demonstração» abrangendo um leque de agregados populacionais e patrimónios históricos, eventualmente ligando este projecto à extensão da iniciativa CIVITAS a acções de maior envergadura (ver pergunta 21);

19. O relatório anual sobre os progressos conseguidos na realização dos objectivos urbanos, apresentado anualmente ao Conselho da Primavera, poderia ser acompanhado de um relatório anual sobre as boas práticas aplicadas;

No respeitante à pergunta 2 — Quais as medidas a adoptar para promover as deslocações a pé e de bicicleta como verdadeiras alternativas ao automóvel?

20. A única forma de promover as deslocações a pé ou de bicicleta como verdadeiras alternativas ao automóvel consistiria na criação e melhoria generalizada de vias pedonais e de pistas cicláveis de alta qualidade e sem obstáculos, geridas pelas autarquias, o que contribuiria para que a bicicleta passasse a ser muito mais utilizada na UE como meio de transporte. Para isso, há que desenvolver modelos de «cidades compactas». Um planeamento funcional das zonas de construção de raiz poderia contribuir para reduzir as distâncias e as deslocações a pé e de bicicleta. O desenvolvimento de Zonas Limpas Urbanas juntamente com medidas severas para combater o congestionamento e a poluição atmosférica melhorariam de modo considerável o ambiente tornando-o mais propício para as deslocações a pé e de bicicleta. Já há muitos exemplos de boas práticas em matéria de campanhas de promoção em escolas e comunidades locais, e a UE tem um papel a desempenhar no apoio a redes profissionais, divulgando modelos e reconhecendo experiências bem sucedidas. A Europa deveria tirar partido do sucesso do programa TAPESTRY⁽¹⁾;

No respeitante à pergunta 3 — O que se pode fazer para incentivar a transferência modal para transportes sustentáveis nas cidades?

21. Para haver transferência modal é preciso melhorar as condições de viagem em modos sustentáveis, tornando-os mais atractivos do que os outros. Esta abordagem integrada deve ser seguida igualmente para elaborar planos de acção tendo em vista reduzir a poluição atmosférica e sonora e melhorar a gestão do tráfego. Nas próximas revisões das directivas comunitárias sobre a matéria há que integrar o princípio de subsidiariedade e ter em conta a abordagem integrada, dando assim maior segurança jurídica aos municípios que a sigam. A aplicação indiscriminada do direito comunitário, sobretudo no domínio das ajudas estatais e das adjudicações, causa geralmente efeitos indesejados e imprevisíveis. A prestação dos serviços de transporte — por adjudicação a privados ou a cargo da autarquia — deve, no futuro, poder continuar a ser decidida a nível local e regional;

No respeitante à pergunta 4 — Como aumentar a utilização de tecnologias limpas e dotadas de eficiência energética nos transportes urbanos?

22. Merecem apoio as sugestões do Livro Verde de continuar a definir objectivos cada vez mais ambiciosos adoptando

⁽¹⁾ TAPESTRY — *Travel Awareness, Publicity and Education Supporting a Sustainable Transport Strategy in Europe*. TAPESTRY era um projecto de investigação e demonstração financiado pela Comissão europeia (DG-Energia e Transporte) no âmbito do 5.º Programa-Quadro de IDT.

normas cada vez mais restritas em matéria de emissões e encorajando a criação por todo o lado de Zonas Verdes Urbanas baseadas em normas comuns. Poderão também estabelecer-se objectivos europeus, eventualmente ligados a reduções fiscais em função da proporção dos concursos públicos que respondem à classificação ecológica estabelecida. Através das várias redes europeias de empresas também é possível fomentar as grandes entidades do sector privado a celebrar contratos que respeitem as normas ecológicas.

No respeitante à pergunta 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?

23. A adopção, não de uma orientação, mas de directrizes comunitárias sobre a definição de Zonas Verdes seria um contributo útil para a clareza e a coerência, em particular para estabelecer categorias de veículos universalmente reconhecidas, baseadas no consumo de energia e nas taxas de emissões. Pode ser necessário criar um sítio Internet à escala europeia para reunir os dados das cidades da UE num formato estandardizado e assinalar informação específica para a zona urbana em questão. Um distintivo único nos veículos para regular o acesso às Zonas Verdes, em função da emissão de poluentes, seria útil tanto para os condutores como para os que aplicam estas medidas nas cidades, desde que sejam utilizados os mesmos símbolos em toda a União Europeia;

24. São necessárias directrizes comunitárias sobre questões de código da estrada relativas ao ambiente e aos utentes mais vulneráveis. Os Estados-Membros devem ser incentivados a integrar estas directrizes nos respectivos códigos da estrada, garantindo assim maior clareza e uniformização na União Europeia;

25. Muitos municípios e regiões estão a demarcar Zonas Limpas, utilizando os seus próprios sinais de trânsito. Contudo, para não desorientar os transportadores internacionais e os turistas, a UE deveria uniformizar este tipo de sinalização, mas deixar às autarquias locais e regionais a maior liberdade possível na determinação dessas zonas;

26. Uma aplicação transfronteira das normas locais já é possível (Decisão-Quadro 2005/214/JI do Conselho, de 24 de Fevereiro de 2005, relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias);

27. O Comité vê com preocupação o facto de a Comissão Europeia, sem aguardar os resultados da consulta, ter apresentado, em Dezembro, uma proposta completamente revista sobre a promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes (COM(2007) 817 final);

No respeitante à pergunta 5 — Como promover a contratação conjunta?

28. É possível obter mais benefícios do programa STEER⁽²⁾, vinculando-o às novas normas ecológicas europeias baseadas nos princípios dos custos sociais durante o tempo de vida do veículo descritos no Livro Verde. Ao nível da UE, poder-se-ia promover parcerias trabalhando com fornecedores, divulgando os conceitos de custos durante o tempo de vida do veículo através das redes de fornecedores, promovendo normas e adjudicações comuns, e transferindo os resultados da investigação académica pertinente para produtos inovadores e comercialmente viáveis;

No respeitante à pergunta 7 — Como incentivar a condução respeitadora do ambiente?

29. O valor social e financeiro da condução respeitadora do ambiente pode ser promovido e integrado nas lições de condução. O importante é mudar o comportamento na estrada e o estilo de condução. Estas competências podem ser integradas nos exames de condução nacionais através de normas de boa prática e prudência. A UE poderia ter um papel na partilha de boas práticas, através de campanhas de mensagens e de comercialização, nos moldes da bem-sucedida iniciativa TAPESTRY. Outra medida susceptível de promover a condução ecológica seria incitar a que a que se instalem nos veículos aparelhos que assinalam a cada momento o consumo de combustível;

Transportes urbanos mais inteligentes

No respeitante à pergunta 8 — Devem desenvolver-se e promover-se melhores serviços de informação aos viajantes?

30. Melhores serviços de informação aos viajantes, tanto antes como durante a viagem, podem contribuir de modo significativo para a sustentabilidade. As cidades europeias já têm muitos exemplos de boas práticas. Ao nível da UE há um papel a desempenhar no que diz respeito à expansão e à inter-compatibilidade de sistemas existentes através de sistemas e símbolos comuns. Há aqui um papel na promoção de sistemas exemplares. O sistema de navegação por satélite GALILEO pode ter uma importância fundamental neste particular;

31. Considera necessário desenvolver e melhorar os serviços de informação aos utentes dos transportes públicos; informar os utentes em tempo real e avisá-los de problemas nas redes através da Internet e da telefonia móvel, segundo as necessidades de cada um, poderia aumentar significativamente os atractivos e a competitividade dos transportes públicos em relação a outros meios de transporte menos sustentáveis. O sistema Galileo, que promove novos serviços de informação, terá aqui um papel fundamental, sendo portanto essencial que a UE o desenvolva o mais rapidamente possível;

⁽²⁾ STEER é uma acção vertical da *European Intelligent Energy Programme* que abrange veículos e combustíveis alternativos, medidas políticas para a utilização eficaz de energia nos transportes e para reforçar os conhecimentos das agências de energia locais no domínio dos transportes.

32. Há que apoiar, sobretudo, os projectos que visam criar serviços de informação que reforcem o efeito de rede dos transportes públicos, ou seja sistemas de informação que forneçam em dados completos sobre as ligações e a situação em toda a rede integrada, formada pelo sistema de transportes de uma aglomeração urbana e, inclusivamente, a uma escala mais vasta (região, cantão, Estado);

No respeitante à pergunta 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?

33. As acções empreendidas até à data para garantir a interoperabilidade têm ajudado a estabelecer normas técnicas, cabendo à UE um papel importante neste domínio. Pode-se ainda fazer mais para incentivar abordagens comuns por grupos de cidades e entre Estados-Membros, por exemplo através de sistemas de monitorização e de informação em linha para prevenir situações graves de congestionamento de trânsito;

34. À semelhança dos sistemas de informação aos utentes dos transportes, convém desenvolver ao máximo sistemas comuns a nível europeu, para providenciar sistemas de controlo *in bact* ^(?) para fins estatísticos em matéria de transportes e planeamento;

Transportes urbanos mais acessíveis

No respeitante à pergunta 11 — Como melhorar a qualidade dos transportes colectivos nas vilas e cidades da Europa?

35. A UE deveria fomentar o desenvolvimento de equipamentos e infra-estruturas regidos por normas comuns, apoiando-se na investigação e no desenvolvimento, com o objectivo de melhorar a qualidade do serviço. A capacidade de resposta à procura poderia fomentar-se vinculando o financiamento público a níveis superiores de satisfação do utente;

36. A este respeito também seriam úteis medidas que reflectam os custos directos e indirectos, porque se poriam na balança os factores que intervêm na escolha do modo de transporte;

No respeitante à pergunta 12 — Deve incentivar-se a criação de faixas exclusivas para os transportes colectivos?

37. O Comité crê que se deve encorajar a criação de faixas reservadas aos transportes públicos, em conjugação com os sistemas de transportes inteligentes (ITS). A UE pode apoiar os projectos de corredores protegidos para carreiras de autocarros, troleiros e eléctricos que circulam em faixas de rodagem que lhes são reservadas ou num corredor partilhado com vias pedonais e ciclovias, e desenvolver sinalizações e designações comuns. As faixas reservadas aos transportes públicos podem ser um bom método para facilitar a sua circulação. Reduzir simultaneamente as faixas destinadas aos automóveis poderia diminuir a intensidade do trânsito e dificultar a circulação dos restantes veículos, mas às vezes é difícil fazer aceitar este tipo de medidas e aplicá-las. Neste contexto, a UE e as autoridades nacionais poderiam apoiar as autoridades locais através de

^(?) BACT significa *Best Available Control Technology*.

campanhas de sensibilização e acções que levem a uma mudança de atitude. Também seria possível desenvolver através da Internet serviços de transporte de passageiros em veículos privados (*car-pooling*) e modelos que permitam aos automóveis que praticam o *car-pooling* e transportam pelos menos três pessoas utilizar as faixas reservadas aos transportes públicos durante determinadas horas do dia;

No respeitante à pergunta 13 — Justifica-se a introdução de uma carta europeia dos direitos e obrigações dos utentes dos transportes colectivos?

38. O CR apoiaria uma carta europeia dos direitos e obrigações dos utentes dos transportes colectivos com o objectivo de melhorar a acessibilidade, sobretudo para as pessoas com dificuldade de mobilidade;

No respeitante à pergunta 14 — Que medidas poderão melhorar a integração dos transportes de passageiros e de mercadorias no planeamento da mobilidade urbana?

39. Pode-se incentivar a integração através de critérios de financiamento de projectos de investigação e demonstração, relacionados em particular com veículos energeticamente eficientes, respeitadores do ambiente e adaptados ao ambiente urbano. Seria de considerar o estabelecimento de critérios específicos de redução das emissões urbanas, em ligação com os dísticos referidos no ponto 18 (pergunta 1);

No respeitante à pergunta 15 — Como melhorar a coordenação entre os transportes urbanos e interurbanos e o ordenamento territorial? Qual o tipo de estrutura organizacional mais adequado?

40. O Comité apoia a utilização de planos de mobilidade, adoptados numa base voluntária, que abranjam áreas metropolitanas mais vastas. É importante adoptar medidas adequadas que afastem das cidades e dos seus centros os veículos de carga pesados. Não há nenhuma solução óptima, mas as conurbações deveriam procurar soluções locais para obter resultados prescritos e incentivados pela UE. Estes planos seriam a base de acordos de contratuais para a mobilidade entre as principais partes interessadas;

41. O CR considera que, para descongestionar os acessos às grandes cidades, se deveriam desenvolver, em coordenação com os municípios da periferia e, eventualmente, as autoridades metropolitanas dos transportes, interfaces à entrada das cidades, com número suficiente de lugares de estacionamento «park and ride») para que os cidadãos que se dirijam à cidade possam deixar os veículos e utilizar os transportes públicos, sem perdas de tempo significativas. Consideramos judicioso incentivar a criação de sistemas de transporte integrados, estabelecendo para efeitos de gestão mecanismos de cooperação entre administrações sob a forma de consórcio ou organismos análogos que respeitem os limites naturais das aglomerações urbanas e as deslocações efectuadas pelos habitantes;

42. Na verdade, o ordenamento territorial a todos os níveis — supramunicipal e municipal — e o planeamento da mobilidade não podem ser dissociados se quisermos que as iniciativas em ambas as áreas — aliás, intimamente relacionadas — sejam o mais eficazes possível, tanto em termos ambientais, como energéticos e operacionais;

Por transportes urbanos seguros

No respeitante à pergunta 16 — Que outras acções adoptar para ajudar as vilas e as cidades a responder aos desafios de segurança rodoviária e pessoal no transporte urbano?

43. Os peões e os ciclistas são particularmente vulneráveis em zonas urbanas, sendo imperativo melhorar a segurança rodoviária para encorajar estes meios de locomoção. Outras acções poderiam incentivar projectos de demonstração com formas inovadoras de dar prioridade aos peões e ciclistas face ao transporte motorizado, e incentivar a adopção precoce de tecnologias que aumentem a segurança. Os municípios devem ser encorajados a cooperar voluntariamente com o sector privado para resolver os problemas referidos, não faltando exemplos de boas práticas para esse efeito;

No respeitante à pergunta 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?

44. O Comité considera que os projectos de demonstração bem promovidos são o melhor instrumento para veicular o potencial destes avanços tecnológicos. O Comité aplaude o trabalho do Observatório Europeu da Segurança Rodoviária na publicitação das evoluções neste domínio e chama a atenção para os exemplos de boas práticas existentes nas regiões europeias;

No respeitante à pergunta 18 — Devem ser desenvolvidos dispositivos automáticos de radar adaptados ao ambiente urbano? Deve promover-se a sua utilização?

45. A UE deve promover o desenvolvimento de novas tecnologias. A UE pode desempenhar um importante papel promovendo mais ensaios por toda a Europa que permitam conhecer melhor os custos e benefícios envolvidos;

Criação de uma nova cultura de mobilidade urbana

No respeitante à pergunta 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?

46. O Comité crê que seria um modelo útil a seguir, dado o sucesso da Europa na redução das taxas de sinistralidade. A criação de um Observatório Europeu da Mobilidade Urbana só faria sentido se tivesse um valor acrescentado manifesto. Crê igualmente que o modelo de objectivos em cascata ligado ao financiamento contribuiu de modo significativo para os progressos na redução de acidentes. Um Observatório Europeu da Mobilidade Urbana contribuiria para promover as boas práticas, atribuir o estatuto de Zonas Limpas e apoiaria um mecanismo de informação anual relacionado com os Conselhos Europeus da Primavera;

Recursos financeiros

No respeitante à pergunta 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?

47. Já se aplicam actualmente recursos consideráveis em acções de mobilidade através de vários programas, designadamente o programa RTE-T, nos fundos estruturais, no âmbito dos programas «Regiões da Convergência» e CIVITAS. É claro que nas regiões da convergência, onde os recursos comunitários são aplicados num contexto urbano, se espera que estejam em consonância com os objectivos do Livro Verde. As acções financiadas no âmbito dos programas de convergência devem procurar estabelecer uma abordagem que procure o equilíbrio entre os vários modos de transporte, em função da sua poluição e do impacto no clima. Estes recursos da convergência e os dos outros programas, não são suficientes para estimular a mudança radical necessária na Europa. Além disso, estes fundos não estão concentrados, em geral, nas áreas verdadeiramente necessitadas, isto é as grandes áreas urbanas que sofrem a pressão do crescimento e onde a competitividade está a ser dificultada por questões ambientais. O Livro Verde demonstra a necessidade de acção. A UE tem um papel a desempenhar, numa abordagem «Civitas Plus Plus» consideravelmente alargada ou de outro programa inteiramente novo, devendo qualquer deles estimular vigorosamente esta mudança radical. Estes fundos deveriam apoiar o desenvolvimento e o financiamento de Zonas Limpas e a viragem para uma abordagem mais equilibrada dos modos de transporte como preconiza o presente parecer. Contribuiria igualmente para atrair fundos do sector privado e de programas nacionais;

No respeitante à pergunta 23 — De que modo as actividades de investigação por objectivos podem contribuir para conciliar os condicionalismos urbanos com o desenvolvimento do tráfego urbano?

48. As questões centrais são os sistemas de gestão e controlo do tráfego em conjugação com o desenvolvimento zonas habitacionais ao longo de corredores estratégicos de transportes públicos. Deve-se, logo de início, elaborar um conceito do desenvolvimento urbano que se integre e se harmonize com o

sistema de infra-estruturas de comunicação e outras infra-estruturas, evitando assim uma integração *a posteriori*. A principal vantagem daí resultante será a obtenção do limiar crítico de procura para a criação e a gestão dos transportes colectivos;

No respeitante à pergunta 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?

49. As taxas de circulação urbana podem ser um instrumento ao dispor das autoridades urbanas. Seria útil que a UE encorajasse o desenvolvimento de modelos de boas práticas e aprendesse com os regimes já existentes. Poderia ser útil um quadro geral e/ou orientações gerais. A normalização seria desejável, mas difícil de conseguir. As autarquias locais terão de dispor de instrumentos eficazes para resolver os problemas ambientais e de congestionamento de trânsito. As taxas de congestionamento poderiam ser aqui um instrumento muito eficaz. É, por isso, essencial que as autarquias possam decidir sobre a sua introdução e sobre a utilização das receitas. No entanto, em muitos Estados-Membros, estas entidades não têm essa possibilidade pelo simples facto de decisões desta natureza serem do foro nacional. Seria útil que a UE incentivasse o desenvolvimento de modelos de boas práticas e ajudasse a extrair ensinamentos dos mecanismos existentes. Além disso, na opinião do Comité, é fundamental o papel da Comissão no âmbito da informação e da sensibilização que facilitarão às autarquias a introdução das taxas de congestionamento acima preconizadas;

No respeitante à pergunta 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?

50. O apoio poderia contribuir para melhorar o desempenho em relação aos objectivos de redução das emissões de carbono, aplicando mais rapidamente as novas tecnologias e divulgando as boas práticas. Isso, por sua vez, poderia reduzir o custo económico do congestionamento para a UE e dar-lhe uma posição de liderança no mercado global de tecnologias e metodologias de desenvolvimento sustentável, bem como na tarefa de conciliar o crescimento económico com um transporte urbano sustentável;

51. A UE poderia gerar mais valor acrescentado através de Acordos de Mobilidade para facilitar a criação de alianças sólidas entre as partes interessadas, capazes de suportar o risco associado aos elevados níveis de empréstimos comerciais necessários para instalar infra-estruturas de transportes sustentáveis em larga escala. Para alcançar este resultado, impõe-se trabalhar em cooperação estreita com o BEL.

Bruxelas, 9 de Abril de 2008.

O Presidente
do Comité das Regiões
Luc VAN DEN BRANDE