

**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.....OpçõesPerguntas

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 da 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**

Internet Explorer icon

Livro Verde - Microsoft...

Homepage do sítio do Livro Verde criado pelo IMTT

«Cidades de amanhã» 23 de Junho de 2008



**Livro Verde
Transportes Urbanos**

Para uma Nova Cultura de Mobilidade



Workshop Lisboa 16 convidados 300 participantes

«Cidades de amanhã» 23 de Junho de 2008



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 Porto 16 convidados 200 participantes

«Cidades de amanhã» 23 de Junho de 2008





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 – optimização 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 privativos de **organismos públicos** – Administração pública, Universidades, grandes equipamentos





Tema 2 - Vilas e Cidades Mais Verdes

AS IDEIAS-CHAVE

PROBLEMAS – O Predomínio do petróleo -CO₂, 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** (omissão 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 outros 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 e 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, fáceis 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** aos 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.
- ✓ **AFFECTAÇÃO 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**



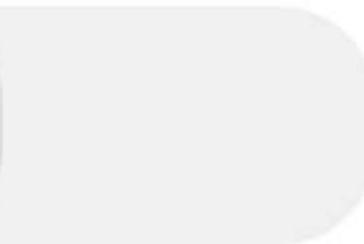
PERSPECTIVA DA INTERVENÇÃO DA UE

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**

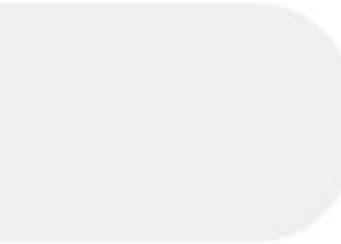
Mas, cada Estado e concretamente as suas autoridades
políticas regionais e locais
devem poder fazer as suas escolhas de soluções e decidir as suas políticas..



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@dgvt.pt

Mais informação em:

www.imtt.pt

http://ec.europa.eu/transport/clean/index_en.htm

