

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Documento de sessão

A6-0199/2009

2.4.2009

RELATÓRIO

sobre o Plano de Acção para a Mobilidade Urbana
(2008/2217(INI))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Gilles Savary

ÍNDICE

	Página
PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU	3
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	12
PARECER DA COMISSÃO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL	16
RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO	19

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre o Plano de Acção para a Mobilidade Urbana (2008/2217(INI))

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o Livro Verde da Comissão, de 25 de Setembro de 2007, intitulado "Por uma nova cultura de mobilidade urbana" (COM(2007)0551),
- Tendo em conta o Livro Branco da Comissão, de 12 de Setembro de 2001, intitulado "A política europeia de transportes no horizonte 2010: A hora das opções" (COM(2001)0370),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 18 de Outubro de 2007, relativa a um plano de acção para a logística do transporte de mercadorias (COM(2007)0607),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 17 de Setembro de 2007, intitulada "Para uma mobilidade mais segura, mais ecológica e mais eficiente na Europa – Primeiro relatório sobre a Iniciativa "Veículo Inteligente"" (COM(2007)0541),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 7 de Fevereiro de 2007, intitulada "Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI – Posição da Comissão face ao relatório final do grupo de alto nível CARS 21 – Uma contribuição para a Estratégia do Crescimento e do Emprego da União Europeia" (COM(2007)0022),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 28 de Junho de 2006, intitulada "A logística do transporte de mercadorias na Europa – Chave da mobilidade sustentável" (COM(2006)0336),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 22 de Junho de 2006, intitulada "Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente – Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes" (COM(2006)0314),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 15 de Fevereiro de 2006, relativa à iniciativa "Veículo Inteligente": "Sensibilização para a utilização das TIC com vista a veículos mais inteligentes, seguros e ecológicos" (COM(2006)0059),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 11 de Janeiro de 2006, relativa a uma estratégia temática sobre ambiente urbano (COM(2005)0718),
- Tendo em conta as propostas e as orientações da Comissão e as posições do Parlamento Europeu sobre os Fundos Estruturais, o Fundo de Coesão e o Sétimo Programa-Quadro em matéria de Investigação,
- Tendo em conta a proposta revista de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes (COM(2007)0817),

- Tendo em conta a sua Resolução, de 9 de Julho de 2008, sobre uma nova cultura de mobilidade urbana¹,
- Tendo em conta a sua resolução, de 19 de Junho de 2008, intitulada “Para uma Mobilidade mais Segura, mais Ecológica e mais Eficiente na Europa: Primeiro Relatório sobre a Iniciativa "Veículo Inteligente"²,
- Tendo em conta a sua resolução, de 20 de Fevereiro de 2008, sobre a contribuição do Conselho Europeu da Primavera 2008 para a Estratégia de Lisboa³,
- Tendo em conta a sua Resolução de 12 de Outubro de 1988 sobre a protecção do peão e a carta europeia dos direitos do peão⁴,
- Tendo em conta a sua Resolução, de 15 de Janeiro de 2008, sobre o CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel⁵,
- Tendo em conta a sua Resolução, de 5 de Setembro de 2007, sobre a logística do transporte de mercadorias na Europa – chave da mobilidade sustentável⁶,
- Tendo em conta a sua resolução, de 12 de Julho de 2007, intitulada "Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente"⁷,
- Tendo em conta a Directiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa⁸,
- Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros⁹,
- Tendo em conta a Directiva 2004/49/CE, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade¹⁰ (directiva relativa à segurança ferroviária),
- Tendo em conta a Directiva 2000/40/CE, de 26 de Junho de 2000, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à protecção à frente contra o encaixe dos veículos a motor¹¹,
- Tendo em conta a anunciada publicação pela Comissão de um Plano de Acção para a Mobilidade Urbana, várias vezes diferida e sem um calendário preciso,

¹ Textos Aprovados nesta data, P6_TA(2008)0356.

² Textos Aprovados nesta data, P6_TA(2008)0311.

³ Textos Aprovados nesta data, P6_TA(2008)0057

⁴ JO C 290 de 14.11.1988, p. 51.

⁵ Textos Aprovados nesta data, P6_TA(2008)0007.

⁶ JO C 187 E de 24.7.2008, p. 154.

⁷ JO C 175 E de 10.7.2008, p. 556.

⁸ JO L 152 de 11.6.2008, p. 1.

⁹ JO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

¹⁰ JO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

¹¹ JO L 203 de 10.8.2000, p. 9.

- Tendo em conta as bases jurídicas constituídas pelos artigos 70.º a 80.º do Título V do Tratado CE,
 - Tendo em conta o artigo 45.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo e o parecer da Comissão do Desenvolvimento Regional (A6-0199/2009),
- A. Considerando que o transporte urbano ocupa um lugar significativo no conjunto dos transportes e que, por esse motivo, os artigos 70.º a 80.º do Tratado CE são a base jurídica que confere à União Europeia uma competência partilhada com os Estados-Membros neste sector,
 - B. Considerando que numerosas directivas e regulamentos europeus transversais e modais se revestem de repercussões a nível dos transportes urbanos, carecendo de ser alinhados mediante uma abordagem específica da problemática da mobilidade urbana,
 - C. Considerando que o “plano clima” europeu, adoptado pelo Conselho Europeu de 8 e 9 de Março 2007, estabelece os objectivos ambiciosos de alcançar, até 2020, uma redução de 20 % no consumo de energia, uma poupança de 20% no consumo de energias fósseis e aumentar a percentagem de utilização de energias renováveis para 20 %, e que esses objectivos não podem ser atingidos sem uma estratégia devidamente adaptada ao transporte urbano,
 - D. Considerando que o programa de investigação e desenvolvimento CIVITAS registou um enorme sucesso, que traduz o interesse que os investimentos europeus em programas de mobilidade urbana inovadores despertam entre os órgãos de poder local e as empresas de transportes,
 - E. Considerando que o Fundo de Coesão e os Fundos Estruturais, não obstante financiarem programas de mobilidade urbana, possuem o duplo inconveniente de, por um lado, carecerem de qualquer estratégia ou objectivos europeus no domínio da mobilidade urbana e de, por outro, os seus recursos serem desigualmente afectados no território da União,
 - F. Considerando que as zonas urbanas constituem pólos privilegiados de intermodalidade e de interconexão das redes transeuropeias de transportes, que devem contribuir para os seus objectivos gerais de consecução de uma mobilidade europeia sustentável e de uma competitividade sustentável das redes de cidades da União,
 - G. Considerando que as cidades são importantes centros económicos e que o transporte de mercadorias, sendo, por um lado, vital para o abastecimento das populações, enfrenta, por outro lado, desafios devido às limitações das superfícies de armazenamento e dos horários de entrega,
 - H. Considerando que, embora o respeito estrito do princípio da subsidiariedade e o direito à autonomia municipal no concernente ao planeamento não permitam encarar uma política europeia de carácter normativo, a União pode adoptar uma estratégia de incentivo de

natureza idêntica à da sua política regional e de coesão, sem impor soluções do topo para a base,

- I. Considerando que a problemática das zonas urbanas não pode ser solucionada através de políticas modais, mas sim mediante uma abordagem centrada nos utentes e em sistemas integrados de transportes,
- J. Considerando que só será possível garantir uma política de transportes urbanos eficiente e sustentável, benéfica tanto para os cidadãos europeus como para a economia europeia, se for assegurado um tratamento equitativo entre o transporte de mercadorias e de passageiros e entre os diferentes modos de transporte,
- K. Considerando que um planeamento urbano que atenda à evolução demográfica da sociedade, por exemplo, criando no interior das cidades oferta de habitação para os idosos e facultando à população a possibilidade de fazer compras perto de casa, pode contribuir significativamente para a redução do tráfego,
- L. Considerando a necessidade de dispor de estratégias consistentes de mobilidade urbana a fim de otimizar os seus instrumentos mediante o desenvolvimento de plataformas de correspondência intermodais e a integração dos diferentes sistemas de transporte,
- M. Considerando a necessidade de dispor de uma informação estatística fíável e mais sistemática que permita uma avaliação das políticas públicas locais e um intercâmbio das melhores práticas em matéria de mobilidade urbana,
- N. Considerando a importância económica e tecnológica de que as diferentes técnicas utilizadas nos transportes urbanos se revestem para a competitividade e o comércio externo da União Europeia,
- O. Considerando que a data das próximas eleições legislativas europeias o obriga a respeitar o calendário inicialmente previsto para o debate parlamentar sobre o plano de acção para os transportes urbanos, anunciado pela Comissão,
 - 1. Lamenta que o Plano de Acção para a Mobilidade Urbana anunciado pela Comissão ainda não tenha sido publicado e, embora esteja disposto a aceitar iniciativas separadas, insiste na necessidade de uma abordagem coerente; decide, por conseguinte, dar continuidade ao seu relatório de iniciativa, respeitando plenamente os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, mediante a elaboração de propostas com vista a um Plano Europeu de Acção para a Mobilidade Urbana;
 - 2. Recorda que os transportes urbanos estão sujeitos ao princípio da subsidiariedade, mas salienta que as autoridades locais não podem aceitar estes desafios sem uma cooperação e uma coordenação a nível europeu, pelo que a Comissão deverá fornecer os estudos, prever um quadro jurídico, financiar a investigação e promover e divulgar as melhores práticas, com base no princípio da respectiva disponibilização a todos os cidadãos em todas as línguas da UE;
 - 3. Convida a Comissão a publicar uma colectânea das disposições regulamentares europeias

vinculativas neste domínio e a propor às regiões e às cidades quadros comuns de referência susceptíveis de lhes facilitar a tomada de decisões em matéria de planeamento e aplicação da estratégia de desenvolvimento;

Acelerar a investigação e a inovação europeias no domínio da mobilidade urbana

4. Propõe o lançamento imediato de um programa com o objectivo de melhorar as estatísticas e as bases de dados sobre mobilidade urbana no âmbito do Eurostat que compreenda, nomeadamente:
 - dados sobre o tráfego, incluindo os modos de deslocação não motorizados (bicicleta, marcha, etc.);
 - estatísticas sobre a poluição atmosférica e sonora, os acidentes, os engarrafamentos e o congestionamento;
 - estatísticas e indicadores quantitativos e qualitativos sobre os serviços de transporte e a respectiva oferta;
5. Sugere que sejam imediatamente disponibilizados um sítio Web e um fórum Internet europeus consagrados à mobilidade urbana a fim de facilitar o intercâmbio e a difusão de informações, de boas práticas e de experiências inovadoras, em especial no domínio dos modos de deslocação não motorizados;
6. Sugere a criação de um prémio europeu anual, que integre os troféus CIVITAS no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade, destinado a recompensar iniciativas ou projectos de transporte urbano pioneiros e susceptíveis de ser reproduzidos;
7. Propõe o desenvolvimento de uma nova geração do programa CIVITAS (CIVITAS IV) em torno de convites à apresentação de projectos que abranjam, nomeadamente:
 - os serviços conexos ligados ao transporte intermodal (tarificação, etc.);
 - programas de ergonomia (comodidade) dos transportes urbanos;
 - inovações em termos de acessibilidade intermodal, nomeadamente para as pessoas com mobilidade reduzida (PMR);
 - programas de informação integrada sobre a rede de transportes urbanos destinados aos utentes que lhes permitam otimizar as suas deslocações, adaptando-as em função das vicissitudes da rede;
8. Propõe que a investigação e o desenvolvimento ITS sejam intensificados, mais bem coordenados com as necessidades e objectivos dos residentes dos centros urbanos e das autarquias locais e orientados para as seguintes áreas:
 - sistemas de gestão integrada da informação e de gestão do tráfego;
 - redução dos impactos negativos e da sinistralidade;
 - utilização das novas tecnologias de informação e de comunicação interoperáveis, incluindo as tecnologias via satélite e NFC¹, através da utilização da telefonia móvel

¹ NFC, ou seja, *Near Field Communication*, é uma tecnologia de intercâmbio de dados a curta distância que permite a identificação por rádio-frequência

(GSM), com vista à informação dos utentes e à emissão de títulos de transporte integrados;

- segurança e protecção nos transportes públicos;
- desenvolvimento de uma nova geração de veículos urbanos;
- soluções inovadoras para a eficiência dos transportes de mercadorias, em especial no segmento intra-urbano da distribuição local;

9. Solicita que sejam aumentados os fundos nacionais e europeus para financiamento de aplicações de Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS), por forma a possibilitar uma maior utilização de ITS pelas autarquias locais;

Incentivar a optimização dos diferentes modos de transporte através da melhoria do planeamento urbano

10. Solicita que o princípio da abordagem integrada seja promovido no âmbito de uma governação em parceria que associe os actores urbanos e suburbanos, nacionais e europeus, e que tenha em conta temáticas ligadas ao transporte: inserção social, ruído, segurança, competitividade, ambiente, etc.; reitera o seu pedido no sentido de que a aplicação de uma abordagem integrada tenha carácter obrigatório na programação e na escolha dos projectos a título dos Fundos Estruturais;
11. Recomenda a elaboração de planos de mobilidade urbana integrados sustentáveis nas aglomerações com mais de 100 000 habitantes que compreendam os seguintes elementos:
 - um diagnóstico, assim como indicadores e objectivos de mobilidade com os respectivos impactos económicos, sociais e ambientais;
 - um plano de desenvolvimento e de interconexão das redes de transportes coordenado com o dos transportes regionais e com as políticas de urbanismo;
 - um plano de desenvolvimento das zonas de circulação não motorizada (pistas para bicicletas, zonas pedonais, etc.) plenamente integrado com os transportes públicos;
 - um plano director para os parques de estacionamento e as plataformas de transferências intermodais;
 - um programa de adaptação da gestão das redes de mobilidade urbana e das suas interconexões às necessidades dos utentes com mobilidade reduzida;
 - um plano director de logística urbana, incluindo a possibilidade de utilização da infra-estrutura pública para o transporte de mercadorias;
 - um procedimento para a participação directa dos cidadãos;
12. Preconiza a criação de um Fórum Europeu Permanente sobre a governação dos transportes entre as autoridades organizadoras representativas, que inclua associações de utentes e de cidadãos e federações profissionais de operadores de transporte, tendo em vista a promoção do intercâmbio e da difusão das melhores práticas;
13. Propõe que o financiamento europeu em matéria de transportes urbanos seja subordinado à existência de planos integrados de mobilidade urbana (deslocações urbanas);
14. Encoraja a cooperação e a integração operacional das autoridades organizadoras de

transportes públicos, da circulação e do estacionamento nas metrópoles europeias com mais de 250 000 habitantes, em territórios coerentes em função dos fluxos de população e de cargas, das especificidades locais e no respeito destas últimas;

15. Incentiva as autoridades organizadoras a definirem objectivos voluntaristas e coerentes para a redução das emissões de gases com efeito de estufa através de políticas de mobilidade explicitadas nos planos de deslocação (ver artigo 7.º), e a converterem esses objectivos em obrigações de desempenho específicas para os operadores de serviços de transporte públicos ou privados;
16. Propõe uma avaliação das experiências de integração tarifária (nomeadamente o projecto "Interoperable Fare Management" (Gestão de Bihética Interoperável), de informação intermodal e inter-autoridades organizadoras nos aglomerados urbanos da União, a fim de facilitar o intercâmbio das melhores práticas;

O valor acrescentado da União: um incentivo à mobilidade sustentável nos espaços urbanos

17. Encoraja a criação de um observatório da mobilidade urbana no âmbito dos serviços da Comissão, embora não deseje a criação de uma nova agência;
18. Deplora o facto de, no actual período de programação 2007-2013, apenas se prever para o transporte urbano cerca de 9% (ou seja, 8 000 000 000 de euros) dos fundos estruturais destinados aos transportes (ou seja, 82 000 000 000 de euros); considera que essa percentagem é demasiado reduzida para fazer face aos desafios de uma mobilidade adequada nas cidades europeias e de protecção do clima e do ambiente;
19. Propõe insistentemente que se equacione, no âmbito das Perspectivas Financeiras para 2014-2020, a eventualidade de um instrumento financeiro europeu dedicado à mobilidade urbana (programa integrado do tipo Marco-Polo) que permita o co-financiamento:
 - dos estudos relativos aos planos de mobilidade urbana a fim de incentivar a generalização da sua implantação;
 - de uma parte dos investimentos em modos de transporte consentâneos com os objectivos ambientais e socioeconómicos da União;e propõe que estes financiamentos sejam atribuídos segundo modalidades que funcionem como incentivo, na base de concursos subordinados a um caderno de encargos europeu;
20. Solicita à Comissão que elabore um relatório sobre as zonas de acesso regulamentado em meio urbano a fim de avaliar o seu impacto na mobilidade, na qualidade de vida, nas emissões e nos efeitos externos, na saúde e na segurança, tendo em conta a necessidade de um sistema de sancionamento de infracções de trânsito transfronteiras de natureza penal e não penal;
21. Propõe a criação de uma rede de informação e venda de títulos de transporte urbano das principais cidades de destino da União nas estações de caminho-de-ferro e nos aeroportos das localidades de partida situadas na União;

22. Preconiza a definição de uma "Carta dos Utentes" dos transportes urbanos, que inclua os peões e os ciclistas e a distribuição de mercadorias e serviços, bem como a utilização partilhada das vias rodoviárias, de molde a reduzir as disparidades existentes;
23. Considera que o modelo de planeamento urbano assente em trajectos curtos é o mais adequado para permitir uma mobilidade respeitadora do clima e do ambiente nas cidades;
24. Encoraja a Comissão e as autoridades locais a intensificarem e a ampliarem as iniciativas relativas aos dias sem automóveis, tal como têm vindo a ser postas em prática por ocasião da celebração anual do Dia Europeu Sem Carro;
25. Convida a Comissão a apresentar, com a maior brevidade possível, uma abordagem harmonizada para o estabelecimento de zonas verdes e para a criação de uma vinheta europeia única de identificação de zonas verdes, por forma a evitar o desenvolvimento de abordagens diferentes consoante a cidade ou o Estado-Membro e os grandes inconvenientes daí decorrentes para os cidadãos e as empresas;
26. Considera que as iniciativas em matéria de mobilidade urbana devem abranger a criação de redes inter-urbanas que permitam a ligação entre as grandes cidades, o seu desenvolvimento económico, um transporte fluido e rápido de pessoas e mercadorias;

Os transportes urbanos: um sector industrial e tecnologias europeias que devem ser equacionados no quadro da Estratégia de Lisboa e do Plano de Relançamento da Economia Europeia

27. Sugere o estabelecimento de uma política europeia de normalização e certificação dos equipamentos no plano da segurança, do conforto (ruído, vibrações), da interoperabilidade das redes ("busway", comboio-eléctrico, etc.), da acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida ou com carrinhos de crianças, dos modos de deslocação não motorizados e dos motores com emissões reduzidas (autocarros, táxis), com base num balanço do carbono e numa análise de impacto dos custos para operadores e utentes;
28. Recomenda que em cada decisão que seja tomada se procure sempre assegurar a proporcionalidade entre custos e benefícios e a possibilidade de subsidiar os utentes com reduzida capacidade económica (pessoas com deficiência, famílias numerosas, beneficiários de prestações sociais);
29. Aconselha que se adoptem orientações relativas aos requisitos mínimos de qualidade dos serviços, à avaliação e à participação dos utentes e dos cidadãos no quadro da abertura das redes de transporte urbanas à concorrência, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007;
30. Sugere que se afecte uma fracção substancial dos recursos financeiros disponibilizados no âmbito do Plano de Relançamento da Economia Europeia ao financiamento dos investimentos e dos projectos de transporte urbano e de transporte colectivo em curso susceptíveis de ser imediatamente financiados e concluídos até 31 Dezembro de 2009;

31. Observa que, no âmbito do plano de relançamento da economia europeia, é dada prioridade à concessão de Fundos Estruturais a projectos de infra-estruturas sustentáveis; insta os Estados-Membros e as regiões a afectarem urgentemente uma parte significativa desses fundos aos transportes urbanos compatíveis com o ambiente;
32. Solicita à Comissão que tome nota das propostas incluídas na presente resolução, bem como do desiderato do Parlamento Europeu de ver a Comissão assumir uma iniciativa neste domínio que se consubstancie, o mais rapidamente possível, num Plano de Acção;

o

o o

33. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão, bem como aos governos e aos parlamentos dos Estados-Membros.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A política dos transportes é, desde a assinatura do Tratado de Roma em 1957, um dos principais domínios de competência comunitária. Regida pelo título V do Tratado CE (artigos 70.º a 80.º), constitui uma competência partilhada entre Estados-Membros e União Europeia exercida nos termos do artigo 251.º do Tratado CE (co-decisão).

Com 60% dos cidadãos europeus a residirem nas zonas urbanas em 2005 e a previsão de que essa percentagem atinja os 80% em 2020, os transportes urbanos constituem uma componente considerável do transporte de mercadorias e de passageiros no espaço europeu.

Embora muita da legislação europeia de carácter transversal, como a directiva relativa à qualidade do ar ambiente (Directiva 2008/50/CE aprovada em 21 de Maio de 2008), o regulamento OSP (Regulamento (CE) n.º 1370/2007, de 23 de Outubro de 2007), a directiva relativa à promoção de veículos não poluentes (2005/0283/COD, aprovada pelo Parlamento em 22 de Outubro de 2008); ou de carácter modal, como as directivas e regulamentos sobre a segurança ferroviária e aeroportuária ou as taxas de utilização das infra-estruturas ferroviárias (Directivas 2001/14/CE ou 2004/49/CE), as directivas relativas à segurança dos veículos a motor (Directiva 2000/40/CE); assim como diversas regulamentações em matéria de equipamento rodoviário, ferroviário ou aeronáutico tenham tido repercussões a nível dos transportes urbanos, a União ainda não se dotou de uma estratégia específica para este sector.

I. O transporte urbano: um tema emergente

Cumpram, porém, assinalar duas iniciativas específicas da Comissão em matéria de transportes urbanos:

- o programa CIVITAS (criado em 2002), que financia, com base nas dotações do Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento, a investigação e as inovações em matéria de transportes urbanos. A iniciativa CIVITAS beneficiou até agora mais de quarenta cidades europeias contempladas com financiamentos da ordem dos 100 milhões de euros (o orçamento global da iniciativa eleva-se a mais de 300 milhões de euros) e é objecto de um fórum permanente de intercâmbio de experiências e de boas práticas;
- no âmbito da orientação da política dos transportes para um objectivo de mobilidade sustentável, o **Livro Branco intitulado "A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções"**, publicado pela Comissão em 2001 por iniciativa da Comissária Loyola de Palacio, prefigurou uma integração da problemática dos transportes urbanos na política europeia de mobilidade sustentável promovida pela UE. Trata-se, nas suas palavras de operar uma verdadeira inflexão na política comum dos transportes e de lhe fixar novas ambições, restabelecendo, numa base sustentável, o equilíbrio modal e desenvolvendo a intermodalidade, combatendo resolutamente os problemas de congestionamento e colocando a segurança e a qualidade do serviço no cerne da acção da UE, preservando ao mesmo tempo o direito à mobilidade. O Livro Branco contém mais de 60 propostas relativas aos diversos modos de transportes (ferroviário, rodoviário, marítimo e aéreo).

As grandes expectativas, não só das redes de cidades europeias, mas também dos agentes do sector dos transportes urbanos (autoridades responsáveis pela sua organização, empresários e construtores) e das associações de utentes, levou o Comissário Jacques Barrot a anunciar, em Junho de 2007, uma iniciativa da Comissão neste domínio, retomada e confirmada pelo seu sucessor Antonio Tajani, que desejava erigi-la numa das prioridades do seu mandato.

II. O interesse de uma acção da União Europeia em matéria de transportes urbanos

1. O Livro Verde "Por uma nova cultura de mobilidade urbana": uma iniciativa da Comissão e uma resolução parlamentar na pendência de um Plano de Acção

Em 25 de Setembro de 2007, a Comissão publicou um Livro Verde sobre os transportes urbanos, intitulado "Por uma nova cultura da mobilidade urbana", que foi objecto de uma ampla consulta cujos resultados não foram, até à data, divulgados nem tornados públicos.

Em 9 de Julho de 2008, o Parlamento Europeu aprovou uma resolução a título de contribuição para este Livro Verde (na sequência do relatório Reinhard Rack de 12 de Junho de 2008) que destaca os seguintes eixos de reflexão:

- delimitação clara dos domínios de competência da União Europeia;
- enumeração dos domínios nos quais se impõe uma acção da União Europeia:
 - * concepção de uma abordagem global e integrada;
 - * recolha e difusão de dados fiáveis e comparáveis;
 - * criação de uma "Plataforma Europeia para a Mobilidade Urbana";
 - * avaliação dos custos externos dos diversos modos de transporte;
- difusão e intercâmbio de boas práticas;
- o financiamento futuro de projectos através de fundos da União Europeia deve ser subordinado de forma mais estrita ao cumprimento de condições e requisitos relacionados com a sustentabilidade dos transportes e com a protecção do ambiente.

Em conformidade com os anúncios políticos da Comissão, esta resolução parlamentar inscrevia-se na pendência do projecto de Plano de Acção que não pôde ser apresentado antes do final do ano 2008 como inicialmente previsto.

2. O Parlamento Europeu chama a si a iniciativa no tocante a um Plano de Acção para os transportes urbanos

Na ausência da publicação do anunciado projecto de Plano de Acção da Comissão e tendo em conta a proximidade das eleições europeias de Junho de 2009, o Parlamento Europeu, sob proposta da Comissão dos Transportes, decidiu, excepcionalmente, elaborar o presente relatório de iniciativa sobre o Plano de Acção, *ex nihilo*.

3. Uma componente essencial da política dos transportes da União

A questão dos transportes urbanos não pode continuar alheia à política dos transportes da União Europeia, porquanto condiciona:

- a mobilidade de pessoas e mercadorias em aplicação do princípio da liberdade de circulação que constitui a base na qual assenta o mercado interno europeu;

- a organização dos nós de correspondência intermodais entre o transporte aéreo, marítimo, fluvial, rodoviário e ferroviário no território da União;
- a conexão das zonas urbanas às Redes Transeuropeias de Transportes e a correcta conclusão dos 30 projectos prioritários contemplados na programação das RTE-T de 2004.

Caso contrário, a política dos transportes da União estaria a ignorar uma das suas dimensões territoriais e sociais fundamentais.

Além disso, a União Europeia não pode ignorar os desafios com que a adaptação a uma estratégia de mobilidade sustentável e os esforços técnicos com vista à consecução do objectivo da mobilidade sustentável confronta o seu sector da engenharia e as diferentes fileiras industriais do sector dos transportes.

4. O impacto dos transportes urbanos nos objectivos do Plano sobre o Clima

Após a publicação do Livro Branco de 2001, a União Europeia decidiu, na sequência do Conselho Europeu de Março de 2007, impor-se o objectivo particularmente ambicioso de, até 2020, aumentar em 20% a sua eficiência energética, operar uma redução de 20% nas suas emissões de gases com efeito de estufa e atingir uma quota-parte de 20% de energias renováveis no consumo energético total da União Europeia.

O peso considerável do transporte rodoviário - predominante nas zonas urbanas - na produção de gases com efeito de estufa (40% devem-se aos transportes), juntamente com os problemas consideráveis de congestionamento, sinistralidade e de respeito da qualidade de vida dos residentes legitimam uma iniciativa europeia consentânea com as suas bases jurídicas em matéria de transportes e ambiente e com os objectivos políticos do Conselho.

III. O papel da União Europeia em matéria de transportes urbanos

- *O estrito respeito do princípio de subsidiariedade*

A maioria dos Estados-Membros da União Europeia, quer sejam de natureza federal quer não, respeita o princípio (frequentemente consagrado na Constituição) da liberdade administrativa das autarquias. As autoridades locais e as assembleias são livres decidir das suas políticas, dos seus programas e dos seus investimentos em matéria de transporte urbano e suburbano.

A União Europeia não pode, pois, prever qualquer tipo de iniciativa de carácter prescritivo no tocante à política dos transportes posta em prática pelas autoridades locais. No entanto, tal como ocorreu, ao cabo de um longo debate sobre este princípio por ocasião da discussão do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo às obrigações de serviço público nos transportes¹, a Europa tem toda a legitimidade para promover, por todos os meios que lhe permitam imprimir um valor acrescentado nas decisões locais, os transportes urbanos que contribuem para os objectivos gerais da sua política em matéria de protecção do ambiente e de luta contra as alterações climáticas.

¹ Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho.

- ***Uma abordagem "centrada no utente"***

Incentivar uma mobilidade urbana mais sustentável acarreta, paralelamente:

- influenciar os comportamentos dos utentes dos transportes e do espaço público incitando-os a otimizar e a diversificar os seus modos de deslocação em função dos modos de vida e dos condicionalismos específicos do espaço urbano;
- adaptar física e qualitativamente a oferta de itinerários e de modos de transporte urbano aos objectivos de melhoria da qualidade de vida, de respeito dos objectivos climáticos e ambientais da União, de diversificação, de acessibilidade física e em termos de preços para todos os tipos de utentes, de segurança e de conforto dos modos de deslocação urbanos.

- ***Uma abordagem em termos de "sistemas de mobilidade urbana"***

A complexidade e a interdependência dos sistemas de mobilidade e dos modos de transporte individuais e colectivos nos espaços urbanos tornam uma abordagem exclusivamente técnica, por modos de transporte, demasiado restritiva.

Convém, pelo contrário, reflectir em termos de "sistemas de mobilidade integrada", associando modos de deslocações não motorizados e modos de transportes diversificados e complementares.

Será concedida uma especial atenção à qualidade do serviço e dos materiais, bem como à integração das operações de tarifação, técnicas e de rede entre as diferentes modalidades.

20.2.2009

PARECER DA COMISSÃO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

sobre o Plano de Acção relativo à mobilidade urbana
(2008/2217(INI))

Relator de parecer: Jean Marie Beaupuy

SUGESTÕES

A Comissão do Desenvolvimento Regional insta a Comissão dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

1. Salienta que a estratégia europeia para uma mobilidade urbana sustentável é essencial para que a UE possa cumprir sua meta de 20% de redução das emissões de gases de efeito estufa até 2020; deplora a relutância da Comissão em publicar o seu Plano de Acção, inicialmente prevista para finais de 2008;
2. Considera que o modelo de cidade assente em trajectos curtos é o mais adequado para permitir uma mobilidade respeitadora do clima e do ambiente nas cidades;
3. Recorda que os transportes urbanos estão sujeitos ao princípio da subsidiariedade, mas salienta que as autoridades locais não podem aceitar estes desafios sem uma cooperação e uma coordenação a nível europeu, pelo que a Comissão deverá fornecer os estudos, prever um quadro jurídico, financiar a investigação e promover e divulgar as melhores práticas; convida a Comissão a publicar uma colectânea das disposições regulamentares europeias vinculativas neste domínio e a propor às regiões e às cidades quadros comuns de referência susceptíveis de lhes facilitar a tomada de decisões em matéria de planeamento e aplicação de estratégias de desenvolvimento;
4. Considera que o modelo de mobilidade urbana abrange a criação de redes inter-urbanas que permitam a ligação entre as grandes cidades, o seu desenvolvimento económico, um transporte fluido e rápido de pessoas e mercadorias e a promoção do turismo;
5. Solicita que o princípio da abordagem integrada seja promovido no âmbito de uma governação em parceria que associe os actores urbanos e suburbanos, nacionais e

européus, e que tenha em conta temáticas ligadas ao transporte: inserção social, ruído, segurança, competitividade, ambiente, etc.; reitera o seu pedido no sentido de que a aplicação de uma abordagem integrada tenha carácter obrigatório na programação e na escolha dos projectos a título dos Fundos estruturais;

6. Deplora o facto de, no actual período de apoio 2007-2013, apenas se prever para o transporte urbano cerca de 9% (ou seja, 8 000 000 000 euros) dos fundos estruturais destinados aos transportes (ou seja, 82 000 000 000 euros); considera que essa percentagem é demasiado reduzida para fazer face aos desafios de uma mobilidade adequada nas cidades europeias e de protecção do clima e do ambiente;
7. Observa que, no âmbito do plano de relançamento da economia europeia, é dada prioridade à concessão de Fundos Estruturais a projectos de infra-estruturas sustentáveis; insta os Estados-Membros e as regiões a afectar uma parte significativa desses fundos aos transportes urbanos compatíveis com o ambiente;
8. Convida a Comissão a desenvolver ferramentas que facilitem a execução e a avaliação de uma política integrada de transporte urbano sustentável, nomeadamente:
 - a apoiar os Estados-Membros e as cidades a melhorar a sustentabilidade do ordenamento do território e a planificação do transporte urbano e suburbano, nomeadamente através da aplicação de planos de mobilidade urbana; convida, neste contexto, os actores económicos a participarem plenamente nesta estratégia, através dos planos de mobilidade da empresa;
 - a facilitar a implementação da abordagem integrada e da governação em parceria, elaborando um guia destinado aos actores de terreno e estudos que esclareçam o custo de uma abordagem não integrada;
 - a definir indicadores pertinentes e harmonizados e criar um quadro de objectivos do transporte urbano que permita uma avaliação comparativa entre as cidades.

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	12.2.2009
Resultado da votação final	+: 45 -: 0 0: 0
Deputados presentes no momento da votação final	Emmanouil Angelakas, Stavros Arnautakis, Elspeth Attwooll, Rolf Berend, Victor Boștinaru, Wolfgang Bulfon, Giorgio Carollo, Bairbre de Brún, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Monica Giuntini, Ambroise Guellec, Pedro Guerreiro, Gábor Harangozó, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Mieczysław Edmund Janowski, Gisela Kallenbach, Evgeni Kirilov, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Florencio Luque Aguilar, Jamila Madeira, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Maria Petre, Markus Pieper, Giovanni Robusti, Wojciech Roszkowski, Bernard Soulage, Catherine Stihler, Margie Sudre, Lambert van Nistelrooij e Oldřich Vlasák
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Emanuel Jardim Fernandes, Stanisław Jałowiecki, Zita Pleštinská, Samuli Pohjamo, Christa Prets, Flaviu Călin Rus, Richard Seeber, László Surján, Iuliu Winkler
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Wolf Klinz, Sepp Kusstatscher e Toine Manders

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	31.3.2009
Resultado da votação final	+: 28 -: 1 0: 2
Deputados presentes no momento da votação final	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto e Roberts Zile
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen e Marie Panayotopoulos-Cassiotou