



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 11.02.2004  
COM(2004)60 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO, AO PARLAMENTO  
EUROPEU, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS  
REGIÕES**

**Para uma Estratégia Temática sobre Ambiente Urbano**

## ÍNDICE

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 1.     | <b>Introdução e panorâmica</b> .....   | 4  |
| 2.     | <b>Temas prioritários</b> .....  | 7  |
| 2.1.   | <b>Gestão urbana sustentável</b> .....   | 7  |
| 2.1.1. | Razões pelas quais a gestão urbana sustentável é uma prioridade.....                                       | 7  |
| 2.1.2. | Iniciativas comunitárias em curso sobre gestão urbana sustentável .....                                    | 10 |
| 2.1.3. | Outras medidas necessárias para uma generalização da gestão urbana sustentável ..                          | 11 |
| 2.2.   | <b>Transportes urbanos sustentáveis</b> .....  | 13 |
| 2.2.1. | Razões pelas quais os transportes urbanos sustentáveis são uma prioridade.....                             | 13 |
| 2.2.2. | Iniciativas comunitárias em curso sobre transportes urbanos .....  | 16 |
| 2.2.3. | Outras medidas necessárias para uma generalização dos transportes urbanos sustentáveis .....               | 19 |
| 2.3.   | <b>Construção sustentável</b> .....  | 21 |
| 2.3.1. | Razões pelas quais a construção sustentável é uma prioridade .....   | 21 |
| 2.3.2. | Iniciativas comunitárias em curso sobre construção sustentável .....                                       | 23 |
| 2.3.3. | Outras medidas necessárias para uma generalização da construção sustentável .....                          | 24 |
| 2.4.   | <b>Concepção urbana sustentável</b> .....  | 26 |
| 2.4.1. | Razões pelas quais a concepção urbana sustentável é uma prioridade .....                                   | 26 |
| 2.4.2. | Iniciativas comunitárias em curso sobre concepção urbana .....   | 29 |
| 2.4.3. | Outras medidas necessárias para uma generalização da concepção urbana sustentável.....                     | 1  |
| 3.     | <b>No sentido de uma abordagem mais integrada</b> .....  | 33 |
| 3.1.   | Integração horizontal nas políticas comunitárias .....   | 33 |
| 3.2.   | Integração horizontal na política ambiental da Comunidade.....   | 35 |
| 3.3.   | Integração entre os diferentes níveis de administração.....  | 36 |
| 4.     | <b>Indicadores, dados, metas e relatórios</b> .....  | 37 |
| 5.     | <b>Apoio à generalização de boas práticas a nível local</b> .....  | 40 |
| 5.1.   | Autoridades locais.....  | 40 |
| 5.2.   | O papel do cidadão.....  | 41 |
| 6.     | <b>Próximas etapas</b> .....   | 42 |
|        | Anexo 1: Desenvolvimento da política de ambiente urbano.....   | 43 |
|        | Anexo 2: Uma visão europeia .....  | 45 |
|        | Anexo 3: Exemplos de iniciativas e projectos de investigação ou demonstração .....                         | 48 |
|        | Anexo 4: Definição do Conselho “Transportes” da UE sobre transportes sustentáveis .....                    | 52 |
|        | Anexo 5: Utilização dos Fundos Estruturais e do Fundo de Coesão no desenvolvimento urbano sustentável..... | 53 |

Anexo 6: O ambiente urbano na política ambiental..... 55

## 1. INTRODUÇÃO E PANORÂMICA

Cerca de 80% dos cidadãos europeus vivem em zonas urbanas<sup>1</sup> e é aí que se sentem mais fortemente os efeitos de muitos dos problemas ambientais. O ruído, a má qualidade do ar, o tráfego intenso, a negligência quanto ao ambiente construído, a má gestão ambiental e a falta de planeamento estratégico têm como resultado problemas de saúde e uma diminuição da qualidade de vida. Para resolvermos os principais problemas de saúde relacionados com o ambiente na Europa é necessário envidarmos esforços no sentido de uma melhoria sensível do ambiente urbano e da qualidade de vida. Em muitas zonas, os cidadãos estão a afastar-se das suas próprias cidades, preferindo viver nos arredores, dado sentirem, e com toda a razão, que o seu bem-estar é afectado pela poluição urbana. Esta expansão urbana gera níveis mais elevados de tráfego e os problemas acentuam-se mutuamente com o centro de actividade a deslocar-se para a periferia, em detrimento do coração da cidade cada vez mais enfraquecido. Estes sintomas de tensão excessiva são visíveis num número cada vez maior de zonas urbanas. Por conseguinte, não é surpreendente que a “poluição nas cidades” seja a imagem que os europeus associam mais frequentemente ao ambiente<sup>2</sup>.

As principais causas da actual situação são o facto de não se ter dado suficiente importância às implicações ambientais das decisões tomadas e de não se ter procedido ao planeamento sistemático de um ambiente urbano de elevada qualidade, com consequências tanto para o ambiente como para a economia da cidade e os seus cidadãos. O planeamento de um nível elevado de protecção ambiental é um dos elementos-chave no sentido de proporcionar o desenvolvimento sustentável das cidades e uma elevada qualidade de vida para os cidadãos urbanos da Europa.

A Estratégia Temática sobre Ambiente Urbano constitui um passo importante para a realização deste objectivo e baseia-se numa série de iniciativas que contribuíram para o desenvolvimento da política europeia em matéria de ambiente urbano (ver anexo I). Faz parte do Sexto Programa de Acção em matéria de Ambiente "Ambiente 2010: o nosso futuro, a nossa escolha"<sup>3</sup> e é uma das sete estratégias temáticas do programa criado com vista a permitir uma abordagem holística de questões-chave ambientais, que se caracterizam pela sua complexidade, diversidade das partes envolvidas e necessidade de soluções inovadoras e múltiplas. Conforme estabelecido no 6º Programa de Acção em matéria de Ambiente, a Estratégia Temática sobre Ambiente Urbano tem como objectivo:

*“... promoção de uma abordagem horizontal integrada de todas as políticas comunitárias e que melhore a qualidade do ambiente urbano, tendo em conta os progressos realizados na implementação do quadro de cooperação existente, revendo-o consoante as necessidades, e que abranja:*

- *a promoção da Agenda Local 21;*
- *a atenuação do nexo entre o crescimento económico e a procura de transportes de passageiros;*

---

<sup>1</sup> Zonas urbanas no sentido lato (aglomeração), abrangendo todos os tipos de aglomerados urbanos.

<sup>2</sup> Eurobarometer 58.0 “Attitudes towards the environment”, Dezembro de 2000

<sup>3</sup> Decisão nº 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2002, que estabelece o sexto programa comunitário de acção em matéria de ambiente (JO L 242 de 10.9.2002, p.1).

- *a necessidade de aumentar a quota-parte dos transportes públicos, dos modos de transporte ferroviário, de navegação interior, bem como da bicicleta e da locomoção pedestre;*
- *a necessidade de fazer face ao aumento dos volumes de tráfego e de lograr uma significativa dissociação entre o aumento dos transportes e o aumento do PIB;*
- *a necessidade de promover a utilização de veículos com emissões reduzidas nos transportes públicos;*
- *a tomada em consideração de indicadores ambientais urbanos.”*

### **Objectivo global da Estratégia Temática sobre Ambiente Urbano**

A fim de melhorar o desempenho ambiental e a qualidade das zonas urbanas e de assegurar um ambiente de vida saudável para os cidadãos urbanos na Europa, reforço da contribuição ambiental para o desenvolvimento urbano sustentável, tendo simultaneamente em conta as questões económicas e sociais conexas.

Todas as cidades europeias enfrentam problemas ambientais que é necessário resolver, pelo que o objectivo-chave da estratégia é permitir que tal se processe de uma forma sistemática. Todavia, esta Estratégia não ditará as soluções e objectivos a adoptar, dado que não existem duas zonas urbanas iguais. Em lugar disso, a Estratégia estabelecerá um enquadramento sólido que contribua para uma melhor gestão do ambiente urbano e para uma adopção generalizada das melhores práticas. Simultaneamente, apoiará as cidades no seu papel difícil, mas vital, de intervenientes-chave mais próximos dos problemas e tirando partido da experiência, iniciativas e inovações tecnológicas das cidades mais avançadas.

Muitos dos problemas que as cidades europeias enfrentam são comuns e existem oportunidades claras a nível europeu para desenvolver, partilhar e facilitar a implementação de soluções adequadas. Há toda uma série de políticas, acções e programas de financiamento da Comunidade que incidem nestes problemas, mas na sua maioria como exercícios independentes que não têm em conta as necessidades específicas do contexto urbano, nem as sinergias potenciais entre si. Têm-se muito a ganhar com uma abordagem mais integrada e orientada que utilize instrumentos e iniciativas existentes e uma cooperação e coordenação reforçadas a todos os níveis de governo. Por conseguinte, a Estratégia Temática promoverá uma abordagem consistente e integrada, definindo uma visão europeia para as cidades sustentáveis (ver anexo 2) e tomando em consideração as circunstâncias específicas dos países candidatos e em vias de adesão.

As cidades europeias devem ser revitalizadas. Devem ser locais atraentes, saudáveis e de elevada qualidade de vida que permitam às suas comunidades e economias prosperar. O ambiente deve ser um elemento central desse processo. O objectivo da Estratégia é centrar a atenção no ambiente urbano, tomando simultaneamente em consideração as relações dinâmicas e conexas com as questões económicas e sociais, reforçando o contributo do ambiente para o desenvolvimento sustentável das zonas urbanas. A Estratégia considerará o ambiente urbano no seu sentido mais lato possível e incluirá as importantes implicações para a saúde decorrentes dos problemas ambientais. A Comunicação relativa a Ambiente e Saúde<sup>4</sup>, que tem uma relação estreita com a presente Comunicação, desempenhará também um papel

---

<sup>4</sup> COM(2003) 338 final

importante no estabelecimento de relações causais entre estes aspectos. A Estratégia terá também em conta as questões relativas à qualidade de vida dos habitantes das cidades e das suas comunidades e adoptará uma abordagem em termos de ecossistemas<sup>5</sup>. Embora a atenção se centre inevitavelmente na zona urbana propriamente dita, não será todavia ignorada a importância de contextos regionais e nacionais mais vastos.

A presente Comunicação “Para uma Estratégia Temática sobre Ambiente Urbano” constitui a primeira fase da preparação da estratégia final prevista para o Verão de 2005. As ideias e abordagens iniciais aqui apresentadas são o resultado de consultas a cidades e outras partes interessadas, a grupos de trabalho de peritos independentes e ao Grupo de Peritos sobre Ambiente Urbano da UE. As contribuições destes grupos estão disponíveis no sítio Internet da Comissão relativo a ambiente urbano<sup>6</sup>.

### **Panorâmica das acções propostas para a futura Estratégia Temática**

*Esta panorâmica apresenta os resultados da vasta consulta realizada. A presente Comunicação e as acções nela propostas serão objecto de um segundo ciclo de consultas em 2004, incluindo debates no âmbito das instituições europeias, do Grupo de Peritos sobre Ambiente Urbano da UE e de diferentes grupos interessados, bem como de uma consulta aberta na Internet. Além disso, serão organizados grupos de trabalho técnicos compostos por peritos e partes interessadas, a fim de analisar de forma mais aprofundada as acções-chave propostas, a sua viabilidade e o modo como contribuiriam para a melhoria do ambiente urbano. A estratégia temática final será proposta em meados de 2005, tomando em consideração as consultas aos interessados e os resultados destes grupos de trabalho.*

O objectivo é contribuir, a nível da UE, para o desenvolvimento de um enquadramento sólido que promova iniciativas locais baseadas em melhores práticas, deixando a escolha das soluções e metas ao critério dos decisores locais. Elementos-chave neste enquadramento são a adopção pelas cidades capitais e as aglomerações urbanas com mais de 100 000 habitantes (ou seja, as 500 maiores cidades da UE-25) de um plano de gestão do ambiente urbano com a fixação de objectivos no sentido de viabilizar um ambiente urbano sustentável, bem como a implementação de um sistema de gestão ambiental adequado, a fim de gerir este processo. Além disso, estas cidades deveriam desenvolver e implementar um plano de transportes urbanos sustentáveis. A Comissão considera que poderiam ser estabelecidos requisitos a nível da UE com esse fim em vista. Estes pontos serão objecto de consultas em 2004, nomeadamente no contexto dos grupos de trabalho específicos supramencionados.

A fim de proporcionar apoio e uma melhor integração, os Estados-Membros serão incentivados a adoptar estratégias nacionais e regionais em matéria de ambiente urbano, com ligação a planos de desenvolvimento sustentável nacionais, bem como a designar pontos focais para o ambiente urbano a nível nacional e/ou regional, a fim de promover melhores práticas e a apoiar as cidades na concretização de um ambiente urbano sustentável e saudável.

A Comissão continuará a apoiar iniciativas relativas ao ambiente urbano, bem como a desenvolver recomendações, orientações, indicadores, dados, normas, técnicas de avaliação, formação e outras acções de apoio de natureza mais técnica, a fim de ajudar as cidades a

---

<sup>5</sup> O facto de se pensar em termos de ecossistemas salienta a ideia de que cidade é um sistema complexo caracterizado por processos contínuos de mudança e desenvolvimento. Tal inclui aspectos como a energia, recursos naturais e produção de resíduos como fluxos ou cadeias. A manutenção, recuperação, estimulação e encerramento dos fluxos ou cadeias contribuem para o desenvolvimento sustentável.

<sup>6</sup> [www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic\\_strategy.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm)

avaliar e gerir os diferentes aspectos do seu ambiente.

A Agência Europeia do Ambiente informará sobre o estado do ambiente urbano e garantirá o acesso a dados sobre o ambiente urbano, a fim de proporcionar melhores informações aos decisores políticos, ao público e a outros intervenientes-chave e de orientar e acompanhar os progressos da Estratégia Temática.

No desenvolvimento da Estratégia Temática, a Comissão trabalhará em estreita parceria com todas as partes interessadas e promoverá o diálogo com estas. A Estratégia deve assentar num compromisso comum da Comunidade, dos Estados-Membros, das regiões e, evidentemente, das próprias cidades no sentido da melhoria do ambiente urbano. O objectivo da presente Comunicação é apresentar esta primeira análise num segundo ciclo de consultas em 2004. A Comissão convida à apresentação de contributos relativamente às ideias e abordagens expostas. Com esse fim em vista, será organizada uma série de exercícios de consulta a partes interessadas e serão criados grupos de trabalho técnicos em 2004, a fim de analisar mais aprofundadamente as acções propostas, a sua viabilidade e o modo como contribuirão para a melhoria do ambiente urbano (ver ponto 6). Proceder-se-á à consulta de um vasto leque de partes interessadas e peritos, incluindo representantes dos Estados-Membros, países candidatos e em vias de adesão, regiões, cidades, empresas, ONG e meio académico. Os interessados podem também apresentar comentários directamente<sup>7</sup> (prazo: 1 de Abril de 2004). A Estratégia Temática final será proposta em meados de 2005, tomando em consideração as consultas aos interessados e os resultados destes grupos de trabalho.

## **2. TEMAS PRIORITÁRIOS**

A fim de cumprir o mandato definido no Sexto Programa de Acção em matéria de Ambiente, a Estratégia Temática sobre Ambiente Urbano incidirá em quatro temas transversais que são essenciais para a sustentabilidade das cidades a longo prazo, os quais apresentam relações claras com os pilares económico e social do desenvolvimento sustentável, e onde poderão ser obtidos os maiores progressos. Estes temas, determinados em consultas ao Grupo de Peritos sobre Ambiente Urbano da UE e a outras partes interessadas, são a gestão urbana sustentável, os transportes urbanos sustentáveis, a construção sustentável e a concepção urbana sustentável. Os temas são apresentados separadamente, mas é evidente que apresentam fortes interacções. Numa fase posterior serão identificados e tratados outros temas prioritários, em consonância com a abordagem progressiva das estratégias temáticas.

### **2.1. Gestão urbana sustentável**

#### **2.1.1. Razões pelas quais a gestão urbana sustentável é uma prioridade**

As zonas urbanas desempenham muitas funções para os seus habitantes e para todos os que as utilizam. Entre estas conta-se a habitação, o emprego, o acesso a bens e serviços, as actividades culturais e o convívio social. A fim de proporcionar e apoiar estas funções, as zonas urbanas dispõem de muitos elementos estáticos diferentes, como os edifícios, as infra-estruturas, os espaços verdes, os terrenos abandonados e degradados, bem como elementos dinâmicos como os transportes, os recursos hídricos, o ar, a energia e os resíduos.

Cada uma destas funções e elementos tem um impacto ambiental que contribuirá para o impacto ambiental global da cidade. Todavia, as diferentes políticas, a diferentes níveis

---

<sup>7</sup> [www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic\\_strategy.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm)

administrativos, que tratam destes elementos actuam frequentemente de forma independente, sendo geridas por diferentes serviços administrativos. As implicações ambientais das decisões políticas não são frequentemente tidas em devida consideração. Um dos objectivos do desenvolvimento sustentável é a redução destes impactos ambientais, sem prejuízo da garantia de uma economia vibrante e de uma sociedade saudável e equitativa. Todavia, muitos municípios não atribuem uma prioridade adequada à melhoria da qualidade e do desempenho ambiental da sua cidade.

É improvável que um ambiente urbano saudável e de elevada qualidade possa emergir espontaneamente da multitudine de decisões tomadas independentemente pelas diferentes autoridades, empresas e indivíduos activos nos diferentes sectores de uma zona urbana. É necessária uma visão clara, uma estratégia global e um plano de acção para atingir os objectivos e metas acordados, a fim de proporcionar um enquadramento que oriente e guie as decisões de gestão quotidianas. Estes aspectos deverão ocupar uma posição central nas actividades de um município, em lugar de serem considerados tarefas adicionais relativamente às suas responsabilidades normais. Tal implica uma mudança no processo de tomada de decisões, de modo a quebrar as barreiras tradicionais, tanto entre municípios vizinhos como entre unidades administrativas no âmbito das autoridades locais, a fim de permitir uma tomada de decisões mais integrada. As mudanças de atitude são igualmente importantes e a participação do público, o papel activo dos cidadãos, a transparência do processo decisório e a responsabilização são elementos-chave de uma gestão urbana sustentável. O anexo 2 propõe uma visão europeia da gestão urbana sustentável.

#### **Exemplo de boas práticas no planeamento da gestão ambiental**

Estocolmo adoptou o seu primeiro programa ambiental em meados da década de 1970. O seu quinto programa<sup>8</sup> foi adoptado em 2003 na sequência de um extenso levantamento ambiental de Estocolmo e de uma vasta consulta aos organismos do sector público, cidadãos, empresas e associações. O programa é gerido no âmbito do sistema de gestão integrada de Estocolmo, com auditorias ambientais e apresentação de relatórios regulares. O programa estabelece seis metas prioritárias relativas ao ambiente e à saúde da população, repartidas por um número total de 43 metas subsidiárias quantitativas e qualitativas a atingir até 2006, cada uma delas com identificação dos organismos responsáveis e dos indicadores-chave utilizados para o acompanhamento dos progressos. As metas prioritárias são: transportes ambientalmente eficientes, produtos seguros, consumo de energia sustentável, planeamento e gestão ecológicos, tratamento dos resíduos ambientalmente eficiente e um ambiente saudável no interior dos edifícios. Um exemplo de uma meta subsidiária é uma redução de 20% no consumo de combustíveis fósseis para fins de aquecimento, através da ligação a sistemas urbanos de distribuição de calor à distância.

A importância da gestão urbana sustentável a nível local tem sido reconhecida desde há algum tempo. A Cimeira da Terra de 1992 reconheceu que os municípios locais têm um papel especial a desempenhar no que diz respeito ao desenvolvimento sustentável e à Agenda Local 21 (LA 21). Tal implica que os municípios devem preparar estratégias, através do diálogo com os seus cidadãos, empresas e outras partes interessadas, para o desenvolvimento sustentável da sua zona. A Europa é o líder mundial da LA 21, com mais de 5 000 municípios empenhados no processo<sup>9</sup>. O projecto de investigação relativa à auto-avaliação das autoridades locais no âmbito da Agenda Local 21 (LASALA)<sup>10</sup>, que envolve 250 autoridades locais em toda a Europa, informa que o processo LA 21 tem sido extremamente eficaz no sentido de garantir mudanças de atitudes, compreensão e práticas a nível local, incluindo uma melhor implementação da legislação em matéria de ambiente.

<sup>8</sup> [www.tyckom.stockholm.se](http://www.tyckom.stockholm.se)

<sup>9</sup> *Second Local Agenda 21 Survey* (ICLEI) 2002.

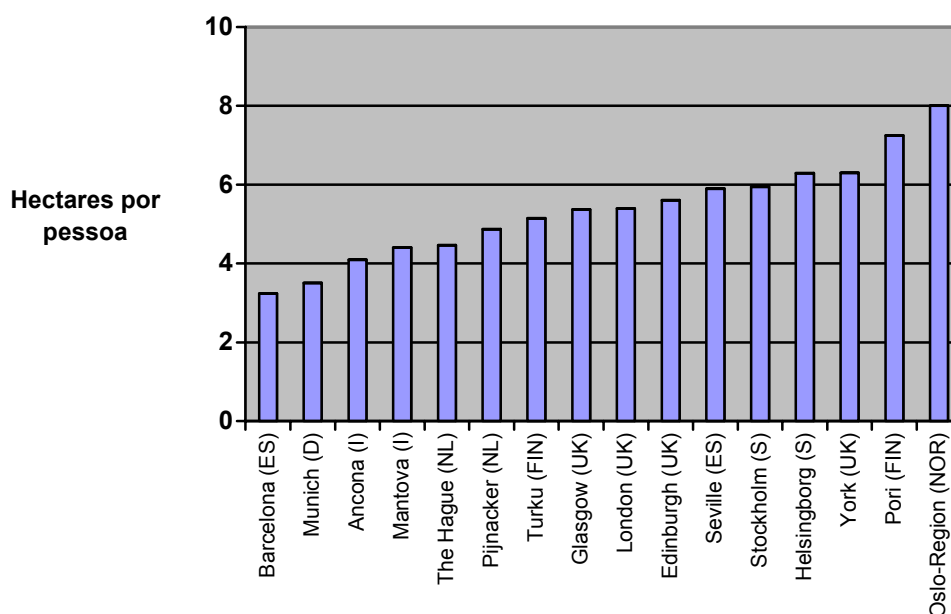
<sup>10</sup> <http://www.iclei.org/europe/LASALA/>



Todavia, apesar deste sucesso relativo, a aceitação da Agenda Local 21 em toda a Europa é bastante heterogénea e há sinais de que a implementação das suas estratégias está a começar a enfraquecer, mesmo nos países em que foi mais entusiasticamente apoiada. O desempenho ambiental das cidades europeias varia consideravelmente (ver Figura 1)<sup>11</sup> e muitas autoridades locais não estão a tratar os seus problemas ambientais de uma forma sistemática. Os processos em curso no âmbito da LA 21 variam muito quanto ao seu âmbito e nível de ambições, verificando-se um acompanhamento reduzido da eficácia da sua implementação. A abordagem LA 21 apenas foi institucionalizada no direito nacional em alguns Estados-Membros, a fim de ultrapassar algumas destas insuficiências e de generalizar a adopção de estratégias de gestão ambiental urbana (a Dinamarca e o Reino Unido são disso exemplo).

É, por conseguinte, necessário um quadro mais sólido, a fim de revitalizar e generalizar a gestão ambiental nas cidades de maiores dimensões da Europa. Tal trará também benefícios no que diz respeito aos outros três temas prioritários em análise (ver pontos 2.2 a 2.4).

**Figura 1 - Pegadas ecológicas de cidades europeias seleccionadas**



### 2.1.2. Iniciativas comunitárias em curso sobre gestão urbana sustentável

A UE desenvolveu uma ferramenta de gestão ambiental sofisticada, o sistema comunitário de ecogestão e auditoria (EMAS) de participação voluntária<sup>12</sup>. Desde a sua revisão em 2001, mais de 500 organizações públicas, entre as quais 110 autoridades locais, obtiveram o seu registo no sistema EMAS. Embora originalmente concebido para gerar uma melhoria contínua do desempenho ambiental das actividades quotidianas no interior das organizações, no caso das autoridades locais o sistema prevê também um regime que facilita a gestão dos

<sup>11</sup> Resultados de um estudo sobre “pegadas ecológicas”, coligidos por *Best Foot Forward* ([www.bestfootforward.com](http://www.bestfootforward.com)). Quanto mais sustentável é uma cidade, mais pequena é a “pegada ecológica” por habitante.

<sup>12</sup> Regulamento (CE) n.º 761/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho que permite a participação voluntária de organizações num sistema comunitário de ecogestão e auditoria (EMAS), JO L 114 de 24.4.2001, p. 1).

seus deveres em matéria de ambiente, sejam eles de carácter regulamentar ou iniciativas de carácter não regulamentar, de uma forma coordenada, sistemática e passível de auditoria. Este regime permite-lhes analisar o seu impacto directo e indirecto no ambiente, bem como as suas decisões de ordenamento do território e de selecção de contratantes. Estabelece também que as autoridades locais devem tomar em consideração as preocupações das partes interessadas (por exemplo, associações locais) e serem mais responsáveis face a estas, informando-as das suas actividades no domínio do ambiente.

A Comissão e o Conselho dos Municípios e Regiões da Europa (CMRE) lançaram uma campanha para incentivar as autoridades locais a utilizar o sistema EMAS. A experiência inicial demonstrou que este sistema é uma ferramenta aplicável aos municípios e de utilidade para estes, é suficientemente flexível para abranger as questões ambientais essenciais das cidades, ajuda a estabelecer prioridades, incentiva a aquisição de conhecimentos sobre questões ambientais, melhora a comunicação de informações e contribui para a implementação da LA 21.

#### **Exemplos de boas práticas na utilização de sistemas de gestão ambiental**

Desde 1997 que o Conselho Municipal de Leicester<sup>13</sup> (Reino Unido) utiliza o EMAS a fim de melhorar o seu próprio desempenho ambiental. A partir de 2003, o âmbito do seu sistema foi alargado com vista a gerir o desempenho ambiental da cidade de Leicester propriamente dita, com especial incidência em aspectos importantes para a colectividade. O Conselho Municipal fixou metas ambiciosas para os desempenhos das famílias em termos de eficiência energética, reduzindo deslocações em automóvel para o centro da cidade e para as escolas, sensibilizando para as questões ambientais, reduzindo os resíduos provenientes da construção, desenvolvendo uma norma local para a construção sustentável e procedendo à limpeza do lixo das ruas.

Os Países Baixos adoptaram como objectivo que todas as autoridades públicas, incluindo as locais, deveriam implementar um sistema de gestão ambiental (EMAS, ISSO 14001 ou equivalente) até ao final de 2004<sup>14</sup>. Em Novembro de 2002, Den Bosch foi a primeira cidade neerlandesa a obter a certificação ISO 14001.

Para além de apoiar uma série de projectos de investigação destinados a proporcionar as ferramentas de que as autoridades urbanas necessitam para gerir as suas zonas urbanas, em especial através do programa de investigação “A cidade do Futuro e o Património Cultural”<sup>15</sup> (anexo 3), a Comissão promove a adopção da Agenda Local 21 com o apoio financeiro a várias redes de cidades empenhadas na iniciativa e que a promovem em toda a Europa (ver ponto 5.1).

A Comissão tem desenvolvido esforços no sentido de pôr à disposição dos municípios outras ferramentas de gestão, como os indicadores comuns europeus e a ferramenta de “pegada ecológica” (ver também ponto 4). Foram também estabelecidas, numa série de directivas europeias, obrigações relativas à gestão dos diferentes sectores do ambiente urbano, como o ar, o ruído e a água. Estas obrigações estão resumidas no anexo 6.

### **2.1.3. Outras medidas necessárias para uma generalização da gestão urbana sustentável**

O Relatório sobre Cidades Europeias Sustentáveis<sup>16</sup> “recomenda vivamente a elaboração, à escala da cidade, de estratégias de desenvolvimento urbano sustentável”. Do mesmo modo, o

<sup>13</sup> [www.leicester.gov.uk/](http://www.leicester.gov.uk/)

<sup>14</sup> “*Met preventie naar duurzaam ondernemen – een programma voor en door overheden 2001-2005*”.

<sup>15</sup> [www.cordis.lu/eesd/ka4/home.html](http://www.cordis.lu/eesd/ka4/home.html)

<sup>16</sup> ISBN 92-827-8259-X (1996)

projecto relativo à auto-avaliação das autoridades locais da Agenda Local 21 apela para que esta seja colocada numa base mais sólida e a mais longo prazo, de modo a ser integrada nas práticas e procedimentos das autarquias locais europeias, e o plano de execução acordado na Cimeira Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável apela para medidas de reforço das modalidades institucionais relativas ao desenvolvimento sustentável, incluindo a nível local, no âmbito da Agenda 21.

A longo prazo, a gestão activa e integrada das questões ambientais de toda a zona urbana é a única forma de viabilizar um ambiente urbano saudável e de elevada qualidade. Verifica-se a necessidade de definição de metas, acções e programas de acompanhamento ambiental explícitos que estabeleçam a ligação entre as políticas ambientais e as políticas económicas e sociais.

Os municípios urbanos têm, por conseguinte, necessidade de elaborar um plano de gestão ambiental. A fim de garantir a sua implementação e o acompanhamento dos seus progressos, é necessário que adoptem um sistema de gestão ambiental adequado.

A Comissão considera que poderia ser fixado um requisito correspondente a nível da UE, que fosse aplicável a todas as cidades capitais e a cidades com mais de 100 000 habitantes, abrangendo as 500 maiores cidades na UE-25. Este ponto será objecto de outras consultas em 2004, nomeadamente no contexto de um grupo de trabalho específico de peritos e partes interessadas.

O requisito proposto implicaria a adopção de um plano desse tipo e a implementação de um sistema de gestão ambiental adequado. Os procedimentos poderiam incluir, por exemplo, a necessidade de consultar os cidadãos, empresas e outras partes interessadas, a necessidade de fixar metas (decididas a nível local) e a necessidade de acompanhar e comunicar os progressos verificados. A Comissão não teria a intenção de proceder a um acompanhamento pormenorizado desses planos de gestão, mas sim que estes se tornassem uma parte integrante da governança urbana.

As directivas em vigor na UE já determinam que as autoridades das aglomerações urbanas devem proceder à gestão da qualidade do ar<sup>17</sup> e do ruído ambiente<sup>18</sup>, bem como participar na gestão das suas bacias fluviais<sup>19</sup> (ver anexo 6). O requisito proposto permitiria aos municípios combinar a gestão destas obrigações e de outras questões ambientais, no âmbito de um plano de gestão ambiental unificado.

O plano poderia incidir em questões-chave, como o consumo de energia, as emissões de gases com efeito de estufa, a utilização e tratamento de águas, o ruído, a qualidade do ar, a natureza e a biodiversidade, os transportes e a mobilidade, a concepção, os riscos naturais e antropogénicos, a construção sustentável, as questões de saúde conexas e a qualidade de vida na sua globalidade. Dado que as zonas urbanas se estendem frequentemente para além das fronteiras administrativas dos municípios, o plano aplicar-se-ia a toda a zona urbana e poderia implicar a cooperação entre administrações vizinhas (ver também ponto 3.3).

---

<sup>17</sup> Directiva 96/62/CE do Conselho, de 27 de Setembro de 1996, relativa à avaliação e gestão da qualidade do ar ambiente (JO L 296 de 21.11.1996, p. 55).

<sup>18</sup> Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (JO L 189 de 18.7.2002, p.12).

<sup>19</sup> Directiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2000, que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política da água (JO L 327 de 22.12.2000, p. 1).

Em consonância com a agenda da UE para uma melhor governança, estes planos de gestão ambiental aumentariam a cooperação entre diferentes níveis de governo (local, regional e nacional), entre diferentes serviços das administrações locais e entre administrações vizinhas, aumentando também a participação dos cidadãos e partes interessadas. Tratariam também de outras lacunas e insuficiências verificadas na gestão ambiental actual, como a falta ou utilização insuficiente de dados e ferramentas de gestão e a ênfase exagerada no desenvolvimento com base em projectos, mais do que numa política de desenvolvimento sustentável e coerente e de separação do planeamento e da implementação.

Ajudariam a ultrapassar o planeamento a curto prazo condicionado pelos processos políticos, proporcionando a continuidade necessária na política ambiental dos municípios entre administrações sucessivas. Os desafios a longo prazo, como as consequências das alterações climáticas, devem ser tidos em conta e exigem um planeamento integrado a longo prazo, a fim de tomar em consideração todos os factores relevantes e suas interações complexas e de permitir a implementação de soluções sustentáveis.

Os planos de gestão ambiental contribuiriam também para colocar as 500 cidades europeias de maior dimensão numa posição mais comparável no que diz respeito às suas iniciativas e obrigações em matéria de ambiente. Actualmente, estas variam consideravelmente, sendo algumas cidades significativamente mais proactivas do que outras e fixando os Estados-Membros graus e tipos diferentes de obrigações. A adopção e implementação de planos de gestão ambiental num grande número de cidades implicaria que a concorrência económica entre elas deixaria de ser um obstáculo importante à promoção de um ambiente urbano saudável e de elevada qualidade. Em vez disso, as cidades atrairiam um número cada vez maior de empresas e novos cidadãos, com base na qualidade de vida oferecida.

Seria necessário um sistema de gestão ambiental abrangente para acompanhamento do plano de gestão ambiental e a fim de permitir a análise, acompanhamento e previsão necessários para a revisão periódica do plano. Ajudaria também os municípios a cumprir a legislação nacional e europeia em matéria de ambiente (como a relacionada com a qualidade do ar e o ruído) e a garantir um efectivo controlo do cumprimento, o que é tradicionalmente um ponto fraco do direito ambiental. Quanto a este aspecto, um sistema abrangente, como o EMAS, orienta as administrações locais para um processo contínuo de definição da política ambiental, de fixação de metas, de acompanhamento, de auditoria e de apresentação de relatórios. A situação ambiental é revista, conduzindo à definição de uma política ambiental em consulta com o seu pessoal, os cidadãos, os operadores económicos e outras partes interessadas. É então implantado o sistema de gestão, que envolve a distribuição de responsabilidades, a formação do pessoal, a elaboração de documentação, a selecção de uma série de objectivos e metas ambientais (que podem ser tão ambiciosos quanto a autoridade responsável considerar adequado), a definição de um programa de acções para atingir essas metas, a afectação de recursos e a implementação de um sistema de auditoria para recolha dos dados relevantes e para acompanhamento do sistema e dos progressos verificados na realização dos objectivos. É depois tornada pública uma declaração ambiental, que será actualizada anualmente. Importante também é a verificação, por um verificador externo independente, do sistema de gestão ambiental implantado de acordo com o EMAS ou com a ISO 14001.

Conforme salientado no Relatório sobre Cidades Europeias Sustentáveis, são necessárias diferentes acções para ultrapassar os obstáculos políticos, estruturais e técnicos à adopção de uma abordagem holística e integrada. Os planos e sistemas de gestão ambiental contribuiriam significativamente para atingir este objectivo, mas são todavia necessárias outras acções. A tomada de decisões integrada exige formas diferentes de trabalho nos municípios e tal poderá implicar alterações significativas na organização e estrutura do processo decisório. É também

importante estabelecer ligações adequadas com estratégias regionais e nacionais e proporcionar melhores informações e apoio às cidades. No ponto 3.3. são apresentadas propostas de acções relativas a estas questões. No ponto 4 é abordado o papel dos indicadores no sentido de aferir os progressos verificados e de influenciar o processo decisório.

É importante a formação dos funcionários e representantes eleitos dos municípios, a fim de permitir uma compreensão das questões ambientais urbanas e das suas relações com factores sociais e económicos. A Comissão estudará a possibilidade de utilização de programas de formação como o Leonardo da Vinci, no sentido de apoiar o desenvolvimento das competências e conhecimentos relevantes, e serão explorados outros mecanismos de promoção contínua de boas práticas e de intercâmbio de experiências (ver também ponto 5.1).

**Acções propostas para a futura Estratégia Temática**  
*(estas propostas serão objecto de outras consultas em 2004)*  
**Gestão urbana sustentável**

As capitais e as outras cidades com mais de 100 000 habitantes deverão adoptar um plano de gestão ambiental para a zona urbana na sua globalidade, juntamente com metas relacionadas com os impactos ambientais fundamentais, bem como implementar um sistema de gestão ambiental a fim de gerir este processo e de atingir estes objectivos. A Comissão considera que poderia ser estabelecido um requisito a nível da UE com esse fim em vista. Este ponto será objecto de outras consultas em 2004, nomeadamente no contexto de um grupo de trabalho específico de peritos e partes interessadas.

A Comissão elaborará orientações para a implementação desses sistemas de gestão pelas autoridades locais. Os Estados-Membros serão incentivados a garantir que as autoridades locais beneficiem do apoio necessário, como formação e consultoria, para a implementação de um sistema de gestão ambiental.

A Comissão explorará as oportunidades de formação, investigação e intercâmbio de experiências sobre gestão urbana sustentável.

## **2.2. Transportes urbanos sustentáveis**

### **2.2.1. Razões pelas quais os transportes urbanos sustentáveis são uma prioridade**

Os sistemas de transportes urbanos são elementos importantes do tecido urbano. Os transportes garantem que as pessoas tenham acesso a bens, serviços e oportunidades de emprego e de lazer e que as mercadorias circulem de forma eficiente, permitindo o desenvolvimento das economias locais. Todavia, se a elevada densidade de edifícios é a primeira característica que define as cidades, então os volumes de tráfego elevados são agora a segunda. O tráfego tem impactos significativos no ambiente e na saúde dos cidadãos urbanos, bem como na qualidade geral de vida nas cidades. Os níveis crescentes de congestionamento estão a prejudicar a mobilidade, com custos crescentes para a economia (0,5% do PIB da Comunidade para congestionamentos do tráfego rodoviário, com aumento previsto para 1% até 2010<sup>20</sup>).

Praticamente todos (97%) os cidadãos urbanos europeus estão expostos a níveis de poluição atmosférica superiores aos objectivos de qualidade estabelecidos pela UE relativamente a

---

<sup>20</sup> COM (2001) 370: A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções.

partículas, 44% no que diz respeito ao ozono troposférico e 14% ao NO<sub>2</sub><sup>21</sup>. O tráfego de veículos motorizados é uma das principais fontes destes e de outros poluentes atmosféricos. Verificaram-se progressos substanciais no tratamento das emissões de veículos motorizados individuais, que contribuíram para a redução das concentrações urbanas de PM<sub>10</sub> (partículas com dimensão inferior a 10 micrómetros), NO<sub>x</sub> e outros precursores de ozono. Todavia, os pontos críticos continuam a ser um problema e os níveis globais crescentes de transportes motorizados em zonas urbanas estão, em certa medida, a contrabalançar estes progressos. Verificou-se uma paragem na diminuição da concentração de PM<sub>10</sub> desde 1999 e as concentrações de ozono estão actualmente a aumentar<sup>22</sup>. Conforme indicado no Relatório de 2002 do mecanismo de apresentação de relatórios sobre transportes e ambiente, as actuais medidas permitirão uma melhoria da qualidade do ar urbano, mas em 2010, a população urbana europeia continuará ainda a estar regularmente exposta a concentrações elevadas de poluentes atmosféricos. O aumento do tráfego urbano contrariará também os esforços que estão a ser desenvolvidos para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa. Caso não se faça nada para inverter a tendência de crescimento do tráfego, é de prever um aumento da ordem de 40% das emissões de CO<sub>2</sub> dos transportes até 2010, em comparação com 1990. O tráfego urbano é responsável por 40% das emissões de CO<sub>2</sub> relacionadas com os transportes.

Uma série de estudos sugere que as consequências para a saúde dos cidadãos urbanos são consideráveis. Por exemplo, um estudo<sup>23</sup> que utiliza as PM<sub>10</sub> como indicador do nível de poluição atmosférica concluiu que os efeitos na saúde pública decorrentes da poluição atmosférica relacionada com o tráfego na Áustria, França e Suíça estão na origem de mais de 21 000 mortes prematuras por ano, bem como de mais de 25 000 novos casos de bronquite crónica em adultos, mais de 290 000 episódios de bronquite em crianças, mais de meio milhão de ataques de asma e mais de 16 milhões de dias-homem de restrição de actividades. Os custos económicos conexos da poluição atmosférica relacionada com o tráfego são estimados em 1,7% do PIB<sup>24</sup>. Este estudo baseou-se nos dados recolhidos numa série de estudos realizados na década de 1990 e por essa razão não toma em consideração os progressos substanciais recentes decorrentes dos controlos das emissões, mas dá todavia uma ideia da potencial gama e escala dos efeitos. No projecto de investigação APHEIS<sup>25</sup>, realizado em 26 cidades de 12 países europeus, é apresentada uma estimativa em como uma redução de 5 µg/m<sup>3</sup> na exposição a longo prazo a concentrações de PM<sub>10</sub> no exterior dos edifícios evitaria cerca de 19 mortes prematuras por 100 000 habitantes por ano, equivalente a 1,5 vezes a taxa anual de mortes em acidentes de viação. A redução das emissões do tráfego urbano apresenta, por conseguinte, benefícios consideráveis em termos económicos e de saúde.

O elevado nível de transportes urbanos motorizados contribui também para promover estilos de vida sedentários, com uma série de efeitos negativos na saúde e na esperança de vida, nomeadamente no que diz respeito a doenças cardiovasculares. Andar de bicicleta 30 minutos por dia pode reduzir o risco de doenças cardiovasculares para metade, no entanto metade das deslocações de menos de 5 km são feitas de automóvel. Um estudo recente calculou que, caso

---

<sup>21</sup> EEA TERM 2002 report

<sup>22</sup> Relatório da Agência Europeia do Ambiente sobre Poluição Atmosférica na Europa 1990-2000 (EEA report on Air Pollution in Europe 1990-2000).

<sup>23</sup> *Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment*: N Künzli, R Kaiser, S Medina, M Studnicka, O Chanel, P Filliger, M. Herry, F Horak Jr, V Puybonnieux-Textier, P Quénel, J Schneider, RSeethaler, J-C Vergnaud, H Sommer, *The Lancet*, Volume 356, Nº 9232, 2 de Setembro de 2002.

<sup>24</sup> WHO: "Health costs due to road traffic related air pollution. An impact assessment project for Austria, France and Switzerland", Junho de 1999.

<sup>25</sup> [www.apheis.net](http://www.apheis.net): <http://www.apheis.net>/Air Pollution and Health: A European Information System – Health impact assessment of air pollution in 26 cities, 2<sup>nd</sup> year report 2000-2001.

se verificasse em Londres uma alteração nos hábitos de deslocação de 10% - do automóvel para deslocações em bicicleta e a pé - seria possível evitar 100 mortes precoces e 1000 hospitalizações por ano<sup>26</sup>.

Verifica-se ainda um número inaceitavelmente elevado de danos pessoais e mortes devido a acidentes de viação nas cidades. Dois terços dos 1,3 milhões de acidentes de viação na UE em 2000 que resultaram em danos pessoais e um em cada dois acidentes mortais tiveram lugar em zonas urbanas<sup>27</sup>. Estima-se que o custo dos acidentes de viação é de cerca de 2% do PIB comunitário.

O ruído nas zonas urbanas é também um problema grave e crescente e 80% é devido ao tráfego rodoviário. Pelo menos 100 milhões de pessoas na Europa que vivem em aglomerações ou na proximidade de infra-estruturas de transporte estão expostas a níveis de ruído do tráfego rodoviário superiores ao nível recomendado pela OMS de 55 dB(A)<sup>28</sup>. Tal provoca incómodos graves e tem efeitos negativos no sono e na qualidade de vida. Cerca de 40 milhões de pessoas estão expostas a níveis superiores a 65 dB(A), o nível a partir do qual o ruído é seriamente prejudicial para a saúde. Reduções no volume de tráfego e uma melhor fluidez, combinadas com limites mais rigorosos na fonte, permitiriam uma redução significativa dos níveis de ruído nas zonas urbanas.

O tráfego é considerado um dos factores-chave que comprometem a qualidade de vida nas cidades. Em 1995, numa sondagem aos cidadãos urbanos da UE, 51% considerou o tráfego como a principal razão de queixa quanto ao ambiente, sendo outras duas questões relacionadas com os transportes - a qualidade do ar e o ruído - citadas por 41% e 31% dos inquiridos<sup>29</sup>. Volumes elevados de tráfego desencorajam as pessoas de andar nas ruas e de deixar as crianças brincar aí, contribuindo para o progressivo enfraquecimento do sentimento de vizinhança e de comunidade local.

Uma maior mobilidade nas zonas urbanas está a levar ao seu desenvolvimento, ao facilitar a expansão das cidades para as zonas rurais circundantes (“expansão urbana”). Tal como más decisões em matéria de utilização dos solos podem gerar um aumento do tráfego, também o aumento do tráfego e da mobilidade podem incentivar más decisões de utilização dos solos em resposta à procura de redução dos congestionamentos, por exemplo. Estes dois aspectos estão indissociavelmente ligados (ver também ponto 2.4.1 sobre concepção urbana).

A mobilidade urbana é também um elemento importante da equidade social. Todos os cidadãos urbanos devem ter acesso a serviços, educação, emprego, actividades de lazer e bens, independentemente de possuírem ou não um automóvel. Os cidadãos nas zonas mais pobres das cidades apresentam as taxas mais baixas de propriedade de automóveis. Os transportes públicos podem proporcionar este acesso e apresentam vantagens ambientais evidentes.

A mobilidade urbana deve ser repensada de modo a ter em conta estes efeitos negativos, sem prejuízo da manutenção do potencial de crescimento económico e do apoio à liberdade de movimentos e à qualidade de vida dos cidadãos urbanos. Por conseguinte, parece ser necessário um enquadramento a nível europeu que promova os transportes urbanos sustentáveis.

---

<sup>26</sup> *Transport in London and the Implications for Health*, Soderland N, Ferguson J, McCarthy M (1999)

<sup>27</sup> International Road Traffic and Accident Database (OCDE), Abril de 2002

<sup>28</sup> *EEA 2001 Traffic noise, exposure and annoyance*

<sup>29</sup> Eurobarómetro

## 2.2.2. Iniciativas comunitárias em curso sobre transportes urbanos

Em 2001, o Conselho “Transportes” da UE adoptou uma definição de sistema de transportes sustentável (Anexo 4) que foi utilizada na preparação da presente comunicação.

O Livro Branco sobre a Política Europeia de Transportes<sup>30</sup> salienta que esta política atingiu o ponto crítico em que sistemas de transporte limpos, funcionantes e menos dependentes dos combustíveis fósseis são considerados uma condição indispensável para atingir o objectivo global da Comunidade em matéria de mobilidade sustentável na Europa. O Livro Branco sobre Transportes identifica dois domínios das actividades comunitárias relativas a transportes urbanos limpos: apoio a aprovisionamentos energéticos diversificados para os transportes e promoção de boas práticas. No respeito do princípio da subsidiariedade, a Comissão não procurará utilizar a regulamentação como um meio de impor soluções alternativas à utilização do automóvel nas cidades.

A necessidade de racionalização da utilização de automóveis particulares e de melhoria dos transportes urbanos - um importante sector consumidor de energia - é também salientada no Livro Verde da Comissão sobre a Segurança do Aprovisionamento Energético<sup>31</sup>. Esse Livro Verde fixou uma meta ambiciosa de substituição, até 2020, de 20% dos combustíveis gasolina e gasóleo por combustíveis alternativos no sector do transporte rodoviário. Na Comunicação de seguimento relativa a Combustíveis Alternativos para os Transportes Rodoviários<sup>32</sup>, é apresentado um “cenário evolutivo optimista” que se baseia em três tipos de combustíveis com potencial para atingir uma quota de mercado significativa e que apresentam também, em geral, vantagens consideráveis para o ambiente urbano: biocombustíveis, gás natural e hidrogénio. Foram tomadas medidas para apoiar uma maior introdução dos biocombustíveis no mercado. O Conselho e o Parlamento Europeu adoptaram, em Maio de 2003, uma directiva que fixa metas para as respectivas quotas de mercado e, em Outubro de 2003, adoptaram uma directiva que permite isenções. O Grupo de Contacto “Combustíveis Alternativos”, criado em 2002, preparou um relatório em 2003 com conselhos técnicos sobre o futuro desenvolvimento do gás natural e do hidrogénio.

A Comissão está a implementar um programa de trabalho de acções específicas e práticas no domínio dos transportes urbanos limpos, por exemplo através da iniciativa CIVITAS, bem como de vários projectos de investigação, de aferimento do desempenho e de demonstração e de acções de sensibilização (ver anexo 3).

### Exemplo de boas práticas sobre transportes urbanos sustentáveis

Desde finais da década de 1980 que foi implementado em Graz (Áustria)<sup>33</sup> um plano integrado de transportes, a fim de transformar numa cidade de “mobilidade fácil” centrada na segurança, eficiência ambiental e maior atracção dos espaços públicos. Em 1992, foi estabelecido um limite de velocidade de 30 km/h em toda a cidade, o que contribuiu para uma redução dos acidentes de 20%, bem como para reduções significativas nas emissões de poluentes atmosféricos e de ruído. Em paralelo, a cidade restringiu os lugares de estacionamento e introduziu taxas de estacionamento mais elevadas no centro, utilizando as receitas para melhorar os transportes públicos. Foram criados incentivos para encorajar a utilização de veículos com baixos níveis de emissões. As pistas para bicicletas foram aumentadas para mais de 100 km, com a previsão de lugares de estacionamento para bicicletas e o desenvolvimento de serviços relacionados com estas. Os pavimentos foram substancialmente melhorados, as zonas para peões foram aumentadas e foram integradas passagens e percursos essencialmente pedestres no planeamento geral. As escolas e as empresas estão a ser ajudadas no sentido de adoptar planos de gestão da

<sup>30</sup> "A política Europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções", COM (2001) 370.

<sup>31</sup> "Para uma estratégia europeia de segurança do aprovisionamento energético", COM(2000) 769.

<sup>32</sup> COM (2001) 547 final.

<sup>33</sup> www.graz.at



mobilidade destinados a reduzir a utilização do automóvel. A informação e participação dos cidadãos no planeamento dos transportes resultou no apoio à política da cidade por uma maior percentagem da população, incluindo 2 em cada 3 condutores de automóveis.

A fim de facilitar a tarifação da utilização das estradas, como está agora a ser demonstrada de forma efectiva em Londres e a ser estudada por outras cidades como Estocolmo, a Comissão propôs um directiva relativa a sistemas de tarifação electrónica que garantirá a interoperabilidade dos sistemas de portagens em toda a UE.

A Comissão apoia também o desenvolvimento de transportes públicos acessíveis e de alta qualidade na Europa através dos seus programas de investigação, bem como através da sua proposta de abertura do mercado. A Comissão está a preparar uma directiva sobre a promoção de veículos limpos e energeticamente eficientes e está a implementar uma agenda de investigação e demonstração sobre combustíveis alternativos para transportes rodoviários. É também relevante a proposta legislativa da Comissão para introdução de uma concorrência controlada nos transportes públicos<sup>34</sup>. Na década de 1990, numa amostragem de cidades europeias que utilizam a concorrência controlada verificou-se que estas conseguiram aumentar a taxa de utilização dos transportes públicos numa média de 1,7% por ano (em comparação com reduções de 0,2% por ano em cidades sem concorrência)<sup>35</sup>.

A Comissão apoia o desenvolvimento das redes transeuropeias de transportes (RTE-T), que têm um impacto considerável nas interfaces com as zonas urbanas. Por exemplo, o programa RTE-T apoia a utilização de sistemas de gestão do tráfego inteligentes, o desenvolvimento de pontos nodais como os aeroportos e portos, cuja maior se encontra em zonas urbanas ou na sua vizinhança, e o desenvolvimento de infra-estruturas para ligação de zonas urbanas importantes na Europa, em especial por caminho-de-ferro e vias navegáveis.

Um conjunto considerável de legislação da UE incide na melhoria da qualidade técnica dos veículos, com uma série de directivas que fixam limites de emissões para diferentes categorias de veículos e normas para a qualidade dos combustíveis (na sequência dos Programas “Auto-oil” I e II)<sup>36</sup>, limites para emissões de ruído<sup>37</sup> e controlo técnico dos veículos<sup>38</sup>. As normas de emissões de poluentes Euro 3 e Euro 4 proporcionarão benefícios consideráveis a curto prazo, à medida que o parque automóvel antigo é renovado, pelo que a Comissão está actualmente a estudar as futuras normas de emissões de poluentes Euro 5, que permitirão uma redução ainda mais substancial das emissões de NOx e partículas. De forma mais indirecta, as directivas relativas à qualidade do ar e ao ruído (ver anexo 6) terão uma influência considerável sobre os transportes urbanos, à medida que as autoridades locais tenham necessidade de implementar uma gestão activa dos transportes, a fim de satisfazer os requisitos dessas directivas.

O Livro Branco sobre a Política Europeia de Transportes propôs uma meta de redução das mortes em acidentes de viação de 50% até 2010. Em 2003, a Comissão adoptou o Programa

---

<sup>34</sup> Proposta alterada de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações de serviço público e adjudicação de contratos de serviço público no sector do transporte de passageiros por via férrea, estrada e via navegável interior - COM (2002) 107.

<sup>35</sup> “*Good practice in contracts for public passenger transport*”, Colin Buchanan and Partners, Estudo para a Comissão Europeia, 2002

<sup>36</sup> Directivas 98/69, 2001/1, 2002/80, 99/96, 2001/27, 97/24, 2002/51 e 98/70.

<sup>37</sup> Directivas 70/157, 92/97, 92/61, 97/24, 2001/43 e 2000/14.

<sup>38</sup> Directiva 96/96.

de Acção Europeu de Segurança Rodoviária<sup>39</sup> que contribuirá para reduzir o número de mortes em acidentes de viação em zonas urbanas. Entre as principais acções contam-se: incentivar os utilizadores da estrada a melhorar o seu comportamento, tornar os veículos mais seguros (por exemplo, partes dianteiras dos veículos mais seguras para peões e ciclistas), melhorar a infra-estrutura rodoviária e melhorar a segurança do transporte comercial de passageiros e mercadorias. Todas as autoridades, incluindo as autoridades locais, são convidadas a subscrever a Carta Europeia de Segurança Rodoviária e a comprometer-se a implementar acções específicas que serão objecto de divulgação e acompanhamento. Serão desenvolvidos indicadores de desempenho da segurança rodoviária específicos para as zonas urbanas, a fim de acompanhar os progressos e avaliar a eficácia das medidas tomadas.

A Iniciativa Segurança Electrónica (*eSafety*)<sup>40</sup> complementa o Programa Europeu de Segurança Rodoviária ao visar a aceleração do desenvolvimento, implantação e utilização de sistemas de segurança que utilizem tecnologias da informação e comunicação avançadas, com vista a reduzir o número de mortos nas estradas. Por exemplo, os sistemas de segurança activa, os sistemas avançados de assistência ao condutor e a informação sobre tráfego e viagens em tempo real permitirão evitar acidentes e melhorar as possibilidades de sobrevivência dos utilizadores das estradas em caso de acidente. Um Grupo de Trabalho sobre Segurança Electrónica elaborou um relatório que apresenta 28 recomendações e foi criado um Fórum sobre Segurança Electrónica para desenvolver essas recomendações. Além disso, em Setembro de 2003, a Comissão adoptou uma Comunicação sobre Tecnologias da Informação e das Comunicações para Veículos Seguros e Inteligentes<sup>41</sup> que descreve em pormenor as acções a desenvolver pela Comissão em resposta a estas recomendações, no seu domínio de competências. A Iniciativa Segurança Electrónica procura encorajar a participação de todos os intervenientes-chave necessários para o sucesso dos sistemas avançados. Tal inclui as indústrias automóvel e de telecomunicações, bem como operadores de redes e fornecedores de serviços. Em consequência, os proprietários e operadores de infra-estruturas de transporte nas cidades terão um papel-chave a desempenhar.

### **2.2.3. Outras medidas necessárias para uma generalização dos transportes urbanos sustentáveis**

Muitos aspectos negativos dos transportes urbanos estão a ser tratados de forma aprofundada por acções comunitárias. Os trabalhos sobre a melhoria da qualidade técnica dos veículos rodoviários e sobre a promoção da sua compra preferencial são de grande importância e serão prosseguidos.

No entanto, as melhorias decorrentes destas iniciativas em curso devem ser contextualizadas no aumento previsto do tráfego e do congestionamento nas zonas urbanas. Entre 1995 e 2030, prevê-se um aumento de 40% no número de quilómetros percorridos em zonas urbanas. Na Europa, o parque automóvel, que triplicou nos últimos 30 anos, terá um aumento de 3 milhões de automóveis por ano. Prevêem-se aumentos acentuados na utilização do automóvel nos países em vias de adesão e candidatos. É, por conseguinte, evidente que são necessárias medidas para lidar com os volumes crescentes de tráfego, para além das medidas em curso sobre normas em matéria de emissões. Os motores dos veículos são agora menos poluentes, mas o seu número é suficiente para gerar níveis elevados de poluentes atmosféricos nas zonas

---

<sup>39</sup> COM (2003) 311 final.

<sup>40</sup> [http://europa.eu.int/information\\_society/programmes/esafety/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm)  
[http://europa.eu.int/information\\_society/programmes/esafety/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm)

<sup>41</sup> COM (2003) 542 final.

urbanas, contribuindo para um grande número de mortes prematuras. O congestionamento, mesmo com veículos limpos, continua a ter custos económicos elevados. Conforme salientado no Livro Branco sobre a Política Europeia de Transportes, o grande problema que as autoridades urbanas terão de resolver, mais cedo do que seria de esperar, é o da gestão do tráfego e, em especial, o papel do automóvel particular nos grandes centros urbanos. A ausência de uma abordagem política integrada relativamente ao planeamento e transportes urbanos está a permitir um monopólio quase total do automóvel particular.

Considera-se, por conseguinte, a possibilidade de as capitais dos Estados-Membros e as cidades com mais de 100 000 habitantes prepararem, adoptarem e implementarem um plano de transportes urbanos sustentáveis. Embora alguns Estados-Membros tenham iniciado a implementação de requisitos similares (por exemplo, na Finlândia, França, Itália, Países Baixos e Reino Unido), a Comissão considera que poderia agora ser oportuno definir um requisito a nível da UE. Este ponto será objecto de outras consultas em 2004, nomeadamente no contexto de um grupo de trabalho específico de peritos e partes interessadas.

O plano de transportes urbanos sustentáveis abrangeria toda a zona urbana, procuraria reduzir os impactos negativos dos transportes, incidiria nos volumes crescentes de tráfego e congestionamento e estabeleceria a ligação com planos e estratégias regionais e nacionais. Abrangeria todos os modos de transporte e procuraria alterar a distribuição modal em favor de modos de transporte mais eficientes, como os transportes públicos e as deslocação em bicicleta e a pé. Um dos seus objectivos básicos seria a criação de um sistema de transportes ambientalmente mais eficiente que servisse todos os cidadãos da cidade, os quais têm, pelo seu lado, um papel-chave a desempenhar através das suas decisões diárias, como seja a escolha do meio de transporte. A ligação com a utilização dos solos seria uma componente essencial.

Não deveriam ser impostos objectivos, metas, soluções e pacotes de medidas específicos a nível da UE, devendo a decisão ser deixada ao nível local, tomando em consideração as circunstâncias locais e em consulta com os intervenientes públicos, económicos e outras partes interessadas relevantes. O plano estaria ligado aos planos e objectivos gerais da cidade em matéria de desenvolvimento ambiental, económico e social. Em especial, embora os impactos importantes e profundos dos transportes urbanos e as suas fortes relações económicas e sociais exijam o desenvolvimento de um plano pormenorizado de transportes urbanos sustentáveis, este plano desempenharia necessariamente um papel-chave no plano geral de gestão ambiental proposto no ponto 2.1.3 e deveria ser totalmente compatível com este.

O requisito proposto poderia incidir na obrigação de adopção desse plano e dos procedimentos conexos. Estes poderiam, por exemplo, incluir a necessidade de estudo de uma vasta gama de soluções possíveis (consultar a visão sobre transportes urbanos sustentáveis no anexo 2), a necessidade de integração do planeamento dos transportes e do ordenamento do território, a necessidade de fixação de metas (decididas a nível local), a necessidade de acompanhamento dos progressos e de comunicação dos mesmos, bem como a obrigação de consulta aos cidadãos, empresas e outras partes interessadas.

Esses planos ajudariam as 500 maiores cidades da UE-25 a satisfazer os requisitos das directivas sobre avaliação e gestão do ruído e da qualidade do ar e contribuiriam para o cumprimento dos objectivos do Acordo de Quioto. Um estudo realizado em Berna, na Suíça, concluiu que a sua política de gestão do tráfego resultaria numa diminuição significativa da

poluição atmosférica na cidade, permitindo uma redução de mais de 10% nas emissões de veículos particulares<sup>42</sup>.

Os planos desempenhariam um papel especialmente importante para a manutenção dos níveis existentes de utilização de modos de transporte mais eficientes nos países em vias de adesão. Nesses países, os sistemas de transporte público são utilizados por uma percentagem muito maior da população, em comparação com o que se verifica nos Estados-Membros, mas esta utilização está a diminuir, ao mesmo tempo que aumenta rapidamente o ritmo de aquisição de automóveis. Por exemplo, entre 1991 e 1999, Praga perdeu 30% de passageiros nos transportes públicos.

A fim de complementar e apoiar estes planos locais, todos os Estados-Membros serão paralelamente incentivados a adoptar uma política clara sobre transportes urbanos, a fim de promover a sua sustentabilidade e procurando, por princípio, internalizar os custos externos dos transportes através de medidas como impostos, tarifação da utilização das estradas e taxas aplicadas às licenças. A fim de permitir uma melhor compreensão dos efeitos de novos projectos de infra-estruturas de transportes urbanos, os Estados-Membros serão incentivados a proceder a avaliações após a sua conclusão, a fim de avaliar o seu impacto na sustentabilidade do seu sistema de transportes urbanos.

O papel dos mecanismos de financiamento da Comunidade, como a Política de Coesão da Comunidade, é abordado no ponto 3.1. As orientações existentes sobre a utilização dos fundos estruturais já incluem princípios de sustentabilidade e devem ser objecto de um acompanhamento rigoroso.

A Comissão continuará também a desenvolver os diferentes tipos de apoio já disponíveis (ver anexo 3) e que ajudarão as cidades na implementação destes planos, como seja o desenvolvimento de indicadores e material de orientação adequados, o apoio a projectos de demonstração, o intercâmbio de melhores práticas e acções de sensibilização.

**Acções propostas para a futura Estratégia Temática**  
*(estas propostas serão objecto de outras consultas em 2004)*  
**Transportes urbanos sustentáveis**

Cada capital e cada cidade com mais de 100 000 habitantes deverá desenvolver, adoptar, implementar e rever regularmente um plano de transportes urbanos sustentáveis, com metas a curto, médio e longo prazo. A Comissão considera que poderia ser estabelecido um requisito a nível da EU com esse fim em vista. Este ponto será objecto de outras consultas em 2004, nomeadamente no contexto de um grupo de trabalho específico de peritos e partes interessadas.

Todos os Estados-Membros serão incentivados a:

- definir uma política-quadro clara sobre transportes urbanos sustentáveis;
- avaliar os impactos dos novos projectos de infra-estruturas de transportes urbanos na sustentabilidade do sistema de transportes da cidade;
- seguir rigorosamente as orientações sobre a utilização dos fundos estruturais.

<sup>42</sup> [www.ecoplan.ch/Projekte/citaire.html](http://www.ecoplan.ch/Projekte/citaire.html)

No âmbito do Livro Branco sobre Política Europeia de Transportes, a Comissão está a preparar uma directiva sobre a adjudicação de contratos pelas autoridades públicas a veículos rodoviários com baixos níveis de emissões e de consumo de energia. O objectivo será incentivar a aquisição de veículos mais limpos e eficientes, mas não definirá novas normas de veículos nem interferirá em quadros existentes de incentivos fiscais para veículos.

No âmbito da Estratégia sobre Combustíveis Alternativos, a Comissão proporá um plano de acção para a promoção do desenvolvimento do mercado de combustíveis alternativos, em especial do gás natural e do hidrogénio.

A Comissão continuará a desenvolver e alargar o Programa CIVITAS, iniciativas de investigação urbana e intercâmbio de boas práticas e experiências.

A Comissão desenvolverá as capacidades relativas a transportes das 250 ou mais agências de energia locais e regionais e de outras agências na Europa, a fim de apoiar a implementação dos transportes urbanos sustentáveis e a promoção das melhores práticas.

A Comissão identificará um conjunto básico de indicadores para transportes urbanos sustentáveis, com base no trabalho realizado no âmbito da Conferência Europeia de Ministros de Transportes neste domínio.

A Comissão prosseguirá as suas actividades de promoção, como o Dia Europeu sem Carros e a Semana da Mobilidade. Será avaliada a necessidade de orientações e formação sobre questões relativas a transportes urbanos sustentáveis e a contribuição de novos métodos de trabalho, como o teletrabalho.

## **2.3. Construção sustentável**

### **2.3.1. Razões pelas quais a construção sustentável é uma prioridade**

Os edifícios e o ambiente construído são os elementos definidores do ambiente urbano. Estes definem o carácter e os marcos mais importantes de uma cidade, que criam uma sensação de familiaridade e de identidade e podem fazer das cidades locais agradáveis onde as pessoas gostem de trabalhar e viver. Por conseguinte, a qualidade do ambiente construído tem uma forte influência na qualidade do ambiente urbano, mas esta influência é muito mais profunda, ultrapassando largamente considerações de carácter puramente estético.

O aquecimento e a iluminação dos edifícios são responsáveis pela maior quota individual de utilização da energia (42%, dos quais 70% para aquecimento) e produzem 35% de todas as emissões de gases com efeito de estufa. Os edifícios e o ambiente construído utilizam metade dos materiais retirados da crosta terrestre e são a fonte de 450 MT de resíduos de construção e de demolição por ano (mais de um quarto de todos os resíduos produzidos). A Comunicação intercalar “Para uma Estratégia Temática de Prevenção e Reciclagem de Resíduos”<sup>43</sup> salienta que os volumes de resíduos de construção e demolição estão a aumentar e que a natureza dos resíduos se está a tornar mais complexa à medida que aumenta a gama de materiais utilizados na construção. Tal facto limita a margem para reutilização e reciclagem destes resíduos

---

<sup>43</sup> COM (2003) 301 final.

(presentemente apenas de cerca de 28%), aumentando a necessidade de aterros e de extracção mineira.

Na Europa, as pessoas passam quase 90% do seu tempo dentro de edifícios. Métodos de concepção e construção incorrectos podem ter um efeito significativo na saúde dos ocupantes dos edifícios e podem ter como resultado edifícios com manutenção, aquecimento e refrigeração dispendiosos, afectando desproporcionadamente os idosos e os grupos sociais menos favorecidos. Os edifícios mal concebidos, como os complexos habitacionais, podem facilitar um comportamento criminoso. A mudança dos modos de concepção, construção, renovação e demolição dos edifícios e do ambiente construído pode, por conseguinte, permitir melhorias significativas no desempenho ambiental e económico das cidades e na qualidade de vida dos cidadãos urbanos (ver a visão proposta para a construção urbana sustentável no anexo 2).

#### **Exemplo de boas práticas sobre construção sustentável**

O Conselho Metropolitano de Lille<sup>44</sup> (França) organizou um concurso em 2003 para apoiar projectos de construção que apresentem um elevado nível de qualidade ambiental, social e económica. Por exemplo, a nova cantina escolar em Lompriet apresentará um elevado nível de eficiência energética, utilizando, pelo menos, 20% de energias renováveis, e armazenará e reutilizará as águas pluviais. Os materiais foram seleccionados tendo em conta a sua qualidade ambiental, de modo a garantir um elevado nível da qualidade do ar no interior do edifício, que não comprometa a saúde dos alunos. O projecto tem como objectivo reduzir ao mínimo os custos combinados de construção e exploração ao longo de toda a vida do edifício (50-60 anos). Em paralelo, Lille está a organizar cursos de formação sobre técnicas de construção sustentáveis para profissionais da construção locais, em colaboração com as suas organizações sindicais, de modo a aumentar a disponibilidade e prática da construção sustentável. Esta nova abordagem é concebida e financiada no âmbito de uma parceria dos sectores público e privado (MIEL21) e será progressivamente generalizada.

Embora os conhecimentos sobre o modo de construção de edifícios de uma forma sustentável existam, a maior parte dos novos edifícios não é construída com recurso a estas técnicas comprovadas. Mesmo que o fossem, o ritmo lento de substituição dos edifícios existentes (entre 0,5 e 2% por ano) é tal que demoraria um tempo considerável até se observar um impacto significativo. Conforme salientado na 3ª Conferência Europeia de Ministros sobre Habitação Sustentável<sup>45</sup>, os edifícios existentes devem também ser tornados mais sustentáveis através da sua remodelação ou da garantia de que a sustentabilidade seja um factor-chave na sua renovação. A melhoria da eficiência energética dos edifícios existentes é uma das formas mais eficazes, em termos de custos, para dar cumprimento aos compromissos assumidos em Quioto relativos às alterações climáticas. A remodelação do parque imobiliário europeu mais antigo com isolamento térmico poderia reduzir em 42% as emissões de CO<sub>2</sub> dos edifícios e os custos relacionados com a energia<sup>46</sup>. A renovação é mais complexa que a construção de novos edifícios, dado que edifícios diferentes exigem soluções diferentes, muito especialmente em edifícios protegidos, mas a renovação sustentável tem várias vantagens ambientais em relação à demolição e à reconstrução, por exemplo, ao reter os materiais e energia incorporados. Além disso, a renovação e o restauro de zonas e edifícios históricos contribui para o sentimento de orgulho e de património das comunidades locais.

A incidência nos edifícios existentes será particularmente importante após a adesão dos novos países. Mais de 40% dos habitantes das maiores cidades dos países candidatos e em vias de adesão vivem em grandes complexos habitacionais pré-fabricados e produzidos em massa. O

<sup>44</sup> [www.mairie-lille.fr](http://www.mairie-lille.fr)

<sup>45</sup> 27-28 de Junho de 2002

<sup>46</sup> “The contribution of mineral wool and other thermal insulation materials to energy savings and climate protection in Europe”, ECOFYS report for the European Insulation Manufacturers Association, 2003.

número eleva-se a 80% em Bucareste. Estes complexos representam um desafio para a sustentabilidade urbana, devido à sua grande escala e à necessidade de enfrentar problemas ligados a uma baixa eficiência energética, a uma má manutenção e a questões relacionadas com a saúde. Embora os dados ainda estejam muito incompletos, as estimativas iniciais sugerem que um quinto dos apartamentos estão a precisar de uma renovação ligeira, três quintos precisam de renovações importantes e um quinto necessita de uma reconstrução completa. Os complexos em si mesmos necessitam também de reestruturação, a fim de proporcionar uma melhor combinação entre habitações e instalações de carácter económico e social, a fim de criar comunidades sustentáveis, mais do que as actuais utilizações uniformes que promovem deslocações morosas a serviços.

A construção sustentável de novos edifícios e infra-estruturas e a renovação sustentável de edifícios existentes podem iniciar uma etapa significativa, até meados do presente século, no sentido de uma melhoria do desempenho ambiental das cidades e da qualidade de vida dos seus cidadãos.

### **2.3.2. Iniciativas comunitárias em curso sobre construção sustentável**

A Comunicação de 1997 sobre Competitividade da Indústria da Construção<sup>47</sup> salientou a importância e os benefícios da integração das questões ambientais em todos os aspectos da construção. O Grupo de Trabalho sobre Construção Sustentável, que conta com a participação de representantes da Comissão, dos Estados-Membros e da indústria, elaborou em 2001 o relatório pormenorizado “Agenda para a Construção Sustentável na Europa”<sup>48</sup>, que propõe um programa de acções e um conjunto de recomendações com objectivos específicos.

Este trabalho contribuiu para a redacção da recente directiva relativa a desempenho energético dos edifícios<sup>49</sup>, que estabelece que os novos edifícios devem satisfazer requisitos mínimos de eficiência energética a fixar por cada Estado-Membro de acordo com uma metodologia comum. Os edifícios existentes de mais de 1 000 m<sup>2</sup> com renovações importantes em curso terão de satisfazer estes requisitos mínimos e ao serem construídos, vendidos ou alugados, os edifícios terão de ser sujeitos a uma certificação do seu desempenho energético.

Vários programas comunitários de financiamento apoiam o desenvolvimento, demonstração e implementação da gestão da procura de energia e da utilização das energias renováveis, tanto em edifícios individuais como em “complexos” de edifícios, bem como outros aspectos da construção sustentável (anexo 3).

A Comissão já adoptou um projecto de directiva<sup>50</sup> sobre a promoção da eficiência na utilização final de energia e de serviços energéticos, a fim de apoiar o desenvolvimento generalizado da eficiência energética e de fornecedores de serviços energéticos, que não venderiam apenas energia, mas ajudariam também os seus clientes a melhorar a sua eficiência energética e a gerir as suas necessidades de energia. A longo prazo, esta directiva deverá alterar radicalmente o modo como a energia é comercializada, resultando em poupanças significativas de energia.

---

<sup>47</sup> COM (97) 539 final.

<sup>48</sup> [europa.eu.int/comm/enterprise/construction/suscon/sustcon.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/construction/suscon/sustcon.htm). Os trabalhos do grupo incidiram em materiais de construção respeitadores do ambiente, eficiência energética em edifícios, gestão dos resíduos de construção e demolição e custos do ciclo de vida do ambiente construído.

<sup>49</sup> Directiva 2002/91/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativa ao desempenho energético dos edifícios (JO L 1, 4.1.2003, p. 65)

<sup>50</sup> COM(2003)739

A directiva relativa a produtos de construção<sup>51</sup> abrange questões de saúde e de ambiente, estando a ser preparados mandatos para o CEN relativos ao desenvolvimento de normas e métodos de ensaio harmonizados para a qualidade do ar no interior dos edifícios.

### **2.3.3. Outras medidas necessárias para uma generalização da construção sustentável**

Apesar da disponibilidade de técnicas comprovadas, os edifícios não estão, na sua maior parte, a ser construídos ou renovados de uma forma sustentável. O principal obstáculo é a falta de interesse dos construtores e compradores que pensam, incorrectamente, que a construção sustentável é dispendiosa e que desconfiam das novas tecnologias, duvidando da sua fiabilidade e desempenho a longo prazo. Os benefícios a mais longo prazo da construção sustentável, como uma menor manutenção e custos de funcionamento, uma melhor durabilidade e um preço de revenda mais elevado, não são imediatamente aparentes a curto prazo ou na compra inicial (em média, a conservação de um edifício ao longo do seu período de vida chega a custar até 10 vezes mais do que a sua construção). São portanto necessárias acções para salientar estes benefícios a mais longo prazo, de modo a que os compradores, bancos e instituições de crédito possam diferenciar entre edifícios concebidos e construídos com técnicas normais e os que utilizam técnicas sustentáveis.

A directiva sobre desempenho energético dos edifícios deu um passo significativo no sentido de valorizar o desempenho ecológico a longo prazo. Esta abordagem deve ser progressivamente alargada a edifícios de menor dimensão. Mais importante ainda, deveria ser alargada de modo a incluir outros elementos-chave em matéria de ambiente e de sustentabilidade, como a qualidade do ar no interior dos edifícios, a acessibilidade, os níveis de ruído, o conforto, a qualidade ambiental dos materiais e o custo do ciclo de vida dos edifícios. Deveria também incluir a capacidade dos edifícios para resistir a riscos ambientais, como inundações, tempestades ou sismos, conforme a sua localização.

Tal implicará, em primeiro lugar, o desenvolvimento de uma metodologia comum a nível europeu para avaliação do desempenho geral dos edifícios e construções em termos de sustentabilidade, incluindo o custo do seu ciclo de vida. Tal basear-se-ia na metodologia existente aplicada ao desempenho energético integrado dos edifícios e noutras iniciativas em curso e seria desenvolvida em colaboração com todas as partes interessadas relevantes. A metodologia deveria não só ser aplicável a edifícios existentes, como também a planos para novas construções e renovações significativas, de modo a incentivar a incorporação de técnicas sustentáveis na fase de concepção. As decisões tomadas na fase de concepção determinam os custos do ciclo de vida, o consumo de energia, a qualidade do ar no interior dos edifícios e a reciclabilidade e reutilização dos resíduos de demolição.

A metodologia comum, adaptada e adoptada nos Estados-Membros conforme adequado, as avaliações resultantes e os custos do ciclo de vida deveriam então ser utilizados para promover melhores práticas ligadas a uma gama de incentivos. Por exemplo, um nível elevado de sustentabilidade poderia levar a reduções nos impostos e as seguradoras e instituições de crédito poderiam oferecer condições mais favoráveis. A demonstração de custos de ciclo de vida inferiores deveria tornar os edifícios mais atractivos para os compradores e as instituições financeiras. Uma vez bem estabelecida a metodologia adequada,

---

<sup>51</sup> Directiva 89/106/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1988, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita aos produtos de construção (JO L 40 de 11.2.89, p. 15)



a Comissão proporá então outros requisitos de desempenho ambiental não relacionados com a energia, a fim de complementar a Directiva 2002/91.

Em paralelo, devem ser tomadas várias outras medidas para apoio à generalização das técnicas de sustentabilidade. Vários Estados-Membros adoptaram já um programa de construção sustentável com programas de acção associados e estas iniciativas positivas deveriam ser generalizadas e sistematicamente implementadas. As autoridades locais devem, da mesma forma, promover a construção sustentável. A sustentabilidade deveria ser incorporada nos códigos de construção, normas e regulamentos nacionais, utilizando, sempre que possível, uma abordagem baseada no desempenho, em lugar da prescrição de técnicas ou soluções específicas. Os Estados-Membros e as autoridades locais precisam também de dar o exemplo nas suas próprias condições de aquisição e quando são utilizados fundos públicos em obras em habitações e outras construções, conforme solicitado na 3ª Conferência Europeia de Ministros sobre Habitação Sustentável.

A necessidade de formação sobre técnicas e métodos de construção sustentáveis dos profissionais envolvidos na indústria de planeamento e construção foi salientada como uma prioridade, bem como a necessidade de a equipa de construção trabalhar de uma forma diferente, a fim de ultrapassar os tradicionais obstáculos profissionais, conceptuais e institucionais que impedem a adopção da construção sustentável. Diferenças de terminologia podem também constituir um obstáculo. Por conseguinte, a Comissão explorará as possibilidades de proporcionar formação e orientações conexas.

Os programas de investigação da Comunidade devem continuar a apoiar projectos de demonstração, incidindo em projectos “normais” de construção e renovação, como câmaras municipais, escolas, hospitais e locais de trabalho. É também necessária investigação para melhorar as práticas, desenvolvendo métodos e técnicas sustentáveis para a construção de determinadas infra-estruturas, como estradas e redes de serviço público.

No âmbito da Estratégia Temática sobre Prevenção e Reciclagem de Resíduos, a Comissão estudará medidas para tratar os volumes crescentes de resíduos de construção e demolição.

É necessária uma informação de melhor qualidade e mais sistemática sobre as características ambientais dos materiais de construção, a fim de orientar os projectistas, construtores e seus clientes na escolha dos materiais, e a Comissão desenvolverá a rotulagem ambiental dos materiais de construção no âmbito das declarações de produtos ambientais e/ou do rótulo ecológico da UE, conforme adequado. A fim de guiar a escolha dos consumidores no que diz respeito a edifícios e seus equipamentos e serviços, a Comissão proporá um correspondente rótulo ecológico e/ou declaração de produtos ambientais harmonizado da UE, utilizando a metodologia comum relativa à avaliação da sustentabilidade. Serão também consideradas outras acções de sensibilização, como prémios para projectos de arquitectura que privilegiem a sustentabilidade.

**Acções propostas para a futura Estratégia Temática**  
*(estas propostas serão objecto de outras consultas em 2004)*  
**Construção sustentável**

A Comissão desenvolverá uma metodologia comum para a avaliação da sustentabilidade geral dos edifícios e do ambiente construído, incluindo indicadores de custos do ciclo de vida. Esta metodologia será também aplicável a planos para novas construções e renovações significativas. Todos os Estados-Membros serão incentivados a adaptar e adoptar esta metodologia e a utilizá-la no apoio às melhores práticas. A Comissão proporá depois outros

requisitos de desempenho ambiental não relacionados com a energia, a fim de complementar a Directiva 2002/91 sobre desempenho energético dos edifícios, tomando em consideração a metodologia dessa directiva.

Conforme estabelecido na Directiva 2002/91, a Comissão, assistida pelo Comité instituído pela mesma, analisará formas possíveis de tratamento da renovação de edifícios de menor dimensão e de incentivos gerais à eficiência energética.

Os Estados-Membros serão incentivados a desenvolver e implementar um programa nacional de construção sustentável e a fixar requisitos de desempenho elevados, utilizando as normas europeias harmonizadas e o Eurocódigo. As autoridades locais devem, da mesma forma, ser incentivadas a promover a construção sustentável.

Os Estados-Membros, autoridades locais e compradores públicos serão incentivados a introduzir requisitos de sustentabilidade nos seus procedimentos de adjudicação para edifícios e outras obras de construção, bem como em relação à utilização de fundos públicos para edifícios e outras obras de construção. Serão encorajados a desenvolver incentivos fiscais para edifícios mais sustentáveis.

A Comissão explorará as oportunidades para formação, orientação, intercâmbio de experiências e outros trabalhos de investigação sobre construção sustentável.

A Comissão estudará medidas para tratar dos volumes crescentes de resíduos de construção e demolição, no âmbito da Estratégia Temática sobre Prevenção e Reciclagem de Resíduos.

A Comissão desenvolverá a rotulagem ambiental de materiais de construção (declaração de produto ambiental e/ou rótulo ecológico da UE) e proporá um rótulo ecológico da UE e/ou uma declaração de produto ambiental harmonizada para edifícios e/ou seus equipamentos e serviços.

## **2.4. Conceção urbana sustentável**

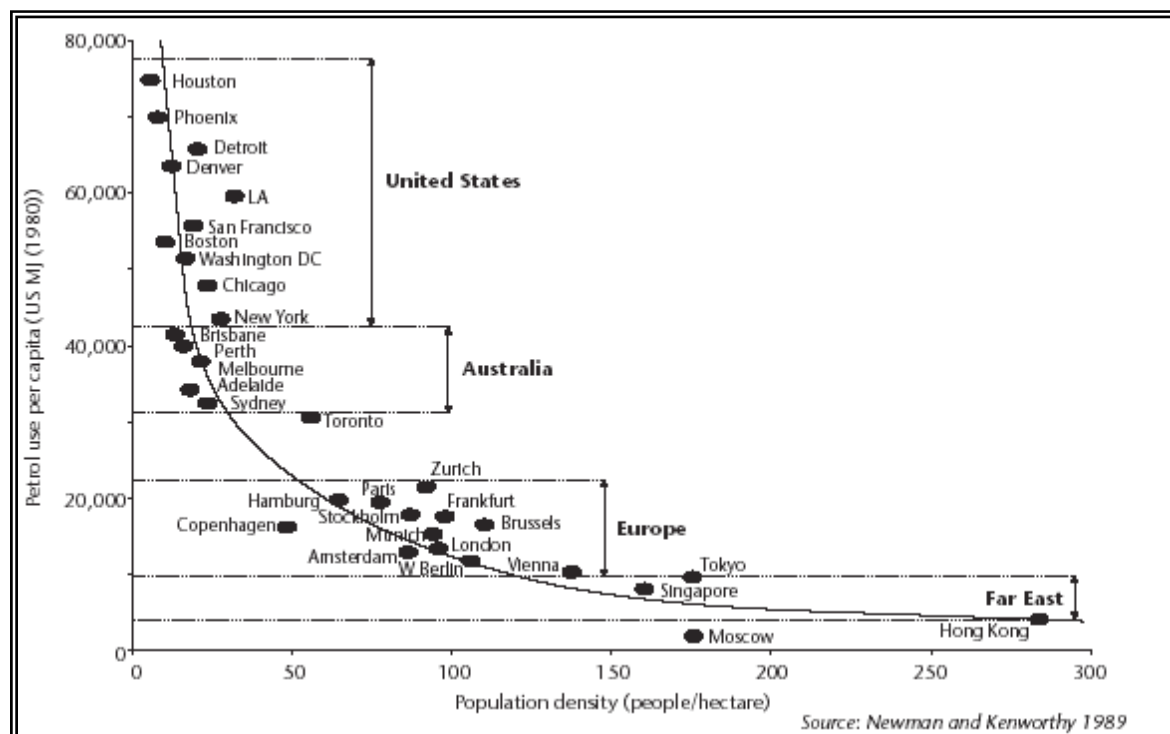
A concepção urbana sustentável designa o padrão e tipo de utilização dos solos numa zona urbana.

### **2.4.1. Razões pelas quais a concepção urbana sustentável é uma prioridade**

O modo como os solos são utilizados numa zona urbana é fundamental para o carácter de uma cidade, para o seu desempenho ambiental e para a qualidade de vida que oferece aos seus cidadãos. As decisões sobre a utilização dos solos devem proteger a identidade de uma cidade, o padrão histórico das ruas, os espaços verdes e a biodiversidade. Más decisões sobre a utilização dos solos criaram zonas urbanas que não são consideradas atraentes para viver e que produziram padrões de aglomerações urbanas não sustentáveis.

A expansão urbana é a questão mais premente das questões relacionadas com a concepção urbana. As cidades estão a expandir-se para as zonas rurais a um ritmo mais rápido do que o crescimento da sua população (uma expansão de 20% nos últimos 20 anos, com apenas 6% de aumento da população no mesmo período). Espaços verdes (terrenos agrícolas e naturais valiosos) estão a ser substituídos por urbanizações de baixa densidade e por utilizações comerciais. A expansão urbana intensifica a necessidade de deslocações e aumenta a dependência de meios de transporte motorizados privados, levando, por sua vez, a um aumento do congestionamento do tráfego, do consumo de energia e das emissões poluentes. Estes problemas são mais agudos quando as densidades populacionais são baixas e quando as

actividades diárias (casa, trabalho, compras) se encontram muito separadas. Verifica-se um aumento acentuado na utilização do automóvel quando as densidades de utilização do solo são inferiores a 50-60 pessoas por hectare (ver Figura 2).



**Figura 2: A utilização do automóvel é menor com densidades habitacionais mais elevadas (reproduzido com autorização<sup>52</sup>)**

Ao contrário do que acontece nas cidades dos actuais Estados-Membros, ainda se verifica uma migração das zonas rurais para as zonas urbanas em algumas cidades dos países candidatos e em vias de adesão. Todavia, este facto não pode ser considerado o único responsável pelo ritmo de expansão destas zonas urbanas. A expansão urbana é um problema grave nesses países, alimentada por alterações na afectação dos solos e por centros comerciais e projectos comerciais de grandes dimensões fora das cidades. Até 30% das superfícies de venda a retalho em algumas das suas cidades inserem-se em instalações desse tipo em grande escala, muito mais do que se verifica nos Estados-Membros. A migração da actividade económica para fora da fronteira administrativa do município reduz também as suas receitas fiscais, pondo em risco a sua capacidade de investimento no futuro.

Ao mesmo tempo que as cidades se então a expandir para o exterior, muitas dispõem de grandes superfícies não utilizadas, de terrenos abandonados (espaços industriais) e de um elevado número de propriedades devolutas. Nessas cidades pode verificar-se uma segregação social, com os cidadãos mais favorecidos a abandonar essas zonas menos prósperas e menos atractivas. Mais uma vez são os países candidatos e em vias de adesão que enfrentam problemas deste tipo de uma magnitude superior ao que se verifica nos Estados-Membros. É preciso reintroduzir os terrenos abandonados e as propriedades devolutas na utilização produtiva, a fim de aliviar a pressão de novas construções fora da zona urbana. Os custos

<sup>52</sup> Newman PW and Kenworthy JR, 1989. *Gasoline Consumption and cities: a comparison of US cities with a global survey*. *Journal of American Planning Association*, 55(1): 24-37.

sociais, económicos e ambientais da não utilização de terrenos e propriedades numa zona urbana são elevados.

A localização das infra-estruturas é uma outra questão crucial da utilização dos solos. As cidades concorrem entre si para atrair investimentos e oferecem incentivos, como zonas verdes em que os custos de construção são inferiores, para novos projectos comerciais. Todavia, a localização dos locais de emprego, de venda a retalho e de lazer fora das zonas urbanas, por exemplo, junto de cruzamentos de auto-estradas, põe em risco a viabilidade económica do centro da cidade como uma zona comercial, incentiva a utilização do automóvel e exclui desses empregos e serviços os cidadãos que não têm acesso ao automóvel. A localização de complexos industriais dentro de uma zona urbana levanta também questões de equidade social, caso se situem principalmente em bairros mais pobres.

Comunicações anteriores (ver anexo 1) salientaram a necessidade de construir zonas urbanas de elevada densidade, de utilização mista e compactas, a fim de minimizar estes problemas. Diferentes abordagens implementadas em cidades de alguns dos Estados candidatos e em vias de adesão, como divisões funcionais fortes na utilização dos solos na cidade, promovem a necessidade de deslocações. Estas zonas terão de ser reestruturadas ou “reconvertidas”, a fim de as tornar mais sustentáveis. Grandes zonas residenciais fora da cidade que não dispõem de serviços básicos terão de ser convertidas em comunidades sustentáveis.

#### **Exemplo de boas práticas sobre concepção urbana sustentável**

Depois da Segunda Guerra Mundial, Varsóvia (Polónia) teve necessidade de reconstruir o seu parque imobiliário muito rapidamente, a fim de enfrentar um aumento rápido da população. O complexo habitacional Natolin Wyzyny<sup>53</sup> é um exemplo do tipo de complexos habitacionais construídos, caracterizado por edifícios altos de muitos andares, por uma estrutura espacial monótona e por grandes áreas de espaços abertos. A reconstrução e privatização do complexo teve início em 1994. As medidas de reconstrução incluíram o isolamento térmico das fachadas dos edifícios, a modernização dos sistemas de aquecimento e de canalizações e a introdução de sistemas de contagem do consumo individual. Foi concedido um subsídio estatal de 920 000 euros para o isolamento das fachadas. Em 1998, cerca de 60% das habitações tinham sido privatizadas e 90% do parque imobiliário tinha sido renovado ou reconstruído. Além disso, os padrões funcionais dos edifícios foram alterados, a fim de proporcionar um padrão de utilização mista e de criar bairros sustentáveis, em lugar dos blocos habitacionais uniformes originais que não proporcionavam praticamente nenhuns serviços aos residentes. Foram criados novos volumes significativos de espaços de venda a retalho, lojas e escritórios. O projecto de reconstrução criou uma comunidade mais sustentável onde é agradável viver e que apresenta elevados padrões de eficiência energética.

A mobilidade crescente está a provocar a emergência de novos padrões de desenvolvimento urbano, em que uma zona urbana pode ter vários “centros”, cada um deles especializado numa função diferente (lojas, escritórios, zonas de lazer) ou em concorrência entre si. Há cada vez uma maior número de ligações entre zonas urbanas vizinhas que produzem redes de cidades. Um dos desafios da concepção urbana é responder a estes padrões emergentes, de modo a superar os efeitos negativos, como a dependência excessiva do automóvel particular e a expansão urbana (ver a visão proposta para a concepção urbana sustentável no anexo 2), e a desenvolver a cooperação necessária entre autoridades vizinhas.

Os espaços verdes numa cidade têm uma grande influência na qualidade de vida dos seus cidadãos. Esses espaços proporcionam oportunidades de exercício físico, convívio social, descontração, paz e sossego. Espaços verdes, parques e bosques bem geridos podem tornar-se elementos muito apreciados e distintivos de uma zona urbana. Devem ser protegidos

<sup>53</sup>

[www.ursynow.pl](http://www.ursynow.pl)

e deve ser considerada a possibilidade de criação de novas zonas verdes ou de outros espaços públicos através da reutilização de zonas industriais abandonadas. Os espaços verdes são também importantes para a biodiversidade urbana. A concepção urbana deve proteger da urbanização habitats importantes e promover a biodiversidade através da sua incorporação no tecido da cidade. Permitir aos cidadãos urbanos um contacto com a vida selvagem é uma forma importante de sensibilizar para as questões ambientais mais vastas.

Para além destas questões, a utilização dos solos em todas as cidades europeias tornar-se-á cada vez mais importante à medida que se verificam alterações demográficas e ambientais. Os cidadãos europeus estão a viver durante mais tempo e a procura de habitações individuais para ocupantes isolados está também a aumentar. Embora as populações totais da Itália, Grécia, Espanha e Portugal estejam a diminuir, o número de habitações está a aumentar dramaticamente. Esta procura deve ser gerida de uma forma sustentável. A expansão das cidades deve ser planificada e inserir-se numa estratégia global a longo prazo, com impactos ambientais identificados e minimizados, em lugar de ser um processo não planificado que leva à expansão urbana. As alterações climáticas futuras podem implicar que os actuais planos para novas urbanizações já não sejam adequados, por exemplo devido a maiores riscos de inundações.

#### **Exemplo de boas práticas sobre concepção urbana sustentável**

Vitoria-Gasteiz (Espanha) tem implementado sistematicamente uma política de utilização mista dos solos, de elevada densidade ao longo dos corredores de transportes públicos, de reabilitação dos seus bairros históricos, de descentralização dos serviços sociais, de acesso equilibrado aos espaços verdes, de desenvolvimento de transportes públicos, corredores para bicicletas e zonas pedestres e outros princípios-chave do desenvolvimento e concepção urbana sustentável, como o investimento em programas sociais. Desta forma, apesar de quase ter quadruplicado a sua população desde 1950, a cidade conseguiu manter e desenvolver um ambiente urbano compacto de elevada qualidade, com uma cintura verde.

Os centros das cidades devem tornar-se locais atraentes para viver, de outra forma, apesar dos argumentos de carácter ambiental a favor de cidades de alta densidade, os cidadãos continuarão a mudar-se para os subúrbios ou zonas rurais circundantes. A Comunicação “Desenvolvimento Urbano Sustentável na União Europeia: um Quadro de Acção” de 1999 e o Relatório de 2001 do Grupo de Peritos sobre Ambiente Urbano da UE relativo a uma utilização mais sustentável dos solos (ver anexo 1) salientaram a importância da utilização dos solos para a viabilização de um ambiente urbano sustentável, pelas razões supramencionadas. A utilização dos solos tem um papel importante a desempenhar na sustentabilidade do ambiente construído, por exemplo permitindo um alinhamento adequado para optimização do aquecimento solar passivo. A concepção urbana sustentável será, por conseguinte, um elemento-chave da Estratégia Temática sobre Ambiente Urbano.

#### **2.4.2. Iniciativas comunitárias em curso sobre concepção urbana**

A Plano de Desenvolvimento do Espaço Comunitário (PDEC)<sup>54</sup>, preparado em 1999 pelo Comité de Desenvolvimento Espacial, foi adoptado por todos os Estados-Membros a título voluntário. Este plano estabelece objectivos e orientações para um desenvolvimento sustentável e equilibrado do espaço comunitário, com um terço das 60 opções políticas acordadas incidindo directamente no modo de controlo da expansão física das cidades. Na

---

<sup>54</sup> Plano de Desenvolvimento do Espaço Comunitário - Para um Desenvolvimento Equilibrado e Sustentável do Território da União Europeia (*ESDP: European Spatial Development Perspective - Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*) (1999) ISBN 92-828-7658-6.

sequência deste documento, o Programa “Observatório em Rede do Ordenamento do Território Europeu” (*European Spatial Observatory Network - ESPON*) implementa e coordena a investigação sobre planeamento do espaço comunitário e está a criar um enquadramento para a recolha e análise de dados espaciais.

Várias directivas têm repercussões na utilização dos solos urbanos, nomeadamente as directivas relativas à avaliação do impacto ambiental (AIA)<sup>55</sup> e à avaliação ambiental estratégica (AAE)<sup>56</sup>, bem como a directiva-quadro relativa à água<sup>57</sup>. O artigo 12º da directiva relativa ao controlo dos perigos associados a acidentes graves<sup>58</sup> (Seveso II) estabelece que os Estados-Membros devem assegurar que os objectivos de prevenção de acidentes graves e de limitação das respectivas consequências sejam tidos em conta nas suas políticas de afectação ou utilização dos solos e/ou noutras políticas pertinentes. A participação do público na tomada de decisões de natureza ambiental é um elemento importante nestes procedimentos, em consonância com a Convenção de Aarhus.

A Comissão está a preparar uma proposta de directiva-quadro relativa à criação de uma política e quadro jurídico para o estabelecimento e funcionamento de uma infra-estrutura de informação espacial na Europa (*Infrastructure for Spatial Information in Europe - INSPIRE*<sup>59</sup>). Esta infra-estrutura disponibilizará imediatamente informações espaciais (geográficas) harmonizadas e de elevada qualidade, para fins de formulação, implementação, acompanhamento e avaliação das políticas comunitárias e de prestação de informações aos cidadãos numa vasta gama de sectores a nível local, regional, nacional ou internacional. Esta infra-estrutura terá um efeito importante na melhoria do alcance e qualidade dos dados espaciais ao dispor dos responsáveis pela concepção urbana e o ordenamento do território.

Os Regulamentos e Orientações dos Fundos Estruturais para o período de 2000-2006<sup>60</sup> estabelecem a necessidade de abordagens sustentáveis relativamente à utilização dos solos urbanos, incluindo que a “reabilitação de instalações industriais devolutas (terrenos industrializados) deverá ter prioridade sobre o desenvolvimento de terrenos não urbanizados”. A iniciativa URBAN II apoia a “requalificação, plurifuncional e compatível com o ambiente, de terrenos devolutos, com redução da pressão sobre as zonas verdes ou sobre o perímetro das zonas construídas”. As medidas elegíveis indicativas incluem a “reabilitação de parques industriais degradados e terrenos contaminados, a requalificação de espaços públicos, incluindo zonas verdes e a renovação de edifícios para acolher o desenvolvimento de actividades económicas e sociais, de modo sustentável e compatível com o ambiente”. O INTERREG oferecia oportunidades semelhantes.

O enquadramento comunitário dos auxílios estatais a favor do ambiente<sup>61</sup> descreve as condições segundo as quais a assistência financeira a empresas para reabilitação de zonas industriais poluídas pode ser considerada compatível com o mercado comum. A secção E.1.8 desse enquadramento estabelece que é aplicável o “princípio do poluidor-pagador”, pelo que só podem ser concedidos auxílios para a reabilitação de locais poluídos caso o poluidor não possa ser identificado ou não possa ser obrigado a assumir os custos. Para além das medidas

---

<sup>55</sup> Directiva 85/337/CEE, alterada pela Directiva 97/11/CE.

<sup>56</sup> Directiva 2001/42/CE.

<sup>57</sup> Directiva 2000/60/CE.

<sup>58</sup> Directiva 96/82/CE.

<sup>59</sup> [www.ec-gis.org/inspire](http://www.ec-gis.org/inspire)

<sup>60</sup> Comunicação da Comissão sobre os Fundos estruturais e a sua coordenação com o Fundo de Coesão. Orientações para programas no período de 2000 a 2006 (JO C 267 de 22.9.1999, p. 12).

<sup>61</sup> JO C 37 de 3.2.2001, p. 3

compatíveis descritas nesse enquadramento, a Comissão, na sua Decisão relativa ao “Auxílio Estatal N 385/2002 – Reino Unido: Apoio à recuperação de terrenos”, considerou recentemente que um auxílio para reutilização de terrenos industriais poderia, em geral, ser considerado compatível com o mercado comum.

A Comissão apoia diferentes projectos de investigação relacionados com a revitalização de centros e arredores de cidades, a reabilitação e reutilização de terrenos contaminados e industriais, a reconversão sustentável de zonas urbanas, como grandes complexos habitacionais, e formas de reduzir a expansão urbana, especialmente através da integração do planeamento da utilização dos solos e dos transportes (ver anexo 3).

No âmbito da Estratégia Temática de Protecção do Solo<sup>62</sup>, a Comissão identificou as áreas impermeabilizadas como uma das oito principais ameaças aos solos europeus. O Centro Temático Europeu sobre o Ambiente Terrestre (*European Topic Centre on Terrestrial Environment - CTE/AT*) está a desenvolver um conjunto básico de indicadores relativo à impermeabilização dos solos.

A Comissão está a preparar uma comunicação sobre riscos<sup>63</sup>, que incidirá nomeadamente na necessidade de levantamento cartográfico dos perigos naturais e antropogénicos, como inundações. Tal contribuirá para ajudar os responsáveis pela concepção urbana a tomar em consideração esses perigos no seu planeamento, de forma mais sistemática.

A Comunicação “Plano de Acção para a Biodiversidade, tendo em vista a Conservação dos Recursos Naturais”<sup>64</sup> de 2001 prevê designadamente uma série de acções que visam especificamente as zonas urbanas, especialmente relacionadas com a utilização de espaços verdes, de zonas industriais abandonadas e de terrenos contaminados. A Comissão apresentará em 2004, ao Conselho e ao Parlamento Europeu, um relatório sobre os progressos verificados na execução do plano, revendo as prioridades relativas das diferentes acções. O aspecto urbano será tido em plena consideração nesse relatório.

### **2.4.3. Outras medidas necessárias para uma generalização da concepção urbana sustentável**

A visão que privilegia uma densidade elevada, aglomerações urbanas de utilização mista com reutilização de terrenos industriais abandonados e propriedades devolutas e expansões planeadas das zonas urbanas, em lugar de uma expansão urbana *ad hoc*, tem sido repetidamente defendida em todos os documentos de política comunitária sobre o ambiente urbano (ver anexo 1). A Estratégia sancionará esta visão como uma base válida para as cidades europeias, reconhecendo simultaneamente que há limites para densidades populacionais aceitáveis (na verdade, algumas zonas urbanas apresentam ambientes de má qualidade devido a um excesso de densidade populacional) e reconhecendo também que a conversão de zonas para utilização múltipla é mais fácil do que a inversão da expansão urbana ou o aumento da densidade de utilização dos solos. A visão será desenvolvida de modo a reflectir as actuais tendências nas cidades (centros múltiplos) e a dimensão regional (descentralização concentrada).

Não cabe à Comunidade fixar um sistema normalizado para a tomada de decisões sobre a utilização dos solos, ou definir o padrão "ideal" de aglomeração, dado que cada cidade é única

---

<sup>62</sup> COM (2002) 179 final.

<sup>63</sup> [www.europa.eu.int/comm/environment/civil/prote/integrated\\_strategy\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/civil/prote/integrated_strategy_en.htm)

<sup>64</sup> COM (2001) 162 final.

e as soluções necessárias para um ambiente urbano sustentável são específicas para cada caso. Todavia, é evidente que algumas abordagens são insustentáveis e a Estratégia procurará desincentivá-las e promover alternativas mais sustentáveis. As acções propostas em relação à gestão urbana sustentável (ponto 2.1.3) contribuirão para esse fim. A Comissão explorará também a possibilidade de desenvolvimento de orientações sobre questões específicas que possam ter uma influência positiva nas práticas diárias. Estas poderão dizer respeito, por exemplo, a orientações sobre a localização e densidade de novas urbanizações, a integração dos espaços verdes e a reconversão de zonas urbanas com vista a melhorar a sua sustentabilidade ou a continuidade do seu tecido urbano (imbricando urbanizações novas e antigas).

A expansão urbana é uma questão prioritária para as cidades europeias e, neste contexto, é claramente benéfica a reutilização, com finalidades diferentes, de terrenos industriais e abandonados no centro das cidades. Alguns destas cidades adoptaram políticas e abordagens que obtiveram êxito no que diz respeito ao abrandamento da expansão urbana e ao aumento da densidade de utilização dos solos. Os Estados-Membros devem garantir que os seus sistemas de ordenamento do território satisfaçam estes objectivos. É necessário adoptar incentivos para encorajar a concepção urbana sustentável, por exemplo desencorajando urbanizações em zonas verdes. As estratégias e políticas para as zonas urbanas devem ser ligadas a estratégias regionais e nacionais, a fim de garantir a sua coerência e evitar que sejam prejudicadas iniciativas locais.

A investigação, o intercâmbio de experiências e a promoção das melhores práticas sobre questões relacionadas com os solos urbanos são de especial importância e a Comissão estudará oportunidades para reforçar estas actividades.

A Estratégia Temática sobre o Solo analisará questões, como a impermeabilização dos solos, que sejam relevantes para este tema prioritário e poderá propor medidas adicionais para a sua limitação. Objectivos como a reutilização de terrenos industriais abandonados e a limitação da expansão urbana são comuns a ambas as estratégias.

**Acções propostas para a futura Estratégia Temática**  
*(estas propostas serão objecto de outras consultas em 2004)*  
**Concepção urbana sustentável**

Todos os Estados-Membros serão incentivados a:

- garantir que os seus sistemas de ordenamento do território resultem em padrões sustentáveis de aglomeração urbana, que tomem em consideração os riscos ambientais e que seja efectuada uma análise com esse fim em vista;
- desenvolver incentivos para promover a reutilização de terrenos industriais abandonados, em lugar da utilização de zonas verdes, a criação de bases de dados nacionais sobre terrenos industriais abandonados e a fixação de metas ambiciosas para a sua reutilização, proporcionando apoio à reutilização de propriedades devolutas nas zonas urbanas;
- fixar densidades mínimas de utilização de terrenos para construção, a fim de incentivar uma maior intensidade de utilização e limitar a expansão urbana;
- avaliar as consequências das alterações climáticas para as suas cidades, de modo a que não sejam iniciadas urbanizações inadequadas e que as adaptações a novas condições climáticas possam ser incorporadas no processo de ordenamento do território.



A Comissão preparará orientações sobre o planeamento espacial “de alta densidade e utilização mista” e proporá definições para terrenos industriais abandonados e zonas verdes. A Comissão explorará a possibilidade de desenvolvimento de outras orientações sobre questões específicas relativas à concepção urbana.

A Comissão explorará as oportunidades de formação, intercâmbio de experiências e outros trabalhos de investigação sobre a concepção urbana sustentável.

A Agência Europeia do Ambiente (AEA) continuará a proceder ao acompanhamento da utilização dos solos e das alterações na cobertura dos solos, como um conjunto de dados prioritários para o futuro. A expansão urbana e a utilização dos solos será objecto de um relatório especial da AEA.

### **3. NO SENTIDO DE UMA ABORDAGEM MAIS INTEGRADA**

Um dos principais desafios no que diz respeito à melhoria do ambiente urbano reside na diversidade das questões ambientais, na multiplicidade de forças, intervenientes e factores que influenciam o ambiente e a qualidade de vida nas zonas urbanas, bem como na abordagem fragmentada que tem sido adoptada até à data. A integração é necessária de várias formas:

- Horizontalmente, a fim de integrar o ambiente urbano nas políticas comunitárias mais relevantes, como os transportes, a coesão, a saúde, a investigação e o desenvolvimento tecnológico.
- Horizontalmente no âmbito da política ambiental da Comunidade, a fim de desenvolver uma incidência urbana em sectores-chave, como os recursos hídricos, o ar, o ruído, os resíduos, as alterações climáticas, a natureza e a biodiversidade.
- Verticalmente, entre os diferentes níveis de administração: UE, nacional, regional e local.
- Horizontalmente, a nível local, incentivando as autoridades locais a adoptar um plano integrado de gestão ambiental e a implementar um sistema integrado de gestão ambiental (ver ponto 2.1).

#### **3.1. Integração horizontal nas políticas comunitárias**

A integração das questões relativas ao ambiente urbano nas políticas relevantes da UE é um processo a longo prazo que exige uma cooperação e coordenação consistentes e sustentadas entre diferentes serviços da Comissão.

O Livro Verde sobre Ambiente Urbano de 1990 (ver anexo 1) iniciou o processo de integração no âmbito da Comissão e destacou a importância das questões e políticas relativas ao ambiente urbano. Contribuiu para o lançamento da iniciativa URBAN<sup>65</sup>, do Fundo de Desenvolvimento Regional da Comunidade, que afectou aproximadamente mil milhões de euros ao desenvolvimento sustentável de zonas urbanas que enfrentavam problemas sociais, ambientais e económicos graves. A Comunicação “Desenvolvimento Urbano Sustentável na União Europeia: Um Quadro de Acção” de 1998 levou à inclusão das questões relativas ao

---

<sup>65</sup> [europa.eu.int/comm/regional\\_policy/urban2/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/urban2/index_en.htm)

ambiente urbano nas orientações da Comissão referentes aos programas de desenvolvimento regional de 2000-2006, contribuiu para a renovação da Iniciativa URBAN (aproximadamente 728 milhões de euros) e apoiou o desenvolvimento do programa de investigação “A cidade do Futuro e o Património Cultural”. Nem todas as intenções expressas no quadro de acção chegaram a ser concretizadas, pelo que a Estratégia Temática injectará um novo vigor no processo de integração.

Desde 2003 que a Comissão leva a cabo uma avaliação alargada do impacto<sup>66</sup> no que diz respeito a todas as novas políticas significativas e instrumentos conexos com possibilidades de produzir impactos ambientais, económicos e sociais significativos. Questões relevantes para o ambiente urbano, como a utilização dos solos, os transportes, a poluição e a saúde, fazem parte desta avaliação. Tal contribuirá para garantir que as futuras políticas comunitárias de todos os serviços da Comissão sejam compatíveis com os objectivos da Estratégia Temática.

No domínio da investigação, os resultados do programa de investigação “Cidade do Futuro e Património Cultural” estão agora a ser disponibilizados. O programa procurou, desde a sua concepção, desenvolver uma abordagem abrangente através da integração de questões urbanas essenciais. É já evidente que há alguns resultados importantes que preenchem lacunas nos conhecimentos e proporcionam novas abordagens e informações para apoio ao processo decisório. No anexo 3 são referidos exemplos desses aspectos. É essencial envidar esforços continuados no sentido de estabelecer e difundir melhores práticas desenvolvidas no âmbito de projectos apoiados pelo Programa-Quadro de Investigação da Comunidade, de modo a permitir a generalização da sua utilização nas cidades<sup>67</sup>. Quando for necessário um maior desenvolvimento de tecnologias inovadoras, a fim de resolver problemas relativos ao ambiente urbano, estas deverão também beneficiar de apoio.

No domínio da política de coesão, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e o Fundo de Coesão deram contributos significativos para o desenvolvimento sustentável de muitos centros urbanos. Relativamente ao período de programação de 2000-2006, um mínimo de 10% das verbas do FEDER (Objectivos 1 e 2) será destinado a centros urbanos e a populações urbanas. Tal corresponde a perto de 15 mil milhões de euros (11,5 mil milhões de euros para o Objectivo 1 e 3,4 mil milhões de euros para o Objectivo 2). Contribuições importantes do Fundo de Coesão servem também o mesmo objectivo, embora a estimativa dos montantes totais seja mais difícil de calcular. No anexo 5 são apresentados alguns exemplos da utilização destes Fundos. No contexto do Terceiro Relatório sobre a Política de Coesão, a Comissão está a estudar a possibilidade de utilização de fundos gerais para o desenvolvimento urbano sustentável no âmbito da Política de Coesão no período pós-2006.

O ensino e a formação foram considerados essenciais em cada tema prioritário e a Comissão explorará formas de os apoiar através de programas como o Leonardo da Vinci.

Pela sua incidência nos quatro temas prioritários que apresentam fortes ligações com estes e outros domínios da política comunitária, a Estratégia Temática levará, por si mesma, a uma melhor integração das questões relativas ao ambiente urbano nas políticas comunitárias relevantes, em especial no que diz respeito aos transportes e à energia.

---

<sup>66</sup> Comunicação da Comissão sobre a avaliação de impacto COM(2002) 276 final.

<sup>67</sup> Nota: No âmbito do COST e EUREKA foram lançados muitos projectos de investigação e acções concertadas europeus relacionados com o meio urbano.

**Acções propostas para a futura Estratégia Temática**  
*(estas propostas serão objecto de outras consultas em 2004)*

**Integração nas políticas comunitárias**

A Comissão considera que as lacunas de conhecimentos identificadas na preparação da Estratégia Temática devem constituir a base para a prossecução das actividades de investigação e demonstração da UE relativas ao meio urbano, incluindo uma maior difusão dos resultados da investigação europeia em curso e futura sobre esta matéria.

No contexto do Terceiro Relatório sobre a Política de Coesão, a Comissão está a estudar a possibilidade de utilização de fundos gerais para o desenvolvimento urbano sustentável no âmbito da Política de Coesão pós-2006.

A Comissão estudará o modo como a política de ensino e formação poderá apoiar, através de programas como o Leonardo da Vinci, a concretização de um ambiente urbano sustentável.

### **3.2. Integração horizontal na política ambiental da Comunidade**

A Comunidade desenvolve actividades em todos os sectores ambientais que são de importância crítica para as zonas urbanas, em especial a qualidade do ar, as alterações climáticas, os resíduos, os recursos hídricos, o ruído e a biodiversidade. Embora actualmente a maior parte das medidas nestes sectores não tenham uma incidência urbana especial, estas contribuem todavia significativamente para a melhoria do ambiente urbano. É importante que os parâmetros de base estabelecidos nestas medidas gerais sejam implementados e desenvolvidos. A Estratégia Temática estudará formas de facilitar a sua implementação nas zonas urbanas e de integrar uma incidência urbana especial em futuras medidas e acções de acompanhamento. No anexo 6 são apresentadas panorâmicas das actividades em curso nestes sectores, que sejam relevantes para os temas prioritários identificados na Estratégia Temática.

**Acções propostas para a futura Estratégia Temática**  
*(estas propostas serão objecto de outras consultas em 2004)*

**Integração na política ambiental da Comunidade**

**Recursos hídricos:** No contexto da directiva-quadro relativa à água e da sua estratégia comum de execução, a Comissão elaborará uma recomendação sobre o modo como as autoridades locais podem implementar uma gestão sustentável dos recursos hídricos e contribuir de forma mais eficaz para a gestão das bacias fluviais. Na Estratégia serão também estudadas outras medidas com objectivos mais orientados.

**Alterações climáticas:** A Comissão estudará a possibilidade de apoiar redes de cidades que incidam na adaptação aos impactos das alterações climáticas e proporcionará apoio científico geral, por exemplo, no que diz respeito à natureza, escala e momento de ocorrência dos diferentes efeitos previstos.

**Ar:** O Programa “Ar Limpo para a Europa” (CAFE) tomará em consideração a gestão da procura de transportes urbanos e elementos da deslocação modal no desenvolvimento de medidas sobre a qualidade do ar. O Programa CAFE explorará também as relações entre a qualidade do ar no interior e no exterior dos edifícios nas zonas urbanas e os requisitos de apresentação de relatórios sobre a qualidade do ar serão revistos com vista a permitir uma incidência específica no ambiente urbano.

**Resíduos:** No âmbito da Estratégia Temática sobre Prevenção e Reciclagem de Resíduos, a

Comissão avaliará o potencial papel da Comunidade no desenvolvimento de iniciativas locais destinadas a gerir e reduzir os impactos ambientais dos resíduos. Em especial, a dimensão urbana da gestão de determinados fluxos de resíduos, como os resíduos de construção e demolição (ver também ponto 2.3.3), será tida em consideração na definição da futura política comunitária de promoção da reciclagem.

**Natureza e biodiversidade:** A Comissão desenvolverá orientações para ajudar as autoridades locais a gerir e promover a biodiversidade nas zonas urbanas, bem como orientações sobre a protecção de espécies e habitats em perigo em zonas urbanas. A Comissão desenvolverá indicadores de biodiversidade.

**Pesticidas:** A Estratégia Temática sobre a Utilização Sustentável de Pesticidas<sup>68</sup> propondrá medidas relevantes (por exemplo, formação, orientações) dirigidas às autoridades locais e outros utilizadores profissionais e não profissionais sobre diferentes questões relacionadas com a utilização sustentável de pesticidas.

### 3.3. Integração entre os diferentes níveis de administração

Embora a Estratégia Temática venha a incidir nas zonas urbanas, a influência nos factores regionais e nacionais é forte e deve ser tida em consideração no desenvolvimento das estratégias locais para um ambiente urbano saudável e de elevada qualidade. Do mesmo modo, as estratégias regionais, nacionais e comunitárias devem ser revistas, a fim de verificar se estão a promover os mesmos objectivos a nível local. A integração entre os diferentes níveis de administração é uma questão vital. Um elemento-chave desta integração deveria ser a adopção pelos Estados-Membros, no âmbito dos seus planos de desenvolvimento sustentável, de uma estratégia nacional de ambiente urbano. Quando adequado, deverão também ser adoptadas estratégias regionais. Estas devem contribuir para a realização do plano de execução de Joanesburgo acordado na Cimeira Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável.

A fim de apoiar este processo e de proporcionar às cidades informações, competências especializadas e consultoria, devem ser designados "Pontos Focais para o Ambiente Urbano" a nível nacional e/ou regional. Os pontos focais deveriam ajudar as autoridades locais e regionais a aceder a dados e competências especializadas, formação, acções de sensibilização e exemplos de melhores práticas, com vista a facilitar a implementação da estratégia nacional de ambiente urbano.

#### Exemplo de boas práticas relativas a um Ponto Focal Nacional para o Ambiente Urbano

Em 1973, a Deutscher Städtetag (associação alemã de cidades) fundou o Instituto Alemão de Urbanismo (Difu)<sup>69</sup> com o objectivo de identificar perspectivas a longo prazo para o desenvolvimento urbano e de proporcionar consultoria especializada às autoridades municipais, a fim de as ajudar a resolver os seus problemas. Com 100 funcionários, o Difu oferece a cerca de 130 cidades uma vasta gama de serviços nos domínios do ambiente urbano, desenvolvimento urbano, política económica, social e cultural, legislação e finanças municipais. Estudos, relatórios de peritos, seminários de formação, serviços de informação e documentação e publicações regulares promovem a difusão de dados científicos dirigidos aos utilizadores. A Difu proporciona um fórum onde as autoridades locais podem trocar ideias e experiências e onde os municípios podem solicitar conselhos sobre o modo de implementação dos seus objectivos de planeamento na prática administrativa.

<sup>68</sup> COM (2002) 349 final.

<sup>69</sup> [www.difu.de](http://www.difu.de)

Foram também efectuadas consultas a centros especializados sobre tópicos específicos. Por exemplo, a 3ª Conferência Europeia de Ministros sobre Habitação Sustentável recomendou a criação em cada Estado-Membro de um ponto de contacto nacional para a habitação sustentável, a fim de incentivar o intercâmbio de experiências e de boas práticas. Considerando isso e tendo em conta a natureza integrada dos problemas relativos ao ambiente urbano que as autoridades locais enfrentam, seria adequado concentrar a vasta gama de questões num único ponto focal.

É também de salientar que as estruturas e fronteiras administrativas nem sempre acompanharam o ritmo da expansão geográfica das cidades. Os Estados-Membros, as regiões e as autoridades locais podem, por conseguinte, ter necessidade de reflectir sobre a coordenação e distribuição das competências necessárias para tratar as principais questões relativas ao ambiente urbano, em especial entre autoridades vizinhas e entre diferentes níveis.

No Livro Branco sobre a Governança Europeia de 2001, a Comissão apresentou a ideia de acordos tripartidos por objectivos entre os Estados-Membros, autoridades territoriais e a Comissão, tendo o ambiente sido identificado como um domínio para ensaio deste novo instrumento potencial. Foram lançados três projectos-piloto sobre ambiente urbano, a fim de avaliar o valor acrescentado dos acordos tripartidos neste domínio a nível europeu.

**Acções propostas para a futura Estratégia Temática**  
*(estas propostas serão objecto de outras consultas em 2004)*  
**Integração entre diferentes níveis de administração**

Todos os Estados-Membros serão incentivados a:

- adoptar estratégias de ambiente urbano a nível nacional e/ou regional;
- designar Pontos Focais para o Ambiente Urbano a nível nacional e/ou regional;
- considerar acções de sensibilização para as administrações regionais e locais sobre questões relativas ao ambiente urbano.

Os Estados-Membros, as regiões e as autoridades locais serão incentivadas a desenvolver a coordenação e distribuição das competências necessárias para tratamento das principais questões relativas ao ambiente urbano.

#### **4. INDICADORES, DADOS, METAS E RELATÓRIOS**

A identificação de indicadores para o ambiente urbano é uma questão importante. Os indicadores salientam quais são os dados necessários para o acompanhamento das tendências urbanas. Permitem também a avaliação da eficácia das iniciativas e dos progressos no sentido de um ambiente saudável e de elevada qualidade, bem como a fixação de metas, e ajudam a orientar a tomada de decisões para resultados mais sustentáveis.

A nível local, a Comissão proporcionou um conjunto de indicadores de ambiente urbano “de utilização corrente” que podem ser utilizados pelas cidades a título voluntário. Os Indicadores Comuns Europeus<sup>70</sup> (ICE) foram desenvolvidos pelo Grupo de Peritos sobre Ambiente Urbano da UE e são especialmente úteis para as autoridades locais que começam a tratar globalmente as questões ambientais da sua zona urbana. Estes indicadores proporcionam um

---

<sup>70</sup> [www.sustainable-cities.org/indicators/index.htm](http://www.sustainable-cities.org/indicators/index.htm)

ponto focal para o estabelecimento de políticas e planos de acção iniciais, bem como para a comunicação local com os cidadãos<sup>71</sup>, permitindo um aumento do nível de sensibilização geral sobre questões-chave relativas ao ambiente urbano. Estes indicadores podem ser adaptados ou alargados pela cidade, de modo a reflectir a situação local, e podem apoiar a implementação generalizada de planos de gestão ambiental por parte das autoridades locais (ver ponto 2.1.3).

#### Indicadores Comuns Europeus

1. Satisfação do cidadão com a comunidade local
2. Contribuição local para as alterações climáticas globais
3. Mobilidade local e transporte de passageiros
4. Existência de zonas públicas e de serviços locais
5. Qualidade do ar ambiente local
6. Deslocação das crianças entre a casa e a escola
7. Gestão sustentável da autoridade local e das empresas locais
8. Poluição sonora
9. Utilização sustentável dos solos
10. Produtos que promovem a sustentabilidade
11. Pegada ecológica.

A nível europeu, embora sejam utilizados muitos indicadores em diferentes cidades, estes são em geral aplicados apenas esporadicamente, não proporcionam dados comparáveis e não são adequados para as múltiplas ambições da Estratégia Temática. Do mesmo modo, os dados recolhidos no âmbito de acções sectoriais, como as relativas ao ar ou à água, raramente são analisados separadamente ao nível urbano. Por conseguinte, a Comissão identificará um conjunto de indicadores que podem ser utilizados a nível europeu para orientar a recolha dos dados necessários para o acompanhamento da Estratégia. Estes terão como base a Directiva INSPIRE proposta (ver ponto 2.4.2) que proporcionará um formato normalizado para a recolha e intercâmbio de informações espaciais. Tomará em consideração as actividades relevantes em curso, como os Indicadores Comuns Europeus (ICE), o Urban Audit II, que analisa os dados económicos, sociais e ambientais de 200 cidades, e o mecanismo de apresentação de relatórios sobre transportes e ambiente (TERM), que fornece dados sobre transportes e parâmetros ambientais conexos. Utilizará também a Rede Europeia de Informação e de Observação do Ambiente (*European Information and Environment Observation Network - EIONET*), criada pelos Estados membros da Agência Europeia do Ambiente (AEA), bem como trabalhos como o Atlas Urbano do Centro Comum de Investigação e da AEA, que avalia as relações entre a expansão urbana e os factores sociais e económicos que a determinam.

#### Exemplo de boas práticas relativas a dados sobre o ambiente urbano

O Sistema de Informação Ambiental de Praga (IOZIP) foi criado na década de 1980 e incide actualmente na recolha e processamento de dados sobre o ambiente e no fornecimento destas informações aos organismos municipais, aos peritos e ao público. Tal permite oferecer uma excelente panorâmica sobre as questões ambientais e de desenvolvimento aos planificadores e investidores. O sistema oferece uma variedade de produtos, como o Atlas do Ambiente<sup>72</sup> (apoiado por um projecto Interact da UE), uma série de relatórios sobre o “estado do ambiente” de Praga<sup>73</sup> desde 1989, CD-ROM sobre o desenvolvimento ambiental geral da cidade e um sítio na Internet que disponibiliza dados e mapas (com base no GIS) a um público mais vasto (projecto-piloto). A versão em linha apresenta também dados derivados do projecto HEAVEN da UE sobre qualidade do ar e condições atmosféricas. O vasto sistema de informação municipal baseado numa nova tecnologia está a

<sup>71</sup> ‘Environmental Issue Report No 30 : Towards an Urban Atlas’ EEA/JRC Publicação ISBN 92-9167-470-2

<sup>72</sup> [www.wmap.cz/atlasen](http://www.wmap.cz/atlasen)

<sup>73</sup> [www.praha-mesto.cz/zp/rocnky/eng.asp](http://www.praha-mesto.cz/zp/rocnky/eng.asp)

revelar-se altamente eficiente na ligação de uma série de projectos ambientais sobre desenvolvimento sustentável na cidade de Praga. O sistema é explorado pela cidade de Praga e os custos são assumidos por esta.

No que diz respeito a dados sobre ambiente e saúde, a biomonitorização de crianças, conforme previsto na Estratégia Europeia de Ambiente e Saúde, inclui um compromisso no sentido do desenvolvimento de indicadores de ambiente e saúde que reúnam actividades em curso nestes dois domínios. Além disso, a biomonitorização de crianças, conforme previsto na Estratégia, incidirá em crianças inseridas em ambientes urbanos. Este programa permitirá efectuar, a longo prazo, uma análise destinada a determinar se os progressos verificados na melhoria do ambiente urbano se reflectem numa melhoria da saúde infantil e em que cidades é necessário um esforço suplementar.

Embora tenham sido fixados a nível europeu alguns valores-limite relativos a algumas questões de ambiente urbano, como a qualidade do ar, relativamente a muitas outras, como os transportes urbanos sustentáveis, a definição das metas deveria processar-se a nível local. São as autoridades locais que se encontram em melhor posição para tomar em consideração as questões locais, não se justificando assim a definição de uma meta a nível europeu. Todavia, há uma necessidade clara de orientações sobre a fixação de metas e, relativamente a algumas questões, poderia ser de utilidade discutir metas indicativas a nível nacional ou europeu. Por conseguinte, a Comissão procurará fornecer orientações para a fixação de metas e explorará as possibilidades de desenvolvimento de metas indicativas, quando adequado.

Finalmente, a AEA deveria, no âmbito das suas actividades regulares de apresentação de relatórios, informar sobre o estado do ambiente urbano nas cidades europeias. A Directiva 2003/4/CE relativa ao acesso do público às informações sobre ambiente<sup>74</sup> estabelece já que os Estados-Membros devem preparar regularmente relatórios sobre o estado do ambiente. O relatório sobre o estado do ambiente urbano deveria abranger os principais sectores ambientais (ar, ruído, água, resíduos, biodiversidade), bem como os domínios prioritário da Estratégia Temática (gestão, transportes, construção, concepção) e os aspectos mais vastos (saúde e qualidade de vida). Deveria também incluir um tipo de avaliação comparativa de cidades individuais. É necessário um relatório pormenorizado desse tipo para orientar o desenvolvimento futuro da Estratégia Temática e para disponibilizar informações aos cidadãos europeus, podendo também servir de incentivo para as autoridades locais no sentido de melhorarem o desempenho ambiental do seu município.

**Acções propostas para a futura Estratégia Temática**  
*(estas propostas serão objecto de outras consultas em 2004)*  
**Desenvolvimento de metas e indicadores**

A Comissão identificará os indicadores-chave necessários para o acompanhamento dos efeitos da Estratégia Temática e do estado do ambiente urbano.

Os Estados-Membros serão incentivados a apoiar a utilização dos Indicadores Comuns Europeus a nível local.

A Agência Europeia do Ambiente informará sobre o estado do ambiente urbano na UE, no âmbito das suas actividades regulares de apresentação de relatórios, e garantirá o acesso a

<sup>74</sup> Directiva 2003/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Janeiro de 2003, relativa ao acesso do público às informações sobre ambiente e que revoga a Directiva 90/313/CEE do Conselho (JO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

dados sobre o ambiente urbano, a fim de proporcionar melhores informações aos decisores políticos, aos intervenientes na execução e ao público e de guiar e acompanhar os progressos da Estratégia Temática.

A Comissão procurará fornecer às cidades orientações e aconselhamento sobre a fixação de metas para questões relativas ao ambiente urbano e explorará as possibilidades de desenvolvimento de metas indicativas, quando adequado.

## 5. APOIO À GENERALIZAÇÃO DE BOAS PRÁTICAS A NÍVEL LOCAL

### 5.1. Autoridades locais

Em 1994, várias redes de cidades e autoridades locais da Europa elaboraram a Carta Aalborg<sup>75</sup> que vincula os seus signatários ao processo da Agenda Local 21 e ao desenvolvimento de planos de acção a longo prazo em matéria de sustentabilidade. A Campanha Europeia das Cidades Sustentáveis foi criada a fim de desenvolver a ligação em rede entre os signatários e entre as redes existentes de cidades e de alargar a participação no âmbito da Carta. Até à data, os representantes políticos de mais de 1 950 cidades de 41 países europeus vincularam os seus municípios ao cumprimento da Carta<sup>76</sup>. Estas cidades e as suas redes têm sido o motor subjacente ao desenvolvimento da Agenda Local 21 e da sua execução prática e estão actualmente a estudar uma Iniciativa Aalborg+10, que daria um passo significativo ao vincular os seus signatários a metas explícitas e quantitativas e a acções para a próxima década.

#### Exemplo de boas práticas na execução da Agenda Local 21

Iniciado em Ferrara (Itália) em 1998, o processo da Agenda Local 21 tornou-se agora uma parte integrante da sua estratégia de desenvolvimento. Como consequência de uma ênfase permanente na sensibilização, os conceitos de sustentabilidade são agora largamente compreendidos pelas partes interessadas locais e tornaram-se parte integrante das práticas diárias. Foram utilizados vários métodos para desenvolver a participação e as parcerias (como fóruns, *workshops*, grupos de trabalho, acordos, projectos), a fim de preparar e implementar um conjunto de planos locais de carácter voluntário, abrangendo nomeadamente a energia, o tráfego, a saúde e a protecção social. Estes constituem agora a base para o novo Plano Director Municipal da cidade. Em 2002, o Conselho Municipal aprovou o seu primeiro balanço ambiental, incluindo metas para a gestão dos recursos naturais, contratos públicos ecológicos e implementação de um sistema de gestão ambiental local.

A Comissão tem apoiado a Carta Aalborg, a Campanha e as várias redes que trabalham para a viabilização de um desenvolvimento urbano sustentável, nomeadamente através do quadro comunitário de cooperação para promoção do desenvolvimento urbano sustentável<sup>77</sup>. Estão também disponíveis outros apoios. A Iniciativa INTERREG<sup>78</sup> oferece às cidades uma vasta gama de oportunidades para intercâmbio de experiências sobre desenvolvimento urbano sustentável e para projectos que abrangem o desenvolvimento de infra-estruturas ambientais de pequena escala, embora estas possibilidades não sejam actualmente devidamente aproveitadas pelas cidades. Do mesmo modo, o Programa URBACT permite às cidades envolvidas na Iniciativa URBAN trocar experiências e melhores práticas. A Comissão

<sup>75</sup> [www.sustainable-cities.org/keydocs.html](http://www.sustainable-cities.org/keydocs.html)

<sup>76</sup> Várias regiões aderiram a uma iniciativa comparável, a Carta de Valência de 1998.

<sup>77</sup> Decisão nº 1411/2001/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2001, relativa a um quadro comunitário de cooperação para o desenvolvimento urbano sustentável (JO L 191 de 13.7.2001, p 1.)

<sup>78</sup> [www.interreg3c.net](http://www.interreg3c.net)



concede também financiamento para actividades de geminação de cidades<sup>79</sup> com o objectivo de reforçar as ligações existentes entre cidades e de incentivar novas iniciativas de geminação. Mais de 1 milhão de pessoas por ano beneficiam da iniciativa e os temas ambientais representam cerca de um terço dos 1 250 projectos de geminação apoiados anualmente. A iniciativa de geminação de cidades oferece a estas um meio excelente para o intercâmbio de experiências e boas práticas sobre uma vasta gama de questões relativas ao ambiente urbano. Além disso, os diferentes programas de investigação sobre ambiente urbano da UE (ver anexo 3) reuniram várias centenas de cidade em muitos projectos de cooperação para o desenvolvimento e implementação de melhores práticas.

Os Estados-Membros também desempenharam um papel importante na promoção das melhores práticas, na adopção da Agenda Local 21 e da Carta Aalborg e em iniciativas similares.

Tomando em consideração o desenvolvimento da Estratégia e uma abordagem mais orientada para a acção relativamente à LA 21, a Comissão estudará o modo de adaptar e desenvolver o seu apoio às autoridades locais e respectivas redes, nomeadamente através de um quadro revisto de cooperação, a fim de promover o desenvolvimento urbano sustentável. A Comissão explorará também a possibilidade de utilização do quadro de cooperação para uma difusão mais vasta dos resultados dos projectos relativos à “Cidade do Futuro e Património Cultural” e de outros projectos europeus relevantes para o ambiente urbano.

## **5.2. O papel do cidadão**

Grande parte da ênfase da Estratégia Temática incidirá inevitavelmente nas recomendações para acções da Comissão Europeia, Estados-Membros e autoridade locais. Todavia, os cidadãos individuais também desempenham um papel vital na viabilização de um ambiente urbano sustentável e saudável.

A participação do público na tomada de decisões é reconhecida como um requisito prévio para atingir a sustentabilidade. Iniciativas como a Convenção de Aarhus e o Livro Branco sobre a Governança promovem oportunidades para a participação do público e quaisquer propostas da Estratégia relativamente a planos a elaborar pelos municípios incluirão disposições adequadas sobre a participação do público.

Mais importante é o facto de as decisões e comportamentos individuais terem uma forte influência no sucesso de qualquer plano ou quadro de acção local. Os indivíduos podem escolher deslocar-se a pé, de bicicleta, de autocarro ou de automóvel. Podem escolher a fonte de energia que utilizam para aquecer as suas casas e investir ou não num melhor isolamento. Conforme estabelecido na presente comunicação, a falta de sensibilização do público para as consequências ambientais das suas acções constitui, por vezes, um obstáculo considerável que impede uma abordagem mais sustentável. A sensibilização do público e a alteração de comportamentos são necessariamente elementos importantes de qualquer estratégia destinada a obter um ambiente urbano saudável e de elevada qualidade.

A nível europeu, a Comissão desenvolve várias actividades de sensibilização, como o Dia Europeu sem Carros, e estas actividades prosseguirão. Serão desenvolvidas novas actividades, como as jornadas urbanas ecológicas, nas quais as cidades apresentam aos seus cidadãos as suas actividades e desempenhos no domínio do ambiente. As estratégias concebidas pelos

---

<sup>79</sup> [europa.eu.int/comm/dgs/education\\_culture/towntwin/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/dgs/education_culture/towntwin/index_en.html)

municípios, regiões e governos nacionais devem não só envolver o público como também incluir actividades adequadas para incentivar alterações do comportamento.

**Acções propostas para a futura Estratégia Temática**  
*(estas propostas serão objecto de outras consultas em 2004)*

**Apoio à generalização de boas práticas a nível local**

A Comissão proporá um quadro comunitário revisto para a cooperação destinada a promover o desenvolvimento urbano sustentável.

A Comissão explorará formas de melhorar a difusão dos resultados da investigação sobre ambiente urbano às cidades.

A Comissão estudará formas de apoio ao desenvolvimento de uma iniciativa Aalborg+10 por parte das cidades, a fim de estabelecer uma acção coordenada que as vincule a metas explícitas e quantitativas para a próxima década.

## **6. PRÓXIMAS ETAPAS**

Durante a preparação da proposta da Comissão relativa à Estratégia Temática, com apresentação prevista para meados de 2005, a Comissão continuará o seu processo de vastas consultas iniciado com vista à preparação da presente comunicação e convida a apresentação de contributos sobre as ideias e abordagens expostas. Com esse fim em vista, a Comissão organizará, em 2004, sessões de consulta às partes interessadas e a grupos de trabalho técnicos, a fim de analisar mais aprofundadamente as acções propostas, a sua viabilidade e o modo como contribuiriam para a melhoria do ambiente urbano. Estas sessões contarão com a participação de uma vasta gama de partes interessadas e peritos, incluindo representantes dos Estados-Membros, países candidatos e em vias de adesão, regiões, cidades, empresas, ONG e meio académico.

O sítio Internet da Comissão

([www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic\\_strategy.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm)) proporcionará documentação actualizada e a oportunidade de as partes interessadas apresentarem comentários directamente (o prazo para envio de comentários termina em 15 de Abril de 2004).

## **Anexo 1: Desenvolvimento da política de ambiente urbano**

A Estratégia Temática será um passo importante no contexto de uma série de iniciativas que têm contribuído para o desenvolvimento da política europeia em matéria de ambiente urbano.

O “Livro Verde sobre o Ambiente Urbano”<sup>80</sup> apresenta uma análise vasta e abrangente dos desafios em matéria de ambiente urbano e, pela primeira vez, propõe uma abordagem global e uma série de acções a nível europeu, salientando a importância do desenvolvimento da cooperação e integração entre políticas.

O Grupo de Peritos sobre Ambiente Urbano da UE foi criado em 1991.

O Projecto “Cidades Sustentáveis” foi lançado em 1993. Os objectivos do projecto são promover novas ideias sobre sustentabilidade nos contextos urbanos europeus, promover um vasto intercâmbio de experiências, difundir boas práticas sobre sustentabilidade a nível urbano, formular recomendações às instituições da UE e às autoridades nacionais, regionais e locais e contribuir para a implementação do Quinto Programa de Acção em matéria de Ambiente da Comunidade Europeia.

Em 1996, o Grupo de Peritos da UE produziu um relatório importante intitulado “Cidades Europeias Sustentáveis” em apoio ao processo da Agenda Local 21. O relatório apresentava um quadro pormenorizado para acções locais, identificando a gestão urbana, a integração de políticas, a tomada em consideração dos ecossistemas e a cooperação e as parcerias como os princípios básicos para progredir no sentido da sustentabilidade das zonas urbanas.

A Comunicação “Para uma Agenda Urbana da União Europeia” de 1997<sup>81</sup> tomou este relatório como base, incidindo nos desafios económicos, sociais e ambientais que as cidades europeias enfrentam e sublinhando a necessidade de uma perspectiva urbana nas políticas da UE. Esta comunicação foi seguida em 1998 pela Comunicação “Desenvolvimento Urbano Sustentável na União Europeia: Um Quadro de Acção”<sup>82</sup> que, pela primeira vez, adoptou uma verdadeira abordagem ao desenvolvimento sustentável, com quatro objectivos políticos interdependentes:

- *Reforço da prosperidade económica e emprego nas cidades;*
- *Promoção da igualdade, inclusão social e regeneração nas zonas urbanas;*
- *Protecção e melhoria do ambiente urbano: rumo à sustentabilidade local e global e*
- *Contribuição para a boa administração urbana e a responsabilização local.*

Em especial, essa Comunicação descreve pormenorizadamente uma série de objectivos políticos para a melhoria do ambiente urbano que continuam a ser válidos e constituirão as bases essenciais da Estratégia Temática:

- *Melhorar a qualidade do ar nas zonas urbanas, a fiabilidade e qualidade dos abastecimentos de água para consumo humano, a protecção e gestão das águas de*

---

<sup>80</sup> COM (90) 218 final.

<sup>81</sup> COM (97) 197 final.

<sup>82</sup> COM (98) 605 final.

*superfície e de subsolo; reduzir na fonte a quantidade de resíduos que requerem eliminação definitiva e reduzir o ruído ambiental;*

- *Proteger e melhorar o ambiente construído e o património cultural, bem como a biodiversidade e os espaços verdes das zonas urbanas;*
- *Promover modalidades de fixação que sejam eficientes em termos de recursos e minimizem a utilização de solos e a expansão das zonas construídas;*
- *Minimizar o impacto ambiental dos transportes, escolhendo uma via de desenvolvimento económico que seja menos intensiva em termos de transportes e promovendo a utilização de modos de transporte mais sustentáveis em termos ambientais.*
- *Melhorar o desempenho ambiental das empresas, promovendo a boa gestão ambiental em todos os sectores;*
- *Efectuar reduções mensuráveis e significativas das emissões de gases responsáveis pelo efeito de estufa nas zonas urbanas, especialmente através da utilização racional da energia, do incremento das fontes de energia renováveis, da co-geração de electricidade e calor e da redução de resíduos;*
- *Minimizar e gerir os riscos ambientais nas zonas urbanas;*
- *Promover abordagens holísticas, integradas e ambientalmente sustentáveis em relação à gestão das zonas urbanas; dentro das zonas urbanas funcionais, promover abordagens do desenvolvimento que levem em conta os ecossistemas e reconheçam a dependência recíproca que existe entre as cidades e as zonas rurais, melhorando desse modo as ligações entre os centros urbanos e o seu ambiente rural.*

Em 2001, o Grupo de Peritos da UE elaborou um relatório sobre uma utilização mais sustentável dos solos urbanos com conselhos à Comissão Europeia sobre política e acções.

A um nível mais vasto, o artigo 6º do Tratado coloca o desenvolvimento sustentável como elemento central das políticas e acções da UE, conforme sublinhado na Comunicação de 2001 “Desenvolvimento sustentável na Europa para um Mundo Melhor: Estratégia da União Europeia em favor do Desenvolvimento Sustentável”<sup>83</sup>.

---

<sup>83</sup> COM (2001) 264 final.

## **Anexo 2: Uma visão europeia relativa a cidades sustentáveis e gestão urbana, transportes, construção e concepção sustentáveis**

As visões a seguir propostas foram desenvolvidas na sequência de vastas consultas e serão utilizadas para a orientação da Estratégia e dos que desempenham um papel-chave na sua execução.

### **Cidades Europeias do Século XXI**

As cidades devem ser concebidas, construídas e geridas de modo a apoiar uma economia saudável, vibrante, inclusiva e ambientalmente eficiente, com vista a permitir o bem-estar e a satisfação das necessidades dos cidadãos de uma forma sustentável, sendo sensíveis aos sistemas naturais que as sustentam e funcionando em harmonia com esses sistemas.

### **Uma visão para a gestão urbana sustentável**

A gestão urbana sustentável é um processo através do qual pode ser assegurado o desenvolvimento sustentável das zonas urbanas, das suas zonas circundantes e das regiões em que se inserem. Procura minimizar os impactos negativos das zonas urbanas nos ciclos ecológicos a todos os níveis, aplicando o princípio da precaução, e procura melhorar as condições ecológicas de modo a transformar as cidades em locais saudáveis para viver.

Incide na preservação do ambiente natural no seu contexto social e económico, integrando o ambiente noutras políticas e reconhecendo a interação entre os factores sociais, económicos e ambientais e a necessidade de assegurar resultados equitativos e justos decorrentes das políticas.

Implica a reforma das estruturas organizativas que permita o desenvolvimento de abordagens políticas integradas relativamente aos problemas urbanos e baseia-se nas melhores informações disponíveis sobre o estado do ambiente, utilizando as abordagens e ferramentas mais adequadas para satisfazer as necessidades específicas das zonas urbanas em causa. As autoridades locais são as instâncias naturais para a implantação da gestão urbana sustentável.

Esta gestão desenvolve uma cultura de conhecimentos, compreensão e respeito no seio das organizações e entre indivíduos envolvidos nos processos decisórios relativos a desenvolvimento sustentável e envolve a participação das partes interessadas e de organizações e cidadãos interessados no âmbito de um processo decisório aberto e inclusivo.

Constitui um ciclo contínuo de análise de problemas, planeamento e programação, execução, acompanhamento, aferição dos progressos e avaliação que se baseia nos conhecimentos e experiências acumulados, garantindo que novas abordagens políticas tomem em consideração desempenhos passados, e reconhece a necessidade de uma visão a longo prazo na tomada de decisões.

### **Uma visão para os transportes urbanos sustentáveis**

Um sistema de transportes urbanos sustentáveis:

- Contribui para a liberdade de movimentos, a saúde, a segurança e a qualidade de vida dos cidadãos das gerações actuais e futuras;
- É ambientalmente eficiente e

- Apoia uma economia vibrante e inclusiva, dando a todos o acesso a oportunidades e serviços, incluindo os cidadãos urbanos e não urbanos menos favorecidos, idosos ou com deficiências.

Atinge estes objectivos, nomeadamente através de:

- Promoção de uma utilização mais racional do automóvel particular e promoção de veículos limpos, silenciosos e energeticamente eficientes, alimentados a combustíveis renováveis ou alternativos;
- Oferta de uma rede de transportes públicos regulares, frequentes, confortáveis, modernos, a preços competitivos e com boas ligações;
- Reforço da quota dos transportes não motorizados (deslocações a pé e de bicicleta);
- Optimização da utilização dos solos;
- Gestão da procura de transportes através da utilização de planos e instrumentos económicos com vista a alterações comportamentais e à gestão da mobilidade;
- Gestão activa, de uma forma integrada, com a participação de todas as partes interessadas;
- Fixação de objectivos quantificados a curto, médio e longo prazo, com um sistema de acompanhamento eficaz.

### **Uma visão para a construção sustentável**

A construção sustentável é um processo no qual todos os intervenientes (por exemplo, proprietários, financeiros, engenheiros, arquitectos, construtores, fornecedores de materiais, autoridades de licenciamento) integram considerações de carácter funcional, económico, ambiental e qualitativo, de modo a construir e renovar os edifícios e o ambiente construído de uma forma que seja:

- atraente, duradoura, funcional, acessível, confortável e saudável para viver e utilizar, promovendo o bem-estar de todos os que entram em contacto com estes;
- eficiente em termos de recursos, em especial no que diz respeito a energia, materiais e água, favorecendo a utilização de fontes de energia renováveis e necessitando de uma pequena quantidade de energia externa para funcionar, utilizando de forma adequada as águas pluviais e de superfície, tratando correctamente as águas residuais e utilizando materiais que sejam respeitadores do ambiente, que possam ser facilmente reciclados ou reutilizados, que não contenham compostos perigosos e que possam ser eliminados em segurança;
- respeitadora da zona em que se inserem e da cultura e património locais;
- a um preço competitivo, especialmente quando se toma em conta as considerações a mais longo prazo, como os custos de manutenção, a durabilidade e os preços de revenda.

### **Uma visão para a concepção urbana sustentável**

A concepção urbana sustentável é um processo através do qual todos os intervenientes (autoridades nacionais, regionais e locais, cidadãos, organizações de representação local,

ONG, académicos e empresas) trabalham em conjunto no sentido de integrar considerações de carácter funcional, ambiental e qualitativo na concepção e planeamento de um ambiente construído que:

- crie locais belos, distintos, seguros, saudáveis e de elevada qualidade para as pessoas viver e trabalhar, na medida em que promovem um forte sentimento de comunidade, orgulho, equidade social, integração e identidade;
- apoie uma economia vibrante, equilibrada, inclusiva e equitativa que promova a regeneração urbana;
- trate os solos como um recurso precioso que deve ser utilizado da forma mais eficiente possível, reutilizando terrenos abandonados e propriedades devolutas nas zonas urbanas, em lugar de procurar novos terrenos no exterior e evitando assim a expansão urbana (cidades compactas e, a nível regional, descentralização concentrada);
- considere a relação entre as cidades e suas zonas interiores e o conjunto das regiões em causa;
- garanta que as novas urbanizações sejam localizadas estrategicamente, com acesso a transportes públicos e respeitando o ambiente natural (biodiversidade, saúde, riscos ambientais);
- apresente uma densidade e intensidade de actividade e utilização suficientes, de modo a permitir serviços, como transportes públicos, viáveis e eficientes, sem deixar de respeitar uma qualidade elevada do ambiente de vida (privacidade, espaço pessoal e minimização dos efeitos adversos, como o ruído);
- promova a utilização mista dos terrenos, a fim de utilizar da melhor forma possível os benefícios da proximidade, com vista a minimizar as necessidades de deslocação entre o local de residência, as lojas e o local de trabalho;
- disponha de uma estrutura verde para optimização da qualidade ecológica da zona urbana (biodiversidade, microclima e qualidade do ar);
- disponha de infra-estruturas de elevada qualidade e bem planeadas, incluindo serviços de transportes públicos, ruas, caminhos e pistas para ciclistas, a fim de promover a acessibilidade, especialmente de comunidades com deficiências, e apoiar um elevado nível de actividade social, cultural e económica;
- utilize abordagens de ponta que permitam poupanças de recursos, como a habitação com baixo consumo de energia, transportes com utilização eficiente dos combustíveis, sistemas urbanos de distribuição de calor à distância e sistemas de reciclagem;
- respeite e valorize as comunidades e o património cultural existentes.

### **Anexo 3: Exemplos de iniciativas e projectos de investigação ou demonstração financiados pela Comissão em apoio à gestão urbana, transportes, construção e concepção sustentáveis**

#### **Gestão urbana sustentável**

A acção-chave “A cidade do Futuro e o Património Cultural” do 5º Programa-Quadro de Investigação<sup>84</sup> tem desenvolvido actividades no sentido de proporcionar as ferramentas de que as autoridades urbanas necessitam para gerir as suas zonas urbanas (por exemplo, o projecto ECOLUP<sup>85</sup> utiliza o sistema EMAS para gerir o ordenamento do território das autoridades locais) e criar a capacidade institucional e social para uma sustentabilidade urbana. No âmbito do projecto LASALA foi efectuada uma análise aprofundada da Iniciativa Agenda Local 21 na Europa e criada uma ferramenta de auto-avaliação para uso das autoridades locais na comunicação de informações sobre o seu desempenho. O projecto PASTILLE analisa o modo como os indicadores ambientais deveriam ser utilizados com vista a obterem o máximo efeito. A Comissão está também a financiar um projecto de análise pelos pares para administrações locais que utilizem o sistema EMAS<sup>86</sup>. No domínio da gestão dos resíduos urbanos, no âmbito da ferramenta SWA, por exemplo, está a ser desenvolvida uma metodologia para a análise dos resíduos sólidos, testada em algumas cidades da UE e de países em vias de adesão, e o projecto PAYT analisa as potenciais vantagens e problemas associados à política de “taxas variáveis” (*pay as you throw*). INTEGAIRE é uma rede temática sobre gestão da qualidade do ar e governança urbana, que fornece contributos para a Iniciativa “Ar Limpo para a Europa”.

#### **Transportes urbanos sustentáveis**

A fim de promover a difusão de boas práticas na Europa, a Comissão concede apoio financeiro às “cidades-farol” mais avançadas da Europa através da Iniciativa CIVITAS<sup>87</sup>. Neste momento, a Iniciativa CIVITAS reúne e apoia um primeiro grupo de 19 cidades interessadas em introduzir e demonstrar medidas arrojadas e inovadoras que permitam uma melhoria radical do seu sistema de transportes urbanos. Em 2004 será seleccionado um segundo grupo de cidades CIVITAS. O sítio Internet ELTIS<sup>88</sup> e diferentes programas de ensino<sup>89</sup> são utilizados para reforçar os conhecimentos dos profissionais de transportes urbanos. A Iniciativa “Aferimento dos Desempenhos dos Transportes Urbanos”<sup>90</sup> permite às cidades avaliar e melhorar o desempenho dos seus sistemas de transportes através da auto-avaliação.

Por meio dos programas de investigação “Mobilidade Sustentável e Intermodalidade”<sup>91</sup> e “Energia”<sup>92</sup>, a Comissão apoia a investigação e a demonstração de melhores práticas. Para além da Iniciativa CIVITAS supramencionada, os projectos incluem o maior projecto mundial de demonstração de um autocarro movido a células de combustível (CUTE). Estes programas incidem em questões como a implementação de regimes de tarifação da utilização das estradas urbanas (PROGRESS), elementos de uma política que visa transportes públicos de elevada qualidade (VOYAGER), impactos socioeconómicos dos investimentos em

---

<sup>84</sup> [www.cordis.lu/eesd/ka4/home.html](http://www.cordis.lu/eesd/ka4/home.html)

<sup>85</sup> [www.ecolup.info](http://www.ecolup.info)

<sup>86</sup> [www.emascities.org](http://www.emascities.org)

<sup>87</sup> [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)

<sup>88</sup> [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

<sup>89</sup> [www.transport-training.org](http://www.transport-training.org), [www.eu-portal.net](http://www.eu-portal.net)

<sup>90</sup> [www.eltis.org/benchmarking/](http://www.eltis.org/benchmarking/)

<sup>91</sup> [europa.eu.int/comm/research/growth/gcc/ka02.html](http://europa.eu.int/comm/research/growth/gcc/ka02.html)

<sup>92</sup> [europa.eu.int/comm/research/energy/nn/nn\\_rt\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/research/energy/nn/nn_rt_en.html)



transportes urbanos (TRANSECON), políticas de transportes urbanos de mercadorias (BESTUFS) e avaliação dos programas de gestão da mobilidade e de alteração dos comportamentos (MOST, TAPESTRY).

O programa de investigação “Cidade do Futuro e Património Cultural” abrange os transportes urbanos e, especialmente, as relações com outros domínios. Exemplos de projectos são o desenvolvimento de uma ferramenta prática para assistir as autoridades locais no desenvolvimento e acompanhamento de uma vasta gama de estudos sobre transportes, a fim de combater a exclusão social (MATISSE), serviços de mobilidade como a utilização conjunta de veículos, incluindo o lançamento do primeiro sistema na Europa Oriental, em Bucareste (MOSES), promoção das deslocações a pé nas zonas urbanas (PROMPT), difusão de informações sobre estratégias de deslocação em bicicleta (VELOINFO) e importância dos centros de distribuição de mercadorias (CITY FREIGHT).

Através do STEER, a componente relativa aos transportes do novo Programa “Energia Inteligente para a Europa”<sup>93</sup>, a Comissão está também a desenvolver a promoção e difusão de melhores práticas, informações e aconselhamento sobre aspectos energéticos dos transportes urbanos.

No âmbito do Programa “Tecnologias da Sociedade da Informação” (IST) dos 4º e 5º Programas-Quadro, a Comissão tem co-financiado projectos de investigação que desenvolvem metodologias para a avaliação da poluição atmosférica/sonora relacionada com o tráfego, especialmente em zonas urbanas. Estes projectos conceberam ou completaram sistemas de apoio à decisão, incluindo os diferentes módulos necessários, como sensores, captação, validação e agregação de dados, modelização da previsão do ruído/qualidade do ar (por exemplo, os projectos ECOSIM, EFFECT, EMMA, HEAVEN, ADA e HARMONOISE). Outros projectos abordaram a necessidade de informar os cidadãos e de alterar o seu comportamento através desta informação, em função das previsões da qualidade do ar (por exemplo, APNEE e APNEE-TU).

No domínio da sensibilização para os transportes urbanos sustentáveis, a Comissão lançou em 2000 o Dia Europeu sem Carro, com periodicidade anual (“Na cidade sem o meu carro!”)<sup>94</sup>. A adesão a este evento está a aumentar, com 760 cidades participantes em 2000, 1005 em 2001 e 1448 em 2002. Em 2002, a Comissão lançou a Semana Europeia da Mobilidade<sup>25</sup>, um evento com a duração de uma semana e com actividades de sensibilização centradas em vários aspectos da mobilidade sustentável. Foram atribuídos prémios às cidades com melhor desempenho. Em 2003 e 2004, haverá durante essa semana um Dia de Acção Europeia sobre a Gestão da Mobilidade<sup>95</sup>. A Comissão elaborou várias publicações, incluindo “Kids on the Move” (2002) e “Cidades para bicicletas, cidades de futuro” (1999)<sup>96</sup>.

### **Construção urbana sustentável**

Vários programas comunitários de financiamento apoiam o desenvolvimento, demonstração e implementação da gestão da procura de energia em edifícios. Os Programas-Quadro de Investigação mais recentes incluem trabalhos sobre edifícios ecológicos que têm como objectivo reduzir o consumo de energia em cada edifício e promover o auto-abastecimento de

---

<sup>93</sup> [europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index_en.htm)

<sup>94</sup> [www.mobilityweek-europe.org/](http://www.mobilityweek-europe.org/)

<sup>95</sup> [www.emma-day.info](http://www.emma-day.info)

<sup>96</sup> [europa.eu.int/comm/environment/pubs/urban.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/pubs/urban.htm)

energias novas e renováveis. A Iniciativa CONCERTO<sup>97</sup> centra-se na integração de técnicas de auto-abastecimento e de gestão da procura em maiores “complexos” de edifícios. A sua incidência na eficiência energética, combinada com energias renováveis e novas tecnologias, permitirá uma redução significativa das emissões de CO<sub>2</sub>, de uma forma eficaz em termos de custos. O Programa “Energia Inteligente para a Europa”<sup>98</sup>, que funciona em relação mais estreita com o mercado, tem por objectivo facilitar a replicação em muito grande escala, por exemplo, na reconversão e construção de habitação social.

O Programa “Cidade do Futuro e Património Cultural” desenvolve uma grande actividade sobre questões de construção sustentável. Vários projectos constituem um passo em frente importante no estabelecimento e promoção de práticas de construção e renovação sustentáveis na Europa. O PRESCO tem como objectivo definir um código europeu de práticas de construção sustentável e o CRISP destina-se a desenvolver e validar critérios e indicadores harmonizados para aferição da sustentabilidade dos projectos de construção, especialmente os inseridos no ambiente urbano construído. O SUREURO trata da reconversão sustentável de habitações do pós-guerra na Europa e destina-se a desenvolver ferramentas de gestão prática para a integração do desenvolvimento sustentável e da participação dos inquilinos no processo. Está prevista uma redução global de 40% no consumo global de energia. O projecto RUFUS estuda metodologias para a reutilização de fundações em zonas urbanas, a fim de reduzir os custos e resíduos gerados, e o projecto SHE, proposto por organizações de habitação social, tem como objectivo gerir o processo de construção de cerca de 750 habitações sustentáveis. No âmbito do projecto WAMBUCO será elaborado um manual para o sector da construção, tendo em vista a poupança de recursos e a melhoria da produtividade no local das obras. Estão também a ser estudadas técnicas e tecnologias de construção sustentável no âmbito do Plano de Acção sobre Tecnologias Ambientais para o Desenvolvimento Sustentável.

### **Concepção urbana sustentável**

O Programa “Cidade do Futuro e Património Cultural” apoia projectos de investigação relacionados com a revitalização dos centros e arredores de cidades (incluindo a reabilitação e reutilização de terrenos contaminados e industriais), a reconversão sustentável de zonas urbanas, como grandes complexos habitacionais, e formas de reduzir a expansão urbana, especialmente através da integração do ordenamento do território e dos transportes. A título de exemplo, pode-se citar o projecto ECOCITY, que analisa as relações entre a utilização dos solos e os transportes, o projecto LUTR para elaboração de um guia destinado aos decisores sobre sustentabilidade na utilização dos solos e dos transportes e o projecto SCATTER que estuda a expansão urbana. O projecto HQE<sup>2</sup>R tem como objectivo proporcionar uma metodologia que ajude os municípios a avançar no sentido de uma renovação e desenvolvimento urbanos sustentáveis. Um agregado de cinco projectos procura avaliar as várias contribuições dos espaços verdes para a sustentabilidade urbana e desenvolve ferramentas para a sua gestão e planeamento em cidades. Uma série de projectos tratam da integração do património cultural no planeamento do desenvolvimento urbano. Por exemplo, o projecto SUIT destina-se a especificar procedimentos de aplicação das directivas relativas a avaliação ambiental estratégica (AAE) e avaliação do impacto ambiental (AIA) em cidades com uma dimensão importante de património cultural. O projecto UGIS examina o modo como programas de desenvolvimento urbano podem promover a inclusão social e melhorar a

---

<sup>97</sup> [europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/rtd/concerto/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/rtd/concerto/index_en.htm)

<sup>98</sup> [europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index_en.htm)

governança urbana. CABERNET<sup>99</sup> é uma acção concertada realizada em 21 países europeus com o objectivo de facilitar o desenvolvimento de novas soluções sustentáveis para a reabilitação de zonas industriais urbanas. O Centro Comum de Investigação também desenvolve actividades neste domínio. A base de dados MOLAND<sup>100</sup> abrange cerca de 40 zonas urbanas e monitoriza a utilização dos solos, a fim de proporcionar dados sobre a correlação entre as políticas de utilização dos solos e as tendências demográficas com evoluções espaciais. O CCI está também a trabalhar num enquadramento para a integração dos conceitos de planeamento espacial e de gestão urbana sustentável num sistema de apoio à decisão que permita prevenir e atenuar os efeitos de fenómenos extremos decorrentes de condições meteorológicas (inundações, incêndios florestais, deslizamentos de terras).

---

<sup>99</sup> [www.cabernet.org.uk](http://www.cabernet.org.uk)

<sup>100</sup> [moland.jrc.it/](http://moland.jrc.it/)

#### **Anexo 4: Definição do Conselho “Transportes” da UE sobre transportes sustentáveis**

O Conselho “Transportes” da UE adoptou, em Abril de 2001, a definição de sistema de transportes sustentável a seguir apresentada. Um sistema de transportes sustentável:

- permitir satisfazer, de uma forma segura e compatível com a saúde humana e dos ecossistemas, as necessidades básicas em matéria de acesso e de desenvolvimento dos indivíduos, empresas e sociedades, promovendo a equidade dentro de cada geração e de geração para geração;
- ser abordável, funcionar equitativa e eficientemente, dar a escolher entre vários meios de transporte e servir de sustentáculo a uma economia competitiva e a um desenvolvimento regional equilibrado;
- limitar as emissões e os resíduos à capacidade de absorção do planeta, assim como utilizar os recursos renováveis à sua taxa de regeneração ou abaixo dela e os recursos não renováveis ao ritmo do desenvolvimento dos substitutos renováveis ou abaixo desse ritmo, minimizando simultaneamente o impacto na utilização dos terrenos e a produção de ruído.

## **Anexo 5: Exemplos da utilização dos fundos estruturais e do fundo de coesão no desenvolvimento urbano sustentável**

### **Um metropolitano para Atenas**

Trata-se de um projecto ambicioso para um cidade de quatro milhões de habitantes que era também uma das cidades mais poluídas da Europa. Em Atenas circulam 1,4 milhões de veículos, mas os transportes públicos tinham sido reduzidos para uma linha terrestre electrificada e os serviços de autocarro eram inadequados. Tinha-se efectivamente verificado um colapso no nível de utilização do sistema de transportes públicos. Todavia, o financiamento da União Europeia e empréstimos em condições favoráveis do Banco Europeu de Investimento permitiram a entrada em serviço de duas novas linhas de metropolitano no início de 2000. Tal permitiu uma redução do número de deslocações diárias em automóvel particular estimada em 250 000. Contribuiu para poupanças significativas de tempo e energia, uma melhoria da qualidade de vida dos residentes, um melhor ambiente urbano e uma melhor imagem da cidade em geral.

Em termos de emprego, estiveram envolvidas na construção dos troços actualmente em serviço 4 500 pessoas, mais 3 000 estão a trabalhar nas novas extensões e a empresa pública gestora do novo metropolitano criou 800 empregos permanentes.

### **Políticas para os arredores das cidades**

A proliferação de grandes centros comerciais e de centros com pontos de venda das fábricas situados nos arredores das cidades tem efeitos negativos no equilíbrio urbano e regional e no ambiente. Promove o declínio dos centros das cidades, o aumento do tráfego, intromissões sucessivas nas zonas verdes e deterioração da paisagem. Estas consequências podem ter repercussões nas regiões fronteiriças de países vizinhos. A fim de limitar este desenvolvimento e garantir a coerência, as políticas de planeamento regional devem ser coordenadas em zonas transfronteiriças e integrar-se numa abordagem transnacional a longo prazo.

As autoridades regionais relevantes do *Land* da Renânia do Norte-Vestefália (Alemanha), da Província do Limburg (Países Baixos), da Região da Valónia e da Região Flamengo (Bélgica) e uma ONG alemã desenvolveram o projecto TRADE. Um grupo de trabalho transfronteiras reuniu os conhecimentos necessários para avaliar as aplicações para novos centros comerciais de venda a retalho, introduziu um sistema de consultas e desenvolveu métodos de trabalho comuns. Comparou as experiências das respectivas autoridades e estudou as consequências da construção de centros, especialmente em zonas fronteiriças. Finalmente, definiu orientações que foram adoptadas por todas as autoridades participantes. Em paralelo, foram organizados *workshops* com proprietários de lojas, autoridades locais e outras instituições, a fim de os informar da situação e de lhes dar a oportunidade de exprimir a sua opinião sobre o projecto TRADE.

As quatro regiões seguem actualmente princípios e critérios comuns, a fim de garantir que a construção de centros comerciais de venda a retalho não afectem negativamente os centros urbanos locais ou vizinhos nem prejudiquem o ambiente. A concessão de licenças de construção baseia-se nestas referências. Um plano para a construção de 7 centros de pontos de venda de fábricas, representando uma área total de 100 000 m<sup>2</sup>, foi sujeito a estes princípios e o número de centros foi reduzido para 2, com áreas de venda a retalho mais pequenas. Na sua qualidade de projecto transnacional piloto, o projecto TRADE levará à criação de uma rede transnacional de coordenação de políticas regionais sobre esta matéria.

### **Dublin: prioridade para autocarros e ciclistas**

Com o apoio da União Europeia, as autoridades de Dublin iniciaram uma série de sistemas interligados destinados a melhorar o fluxo de tráfego na zona urbana da Grande Dublin. Uma rede de “corredores” será reservada a um serviço de autocarros de qualidade, foram criadas zonas para peões e 60 km de pistas para bicicletas e o tráfego foi organizado de modo a dar prioridade aos ciclistas. Além disso, foram criados vários parques para bicicletas no centro da cidade, em estações e ao longo das estradas principais de acesso à cidade.

### **Palermo está a melhorar o ambiente local aumentando a eficiência e fiabilidade dos seus transportes públicos**

Um projecto implementado em Palermo integrado no Programa “Urban” está a introduzir novas tecnologias nos transportes. O resultado é um sistema integrado de gestão dos transportes públicos, designado aplicação via satélite para transportes em nós urbanos (*Satellite Application for Transport in Urban Nodes – Saturn*) que utiliza satélites geostacionários. Este sistema regista a posição exacta de cada veículo no itinerário dos autocarros e apresenta o momento preciso da sua chegada em unidades de visualização electrónica instaladas em cada paragem. Os utilizadores sabem exactamente quanto tempo terão de esperar e podem decidir em conformidade.

### **Água mais limpa dá nova vida a Szczecin**

Localizado no rio Odra, o porto da cidade de Szczecin (420 000 habitantes) é uma das principais fontes de poluição do Mar Báltico. Actualmente a cidade dispõe apenas de uma pequena central mecânica de tratamento de águas residuais. Apenas 13% da quantidade total de águas residuais geradas na cidade são sujeitas a tratamento. Em Szczecin, a qualidade da água potável é também má, muito inferior ao estabelecido nas normas da UE. O abastecimento da cidade em água está principalmente dependente de uma única conduta que transporta a água da principal fonte que é o lago Miedwie, a Sudeste da cidade. A taxa de fugas no sistema de distribuição de água é elevada. Em Março de 2000, a cidade completou um plano director para implementação de um importante programa de investimento, que inclui duas novas centrais de tratamento de águas residuais, a modernização da central existente e um programa importante de ampliação e reabilitação da rede de esgotos. O objectivo geral é que a cidade fique em condições de cumprir as normas da UE, em especial no que diz respeito à directiva relativa a águas residuais urbanas e à directiva relativa a águas para consumo humano.

Para mais informações sobre estes e outros projectos, consultar:

[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/projects/stories/index\\_en.cfm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/projects/stories/index_en.cfm).

## **Anexo 6: O ambiente urbano na política ambiental**

**Recursos hídricos:** O controlo das emissões é essencialmente estabelecido na directiva relativa ao tratamento de águas residuais urbanas<sup>101</sup>. Indo mais longe que os controlos de emissões, a directiva-quadro<sup>102</sup> relativa à água estabelece a obrigação de garantir uma boa qualidade de todos os tipos de água e introduz uma gestão holística de cada bacia fluvial e respectiva área de drenagem. Em termos de consequências para as zonas urbanas, a boa qualidade de todas as águas facilita o abastecimento de água potável de boa qualidade, conforme exigido na directiva relativa a águas para consumo humano<sup>103</sup> e proporciona também águas balneares e para fins recreativos de boa qualidade, conforme exigido na directiva relativa a águas balneares<sup>104</sup>.

Todavia, de muito maior importância para as cidades é o processo de gestão das bacias fluviais, que implica a participação e contribuição das autoridades locais. As cidades são proprietárias ou regulam muitas das infra-estruturas relacionadas com a água e dispõem de competências a nível de licenciamento e fiscalidade que podem ser utilizadas para melhorar substancialmente a utilização sustentável da água.

Por exemplo, a promoção da permeabilidade das superfícies em zonas urbanas e a separação do escoamento das águas pluviais relativamente ao sistema de esgotos poderiam contribuir para a recarga das águas de superfície, a redução dos custos de recolha, o tratamento de águas e a redução de inundações. As cidades poderiam investir na renovação do sistema de abastecimento de água, ou exigir a sua renovação, a fim de reduzir os actuais níveis elevados de fugas. Poderiam promover utilizações mais sustentáveis da água nos sectores doméstico e industrial através dos seus poderes de licenciamento e poderiam fixar metas para o consumo per capita, generalizando a implementação da gestão da procura de água, e apoiando estas metas com impostos locais sobre a água e/ou a fixação de preços, de uma forma adequada.

Poderiam ser propostas várias medidas para que as cidades passassem a dar um contributo mais significativo para a gestão das bacias fluviais. A implementação geral de sistemas de gestão ambiental que abranjam a utilização da água, conforme apresentado no ponto 2.1.3, proporcionaria uma base geral para incentivar uma participação mais activa das cidades de pequenas dimensões, sem interferência ainda na sua liberdade de fixar as suas próprias metas em matéria de água, conforme adequado a nível local. A fim de apoiar este processo, a Comissão preparará orientações adequadas sobre o modo como as autoridades urbanas podem implementar uma gestão sustentável da água e contribuir mais eficazmente para a gestão das bacias fluviais, podendo, quando adequado, propor medidas mais orientadas e de natureza vinculativa.

**Alterações climáticas e energia:** Uma série de cidades, por exemplo as das redes “Climate Alliance” e “Energie-Cities”, estão a tomar iniciativas para apoiar uma vasta gama de medidas do Programa “Alterações Climáticas” da UE (ECCP<sup>105</sup>). A Comissão continuará a

---

<sup>101</sup> Directiva 91/271/CEE do Conselho, de 21 de Maio de 1991, relativa ao tratamento de águas residuais urbanas (JO L 135 de 30.5.1991, p. 40)

<sup>102</sup> Directiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2000, que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política da água (JO L 327 de 22.12.2000, p. 1).

<sup>103</sup> Directiva 98/83/CE do Conselho, de 3 de Novembro de 1998, relativa à qualidade da água destinada ao consumo humano (JO L 330 de 5.12.1998, p. 32)

<sup>104</sup> Directiva 76/160/CEE do Conselho, de 8 de Dezembro de 1975, relativa à qualidade das águas balneares (JO L 31 de 5.2.1976, p. 1).

<sup>105</sup> COM (2000) 88 final.

apoiar essas redes (ver ponto 5.1). Todavia, é necessário que a sua abordagem e contribuições proactivas sejam generalizadas e a medida proposta no ponto 2.1.3 de generalização da implementação de sistemas de gestão urbana, abrangendo nomeadamente a gestão colectiva da energia e das emissões de gases com efeito de estufa na cidade em causa, é talvez a forma economicamente mais eficaz de o fazer. Tal encorajaria as cidades a sentirem-se responsáveis pela utilização de energia e pelas emissões de gases com efeito de estufa provenientes do seu território e levá-las-ia a fixar as suas próprias metas para a sua contribuição neste domínio.

**Ar:** O enquadramento básico para a qualidade do ar foi estabelecido na Directiva 96/62 que exige, nomeadamente, que os Estados-Membros elaborem planos de acção pormenorizados para as zonas e aglomerações urbanas em que sejam ultrapassados os valores-limite. Os valores limite ou alvo foram fixados nas directivas subordinadas relativas a SO<sub>2</sub>, partículas, CO, benzeno, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, chumbo e ozono troposférico (e em breve PAH e metais pesados) e foram fixados valores-limite nacionais para emissões de SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOC e amoníaco. Em várias directivas são fixados valores-limite para emissões de diferentes categorias de veículos e de qualidades de combustível para motores (ver ponto 2.2.2) e a Directiva 99/13<sup>106</sup> limita as emissões de compostos orgânicos voláteis (COV) provenientes de uma vasta gama de instalações industriais.

O Programa CAFE (Ar Limpo para a Europa)<sup>107</sup> em curso está a preparar uma base científica abrangente para o estabelecimento das relações entre a poluição atmosférica e os seus efeitos na saúde, ecossistemas e património cultural, em preparação da Estratégia Temática sobre Poluição Atmosférica, estando a apresentação da proposta prevista para meados de 2005. O seu objectivo é descrever as acções necessárias na Europa aos diferentes níveis, a fim de satisfazer objectivos ambiciosos de protecção do ambiente e da saúde humana relativamente a impactos negativos significativos decorrentes da poluição atmosférica. Em particular, poderá indicar novos valores-limite para a qualidade do ar, bem como valores-limite/normas para emissões provenientes de veículos e de actividades industriais. Essas soluções de carácter mais técnico podem ser complementadas, de forma efectiva, com o desenvolvimento de medidas que contribuam para tornar os transportes urbanos mais sustentáveis (ver ponto 2.2) e o Programa CAFE tomará em consideração essas alternativas no desenvolvimento das suas medidas. O Programa CAFE explorará também as relações entre a qualidade do ar no interior e no exterior dos edificios nas zonas urbanas e os requisitos de apresentação de relatórios sobre a qualidade do ar serão revistos com vista a permitir uma incidência específica no ambiente urbano.

**Ruído:** A Directiva 2002/49 relativa à avaliação e gestão do ruído estabelece que os Estados-Membros devem elaborar uma mapa da exposição ao ruído ambiente e adoptar, ao nível administrativo adequado, planos de acção para a gestão do ruído, nomeadamente no que diz respeito a grandes aglomerações (inicialmente as com mais de 250 000 habitantes e mais tarde as com mais de 100 000 habitantes). Os mapas de ruído devem ser elaborados utilizando indicadores comuns, permitindo assim a sua comparação a nível de toda a UE.

**Natureza e biodiversidade:** Embora a implementação das directivas relativas a aves<sup>108</sup> e habitats<sup>109</sup> e da rede NATURA 2000 diga respeito principalmente a zonas não urbanas, uma

---

<sup>106</sup> Directiva 1999/13/CE do Conselho, de 11 de Março de 1999, relativa à limitação das emissões de compostos orgânicos voláteis resultantes da utilização de solventes orgânicos em certas actividades e instalações (JO L 85 de 29.3.1999, p. 1).

<sup>107</sup> COM (2001) 245 final.

<sup>108</sup> Directiva 79/409/CEE do Conselho, de 2 de Abril de 1979, relativa à conservação das aves selvagens (JO L 103 de 25.4.1979, p. 1).



série de espécies e/ou habitats protegidos estão, todavia, situados em zonas urbanas, onde a sua protecção coloca dificuldades específicas. São, por conseguinte, necessárias orientações para ajudar as autoridades competentes, incluindo as autoridades locais, a garantir a protecção adequada. Em termos mais gerais, encontra-se uma percentagem surpreendentemente elevada de espécies em zonas urbanas, parques, jardins e outros espaços verdes e verifica-se um enorme potencial para reforço e desenvolvimento desta biodiversidade urbana em benefício tanto das espécies como dos habitantes. Por exemplo, numa série de cidades começam a desenvolver-se “corredores verdes” para ligação de espaços verdes dentro das cidades e com a zona rural circundante, reduzindo o isolamento destas populações urbanas naturais. Uma maior sensibilização dos cidadãos urbanos relativamente à natureza e à biodiversidade é também um investimento importante que resultará em muitos benefícios a longo prazo. A Comunicação “Plano de Acção para a Biodiversidade, tendo em vista a Conservação dos Recursos Naturais”<sup>110</sup> de 2001 prevê, nomeadamente, uma série de acções que visam especificamente as zonas urbanas. A Comissão apresentará em 2004, ao Conselho e ao Parlamento Europeu, um relatório sobre os progressos verificados na execução do plano, revendo as prioridades relativas das diferentes acções. O aspecto urbano será tido em plena consideração nesse relatório. A Comissão desenvolverá também indicadores de biodiversidade.

**Resíduos:** Com 80% da população a viver em zonas urbanas, uma proporção equivalente dos vários resíduos - como resíduos urbanos sólidos, lamas de depuração, resíduos comerciais e resíduos de construção e demolição - é gerada nas cidades e está abrangida pela legislação ambiente relativa a resíduos. Esta legislação inclui principalmente a directiva-quadro relativa aos resíduos<sup>111</sup>, que estabelece o dever de os Estados-Membros garantirem que os resíduos sejam sujeitos a tratamento sem pôr em perigo a saúde humana ou o ambiente, bem como obrigações relativas a licenciamento e inspecção e à adopção de planos de gestão dos resíduos, a directiva relativa a aterros<sup>112</sup>, que estabelece requisitos para a deposição em aterro em condições de segurança e para a redução dos resíduos depositados em aterro, em especial dos resíduos biodegradáveis, a directiva relativa a resíduos de embalagens<sup>113</sup>, que estabelece objectivos de valorização e reciclagem, a directiva relativa a incineração<sup>114</sup>, que estabelece valores-limite para as emissões provenientes de incineradoras, as directivas relativas a veículos em fim de vida<sup>115</sup> e equipamentos eléctricos e electrónicos<sup>116</sup>, que estabelecem objectivos para a valorização, reciclagem e reutilização, bem como obrigações de retoma de veículos em fim de vida e equipamentos eléctricos e electrónicos, respectivamente.

A Estratégia Temática sobre Prevenção e Reciclagem de Resíduos e a Estratégia Temática sobre Utilização e Gestão Sustentáveis dos Recursos estão a desenvolver, em conjunto, uma

---

<sup>109</sup> Directiva 92/43/CEE do Conselho, de 21 de Maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens (JO L 206 de 22.7.1992, p. 7)

<sup>110</sup> COM (2001) 162 final.

<sup>111</sup> Directiva 75/442/CEE do Conselho, de 15 de Julho de 1975, relativa aos resíduos (JO L 194 de 25.7.1975, p. 39).

<sup>112</sup> Directiva 1999/31/CE do Conselho, de 26 de Abril de 1999, relativa à deposição de resíduos em aterros (JO L 182 de 16.7.1999, p. 1).

<sup>113</sup> Directiva 94/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro de 1994, relativa a embalagens e resíduos de embalagens (JO L 365 de 31.12.1994, p. 10).

<sup>114</sup> Directiva 2000/76/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Dezembro de 2000, relativa à incineração de resíduos (JO L 332 de 28.12.2000, p. 91).

<sup>115</sup> Directiva 94/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro de 1994, relativa a embalagens e resíduos de embalagens (JO L 269 de 21.10.2000, p. 34).

<sup>116</sup> Directiva 2002/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Janeiro de 2003, relativa aos resíduos de equipamentos eléctricos e electrónicos (REEE) (JO L 37 de 13.2.2003, p. 34).

estratégia global que irá designadamente contribuir para a redução ao mínimo da produção de resíduos e para a maximização da sua valorização. A produção altamente “concentrada” de resíduos em zonas urbanas facilita a sua valorização e tratamento selectivo e proporciona oportunidades e desafios que justificam uma incidência urbana especial nas questões relacionadas com os resíduos. Além disso, as autoridades locais são intervenientes-chave na implementação da política de resíduos. Em especial, uma série de iniciativas locais visa promover a participação da população e das pequenas empresas no planeamento dos resíduos e sua prevenção e reciclagem. Outros aspectos da política de resíduos que dizem respeito ao planeamento urbano são a localização da recolha de resíduos, das instalações de pré-tratamento e de tratamento e sistemas de transporte ambientalmente conviviais, como o transporte por vias navegáveis. Essas abordagens estão estreitamente relacionadas com a implementação da Agenda Local 21. A Comissão estudará o possível papel da Comunidade no desenvolvimento destas iniciativas. Em particular, a dimensão urbana da gestão de determinados fluxos de resíduos, como os resíduos de construção e demolição, será tida em consideração na definição da futura política comunitária de promoção da reciclagem.