

Parecer do Comité das Regiões — Pacote de mobilidade urbana

(2014/C 271/04)

Relator: Albert Bore (UK-PSE), Membro do Conselho Municipal de Birmingham**Textos de referência:** Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Avançar em conjunto para uma mobilidade urbana competitiva e eficiente na utilização de recursos — COM (2013) 913 final*A call to action on urban logistics* — SWD(2013) 524 final*Targeted action on urban road user safety* — SWD(2013) 525 final*A call for smarter urban vehicle access regulations* — SWD(2013) 526 final*Mobilising Intelligent Transport Systems for EU cities* — SWD(2013) 527 final**I. OBSERVAÇÕES NA GENERALIDADE**

1. Os sistemas de transportes urbanos sustentáveis proporcionam aos cidadãos europeus uma melhor qualidade de vida e são importantes para a competitividade económica dos municípios, das regiões e da União Europeia como um todo. As cidades albergam 70 % da população europeia e são importantes centros de atividade económica onde são gerados mais de 80 % do PIB da União.
2. A mobilidade urbana e os transportes urbanos são uma competência dos órgãos de poder local e regional, que são responsáveis pela conceção e execução de políticas de mobilidade urbana e pela disponibilização de transportes públicos no seu território. As decisões a tomar a nível local estão muitas vezes associadas a um quadro determinado pelas políticas nacionais e inserem-se no âmbito de uma nova agenda da UE em matéria de urbanismo. Com efeito, muitos consideram a agenda de mobilidade urbana uma componente da agenda das cidades inteligentes.
3. O Comité das Regiões emitiu recomendações políticas nos seus pareceres anteriores sobre mobilidade urbana, em particular no seu parecer sobre o «Livro Verde sobre os transportes urbanos»⁽¹⁾, nos dois pareceres sobre o «Plano de Ação para a Mobilidade Urbana»⁽²⁾, e, por último, no seu parecer sobre o «Livro Branco: Roteiro do espaço único europeu dos transportes»⁽³⁾. Estas recomendações preconizavam políticas de mobilidade urbana sustentável que tenham em conta as dimensões económica, ambiental e social.
4. No pacote de mobilidade urbana há uma plena consciência do princípio da subsidiariedade, com ações específicas onde existe valor acrescentado da UE, em particular na promoção da cooperação, na partilha de boas práticas e na disponibilização de orientações. Há igualmente recomendações para que os Estados-Membros introduzam medidas no âmbito da logística urbana, da regulação do acesso em zona urbana, da implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI) e da segurança rodoviária urbana.
5. O Comité das Regiões sublinha a importância de uma política da União Europeia para as zonas urbanas abrangente baseada nas ideias e sugestões avançadas nos seus pareceres complementares, apresentados em paralelo, sobre uma agenda urbana integrada, o Sétimo Programa de Ação em matéria de Ambiente e o urbanismo sustentável, e a mobilidade urbana.

⁽¹⁾ CdR 236/2007 fin.

⁽²⁾ CdR 417/2008 fin; CdR 256/2009 fin.

⁽³⁾ CdR 101/2011 fin.

II. RECOMENDAÇÕES POLÍTICAS

O COMITÉ DAS REGIÕES

Planos de mobilidade urbana sustentável

6. assinala a necessidade de adotar uma abordagem sustentável e holística para o desenvolvimento urbano. Os problemas de mobilidade urbana não podem ser resolvidos apenas com uma abordagem setorial. Há que ter nomeadamente em conta a ligação entre a dimensão urbana da política de transportes e o conceito mais lato de ordenamento do território, com vista não só a melhorar os transportes urbanos e as infraestruturas mas também a combater a expansão urbana e a repensar as relações entre a cidade e o seu espaço envolvente (urbano/rural). Para mais propostas sobre sustentabilidade, o CR remete para os seus pareceres sobre o «Sétimo Programa de Ação em matéria de Ambiente e o urbanismo sustentável»⁽⁴⁾;

7. reputa necessário prever medidas (campanhas de sensibilização, incentivos, etc.) ao nível dos Estados-Membros que tornem possível uma mudança de atitude da população relativamente à utilização de meios de transporte com menor consumo de energia;

8. considera que os planos de mobilidade urbana sustentável devem estar estreitamente integrados com as políticas de utilização dos solos. Um desenvolvimento mal planeado que não esteja efetivamente integrado com a rede de transportes resulta numa maior procura de transportes e conduz a uma dependência excessiva do veículo privado para muitas deslocações;

9. reconhece que os planos de mobilidade urbana sustentável são um instrumento estratégico adequado ao desenvolvimento de uma abordagem integrada da mobilidade urbana que vise todos os modos e meios de transporte em toda a área funcional de uma cidade ou aglomeração urbana: públicos e privados; táxis; de passageiros e de carga; motorizados e não motorizados; em deslocação e estacionamento; todos esse modos e meios de transporte devem ter em conta as dimensões da mobilidade e de género da população. Uma das principais reivindicações do CR continua a ser a elaboração de planos de mobilidade urbana sustentável para todas as cidades, o que, a par da execução desses planos, é responsabilidade dos municípios;

10. lamenta que, apesar de já terem sido desenvolvidos planos de mobilidade sustentável em muitas cidades e de estes terem provado ser uma excelente base para o debate e a execução de medidas de melhoria da mobilidade nas zonas urbanas, ainda não haja uma definição comum a nível europeu do conceito de plano de mobilidade urbana sustentável;

11. apraz-lhe que a Comissão Europeia tenha envolvido ativamente o Comité das Regiões no processo de avaliação do impacto do pacote de mobilidade urbana, com destaque para o facto de a DG MOVE ter atendido a algumas preocupações fundamentais do Comité das Regiões acerca da elaboração de uma proposta não vinculativa;

12. questiona o processo através do qual a Comissão pretende garantir que os objetivos e medidas traçados no âmbito do «Pacote de Mobilidade Urbana» são efetivamente alcançados, sabendo que no espaço europeu existem cidades e regiões urbanas com diferentes níveis de maturidade em termos de definição e execução de planos nas suas zonas urbanas — seja ao nível da mobilidade de pessoas, seja nas medidas no domínio da logística urbana, regulação e controlo mais inteligente do acesso em zona urbana, implantação de sistemas de transporte urbano inteligentes assim como no campo da segurança rodoviária urbana;

13. entende o conceito como uma orientação não vinculativa e toma nota da clarificação segundo a qual este conceito pode e deve ser adaptado às circunstâncias específicas dos Estados-Membros e das zonas urbanas;

14. congratula-se com o facto de a Comissão estar empenhada em apoiar o desenvolvimento e a promoção do conceito, em particular com a proposta de criação de uma plataforma europeia para os planos de mobilidade urbana sustentável e com o compromisso assumido de apoiar os órgãos de poder nacional, regional e local no desenvolvimento e implementação destes planos, incluindo através de instrumentos de financiamento. A Comissão Europeia deve assumir o compromisso absoluto de integrar os representantes dos órgãos de poder local e regional na plataforma europeia;

15. insta a que a proposta da Comissão de criar um grupo de peritos dos Estados-Membros para a mobilidade e os transportes urbanos também envolva representantes dos órgãos de poder local ou dos municípios, de modo a contribuir para a plataforma europeia proposta;

16. solicita que os planos de mobilidade urbana sustentável sejam promovidos a nível nacional e encoraja os Estados-Membros a prepararem alterações legislativas que garantam as condições de enquadramento necessárias para que os órgãos de poder local e regional possam criar e implementar com êxito as estratégias locais de mobilidade urbana;

⁽⁴⁾ CdR-2013-07987.

17. salienta que as cidades são nós de ligação dos diversos modos de transporte e representam, em geral, o seu ponto de partida e de chegada. Por esse motivo, cabe encará-las como uma parte essencial e indissociável de todas as redes de transportes e, em consequência, prestar a devida atenção à mobilidade urbana;

Regulação do acesso dos veículos em zona urbana

18. considera que a regulação do acesso em zona urbana e a tarifação viária urbana podem ser instrumentos eficazes para gerir as necessidades concorrentes de espaço rodoviário urbano e para resolver problemas cruciais como o congestionamento, a poluição e a expansão urbana. Tal está em conformidade com o princípio do «utilizador/poluidor-pagador» e incentiva a mudança para modos de transporte mais sustentáveis;

19. observa que o princípio da subsidiariedade requer uma decisão por parte dos órgãos de poder local e regional de implementar a regulação do acesso em zona urbana e de sistemas de tarifação viária urbana. Tais sistemas precisam de ser adaptados às circunstâncias e necessidades locais específicas, pelo que não há uma solução válida para todos os casos. Isto só pode ser feito a nível local pelos órgãos de poder local e regional;

20. observa que, nos últimos anos, foi implementada uma grande variedade de sistemas em toda a UE, mas assinala que esta heterogeneidade pode, por vezes, dificultar a mobilidade no território europeu, em especial dada a falta generalizada de informações sobre a forma de se conformar aos diferentes sistemas locais;

21. relembra que a regulação do acesso em zona urbana deve assentar em regras claras e o mais universais possível em termos de objetivos, sejam de redução de tráfego, mitigação de emissões de poluentes ou de incentivo a outros modos de transporte mais sustentáveis;

22. neste sentido, e em consonância com o seu parecer de 2009 sobre o «Plano de Ação para a Mobilidade Urbana»⁽⁵⁾, reconhece que é necessário um nível mínimo de harmonização e coerência a nível da UE, em especial no que respeita às categorias de veículos, classes de emissão e sinais de trânsito, e que as medidas nesse sentido devem ser levadas a cabo em parceria entre os órgãos de poder local, nacional e da UE;

23. congratula-se com a proposta da Comissão de promover um intercâmbio com os Estados-Membros e peritos sobre a regulação do acesso e de elaborar orientações não vinculativas para ajudar os municípios a aplicarem os sistemas de regulação do acesso de forma eficaz;

24. assinala que, com os sistemas de transportes inteligentes (STI), são necessárias normas técnicas comuns que assegurem a interoperabilidade, a fim de evitar novas barreiras técnicas à livre circulação na UE;

Segurança rodoviária urbana

25. lamenta que o número de vítimas mortais em acidentes de viação na UE — 26 mil em 2013 — continue a ser inaceitavelmente elevado. Preocupante é o facto de os utentes mais vulneráveis da estrada, como ciclistas, peões e, em especial, idosos, serem os mais afetados. Manifesta particular preocupação com o facto de o número de acidentes mortais com ciclistas ter inclusivamente aumentado em relação a 2010;

26. salienta a importância da segurança rodoviária para garantir modos de transporte sustentáveis, como andar de bicicleta e a pé, e o impacto positivo que tem na agenda para a saúde o facto de se incentivar mais as pessoas a praticarem uma mobilidade ativa. Estas questões devem ser parte integrante dos planos de mobilidade urbana sustentável e seria vantajoso que para tal fossem disponibilizadas novas orientações;

27. insta a que se promova igualmente uma educação rodoviária adequada dos cidadãos, dado que há uma relação direta entre a educação rodoviária e os acidentes de viação;

28. recorda que o CR já avalizara os objetivos em matéria de segurança rodoviária estabelecidos no Livro Branco sobre os Transportes de 2011, que almejavam uma aproximação das «zero mortes» no transporte rodoviário até 2050 e uma redução para metade do número de vítimas mortais em acidentes de viação até 2020, em comparação com 2010;

⁽⁵⁾ CdR 256/2009 fin.

29. reconhece que os esforços para melhorar a segurança através da conceção dos veículos e a utilização de STI, como os sistemas de assistência aos condutores (em particular soluções de V2I e V2V), irão reduzir o nível de sinistralidade, mas considera que os órgãos de poder local e regional têm de ir mais longe para incentivar o recurso a uma conceção mais segura dos veículos, por exemplo, através de processos de adjudicação de contratos;

30. recomenda que as soluções baseadas em STI explorem também a possibilidade de promover uma mudança efetiva no comportamento dos condutores com ganhos em termos de ambiente, segurança rodoviária e eficiência energética;

31. congratula-se com a proposta da Comissão Europeia de abordar a segurança rodoviária urbana no âmbito do pacote de mobilidade urbana e regista que a Comissão está empenhada na recolha e divulgação de exemplos de boas práticas em matéria de planeamento da segurança rodoviária, bem como na análise de medidas para reduzir o número de lesões graves resultantes de acidentes de viação em zonas urbanas. Tal exercício não se deveria limitar aos próximos dois anos, como sugerido, antes poder adotar, se necessário, um caráter permanente;

32. regozija-se com a recomendação da Comissão Europeia para que os Estados-Membros assegurem uma recolha adequada de dados sobre indicadores de segurança rodoviária tão detalhados quanto possível e incentiva os órgãos de poder local a utilizar esses dados para análises e planificação da segurança rodoviária a nível local. É reconhecido que o impacto das intervenções de engenharia é, em última análise, limitado e que, ao utilizar os dados relativos à segurança rodoviária, é possível identificar as categorias de pessoas mais envolvidas em acidentes rodoviários. Tal permitirá desenvolver campanhas e programas comportamentais mais específicos e orientados em matéria de segurança rodoviária;

33. salienta que, em conformidade com os princípios da subsidiariedade e da governação a vários níveis, os órgãos de poder local e regional têm a responsabilidade de elaborar políticas de segurança rodoviária adaptadas às especificidades locais no âmbito de um mandato que se centra na resolução de problemas locais. Os planos de mobilidade urbana sustentável podem ser um instrumento eficaz para promover uma abordagem integrada da segurança rodoviária a nível local;

Logística urbana

34. salienta que o papel do transporte de mercadorias e da logística não pode ser subestimado. Embora a logística urbana represente uma parte relativamente pequena do tráfego urbano, ocupa um espaço rodoviário urbano considerável, por exemplo, para carga e descarga, contribuindo assim para o congestionamento e para diversos outros problemas. Os veículos de transporte urbano de mercadorias também contribuem de forma desproporcionada para a poluição atmosférica e sonora e estão frequentemente envolvidos em acidentes graves com os utentes mais vulneráveis da estrada, como os peões e ciclistas. Assim sendo, uma otimização da logística urbana teria um impacto positivo em todo o sistema de transportes urbanos;

35. sublinha que há um grande potencial no que se refere à introdução de novas tecnologias, como é, por exemplo, o caso das soluções de combustíveis alternativos. É reconhecido que o desenvolvimento e a rápida implantação de veículos ecológicos nas cidades podem ter efeitos benéficos imediatos na redução da dependência do petróleo e na saúde devido à melhoria da qualidade do ar e à redução do ruído. O CR reitera o seu apoio ao objetivo do Livro Branco sobre os Transportes de 2011 de lograr uma logística urbana praticamente isenta de CO₂ nos grandes centros urbanos até 2030;

36. salienta que, em especial para os operadores de menor dimensão, a sustentabilidade económica da introdução de veículos mais limpos nas frotas de logística urbana poderá requerer um mecanismo de incentivos baseado nos ganhos associados às externalidades. Neste contexto, dever-se-iam definir objetivos quantitativos para o parque automóvel público e privado;

37. acolhe favoravelmente a inclusão da questão da logística urbana no pacote de mobilidade urbana, nomeadamente porque a logística urbana é amplamente descurada no planeamento dos transportes urbanos;

38. congratula-se com o compromisso assumido pela Comissão Europeia de tomar medidas no que diz respeito à divulgação e adoção de boas práticas em matéria de logística urbana e, em especial, de facultar documentos de orientação sobre a forma de melhorar o desempenho da logística urbana e facilitar a aquisição de veículos menos poluentes e mais seguros através da revisão do âmbito de aplicação do Portal de Veículos Não Poluentes (<http://www.cleanvehicle.eu>);

39. reconhece que faltam ainda dados e informação em torno dos fluxos de mercadorias para ajudar as zonas urbanas a programar melhor os movimentos de mercadorias nas suas zonas. Associados às aplicações dos STI, tais dados e informação permitirão às autoridades urbanas compreender melhor os requisitos logísticos urbanos, contribuir para melhorar a eficiência da circulação e identificar percursos mais adequados para os veículos, o que resultará numa redução das emissões;

40. aceita a posição da Comissão Europeia, segundo a qual a logística urbana deve ser tida devidamente em conta pelos Estados-Membros na sua abordagem nacional da mobilidade urbana e, em particular, dos planos de mobilidade urbana sustentável;

Sistemas de transporte urbano inteligentes

41. reitera que reconhece o potencial dos STI para a otimização da mobilidade urbana e consecução de objetivos políticos, como maior segurança e menor congestionamento. As tecnologias da informação desempenham um papel essencial no apoio aos novos padrões de mobilidade baseados na utilização combinada de todos os modos de transporte (por exemplo, informações, em tempo real, sobre o tráfego e as viagens multimodais, sistemas integrados de bilhética eletrónica multimodal, sistemas de partilha de automóveis e de bicicletas);

42. lamenta que as aplicações de STI sejam ainda empregues de forma muito fragmentada, devido à falta de interoperabilidade e de cooperação eficaz. Concorda com o ponto de vista da Comissão Europeia, segundo o qual os STI só poderão realizar todo o seu potencial caso sejam implantados em grande escala em toda a Europa. A coerência e a interoperabilidade são essenciais para as viagens transfronteiras e a livre circulação na UE. O mesmo se aplica às zonas urbanas, que são frequentemente importantes nós da rede transeuropeia de transportes;

43. insta a que se apoiem as iniciativas dos órgãos de poder local no domínio da implantação de sistemas de transportes inteligentes. É preciso acelerar a introdução de melhorias técnicas e tecnológicas que contribuam para a mobilidade, eficiência, segurança e qualidade do transporte urbano;

44. recorda que a Comissão Europeia já tomou iniciativas em matéria de interoperabilidade e a coerência dos STI, nomeadamente estabelecendo um quadro jurídico com a Diretiva 2010/40/UE (a Diretiva STI) e criando um grupo de peritos para os STI urbanos, que já elaborou orientações para a implantação das principais aplicações STI em zonas urbanas;

45. neste contexto, acolhe favoravelmente o compromisso assumido pela Comissão Europeia de prosseguir o seu trabalho neste domínio, bem como a sua intenção de completar a legislação em vigor em matéria de acesso aos dados de tráfego e de viagem, preparar as especificações para os serviços de informações de tráfego em tempo real e de informações multimodais, previstos na Diretiva STI (2010/40/UE) e facilitar a implantação de sistemas de comunicações veículo-veículo e veículo-infraestrutura nas zonas urbanas. No entanto, em todos estes casos, a proteção dos dados e o respeito da privacidade são uma condição prévia para a aceitação de tais sistemas e devem ser plenamente respeitados;

Alterações climáticas, qualidade do ar e poluição sonora

46. lamenta que a qualidade do ar e as alterações climáticas não sejam abordadas adequadamente na comunicação. Quanto mais as alterações climáticas se fazem sentir, maior será o número de dias em que os sistemas de transporte são confrontados com condições meteorológicas extremas. Caso não sejam tomadas medidas para adaptar os nossos sistemas de transporte a estes fenómenos, são de prever mais perturbações e custos sociais e económicos mais elevados;

47. salienta que, por muitas outras razões, a qualidade do ar é uma questão de grande relevância em muitos municípios da Europa, com custos humanos associados à fraca qualidade do ar superiores aos dos acidentes de viação, tornando-a assim a principal causa ambiental de morte prematura na UE. Também afeta negativamente a qualidade de vida devido à asma ou a dificuldades respiratórias. A poluição do ar é causa de dias de trabalho perdidos e de elevados custos de saúde, sendo os grupos vulneráveis, como crianças, asmáticos e idosos, os mais afetados. Prejudica também os ecossistemas devido a um excesso de poluição induzida pelo azoto (eutrofização) e devido à chuva ácida. Os custos diretos para a sociedade resultantes da poluição atmosférica, incluindo os danos causados às culturas e aos edifícios, ascendem a cerca de 23 mil milhões de euros por ano, e estima-se que os custos externos dos impactos na saúde são de 330 a 940 mil milhões de euros (entre 3 % e 9 % do PIB da UE);

48. regista que, devido à violação dos limites sanitários fixados pela UE para o NO₂, muitos governos dos Estados-Membros têm sido confrontados com procedimentos por infração iniciados pela Comissão Europeia, com a possibilidade de lhes serem aplicadas multas substanciais que estes podem imputar aos órgãos de poder local e aos organismos públicos que foram incapazes de tomar medidas adequadas no âmbito das suas competências. No entanto, há que agir com cautela. Está comprovado que a violação dos limites a nível local se deve, muitas vezes, também à inadequação das políticas nacionais e europeias a aplicar na fonte. É necessária uma abordagem a vários níveis, em que cada um dos níveis de governação (europeu, nacional, regional e local) assume a sua responsabilidade e adota as medidas que pode e deve adotar;

49. assinala que todos os elementos dos planos de mobilidade urbana sustentável podem contribuir para melhorar a qualidade do ar. As soluções de STI asseguram deslocações mais eficientes. Uma melhor gestão da logística urbana reduz o ruído e o congestionamento e melhora a eficiência das deslocações. A regulação do acesso de veículos em zona urbana pode ser utilizada para proibir veículos excessivamente poluentes e encorajar a utilização de veículos hipocarbónicos mais silenciosos. Além disso, pode-se incentivar um melhor comportamento ao volante adotando medidas de segurança rodoviária, o que deve ajudar a reduzir as emissões globais e, simultaneamente, o número de acidentes na rede de transporte e o congestionamento que frequentemente lhes está associado; São disso bom exemplo diversas iniciativas, como a CIVITAS ou o projeto Ecostars;

50. considera que as medidas incluídas nos planos de mobilidade urbana sustentável devem aumentar o número de pessoas que se deslocam a pé, de bicicleta ou nos transportes públicos, não só reduzindo as emissões e o ruído do tráfego rodoviário, mas também melhorando a acessibilidade para todos, aumentando a igualdade no sistema de transportes, promovendo a atividade física e melhorando a saúde pública;

51. recorda que a legislação da UE em vigor em matéria de qualidade do ar, ruído e tributação automóvel está atualmente a ser revista e apela à sua adaptação ao espírito da comunicação em apreço;

52. considera importante que as cidades sujeitas ao risco de poluição sonora se dotem de um plano de zonagem acústica que lhes permita classificar o território em função de níveis máximos de ruído admitidos e definir as zonas urbanas e suburbanas em que o impacto do ruído deve ser mínimo, sobretudo na proximidade de parques, escolas, hospitais e estruturas residenciais para idosos;

53. solicita, por conseguinte, que tanto a UE como os Estados-Membros traduzam as preocupações relativas à poluição do ar e sonora em ações concretas, levadas a cabo através dos planos de mobilidade urbana sustentável;

Reforço do apoio da UE

54. saúda o compromisso assumido pela Comissão Europeia de reforçar o apoio da UE à mobilidade urbana sustentável nos domínios da cooperação, experiência e partilha de boas práticas, investigação e inovação, apoio financeiro e cooperação internacional;

55. regozija-se, em particular, com a intenção de melhorar o atual Observatório da Mobilidade Urbana ELTIS, integrando nele o atual portal dos planos de mobilidade (*portal Mobility Plans*) para o tornar num centro abrangente de conhecimentos. Tal permitirá consolidar informações sobre o planeamento dos transportes urbanos de toda a UE e reforçar a plataforma europeia dos planos de mobilidade urbana sustentável, disponibilizando aos órgãos de poder local e regional os instrumentos necessários para uma aplicação eficaz desses planos;

56. concorda com a proposta de criação de um quadro de indicadores da mobilidade urbana, já aventada no Livro Branco sobre os Transportes de 2011, com indicadores harmonizados que permitam aferir e comparar os progressos realizados nas zonas urbanas em toda a UE;

57. faz notar, no entanto, que qualquer quadro de indicadores necessita de ser cuidadosamente elaborado, para não se transformar num mero sistema de classificação. Os quadros de indicadores da mobilidade urbana devem ser específicos a cada cidade, de molde a estabelecer um quadro de referência temporal e a integrar uma série de indicadores-chave (por exemplo, distribuição modal, acessibilidade, veículos de baixo consumo, qualidade do ar e saúde). As subseqüentes candidaturas a financiamento da UE devem referir especificamente de que forma o projeto melhorará a pontuação de referência e se repercutirá nela, devendo os quadros de indicadores ser revistos anualmente;

58. refere que as cidades estão sujeitas a uma grande pressão devido ao aumento do número de veículos. Os serviços de *carsharing* (aluguer ou utilização partilhada de veículos) criados em algumas cidades europeias podem aliviar consideravelmente esta situação. No entanto, esta evolução não é igual em todos os países europeus, embora o projeto europeu MOMO tenha demonstrado um grande potencial. A Comissão deveria incluir explicitamente os «modelos de aluguer ou utilização partilhada» (partilha de bicicleta, partilha de carro, copropriedade de viaturas) nas suas estratégias;

59. insta a que o apoio financeiro para uma mobilidade urbana sustentável, através dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI), se faça acompanhar por orientações da Comissão Europeia destinadas aos órgãos de poder local e regional quanto à forma como os FEEI podem ser utilizados de maneira mais sistemática para financiar pacotes integrados de medidas no domínio da mobilidade urbana, incluindo através dos novos instrumentos, como os investimentos territoriais integrados. Além disso, são necessárias orientações sobre como deverão ser elaborados os planos de mobilidade para demonstrar que são investimentos rentáveis e para explorar as sinergias com outras fontes de financiamento da UE, como o programa Horizonte 2020;

60. acolhe favoravelmente a intenção da Comissão de dar mais atenção às cidades de pequena e média dimensão, que desempenham um papel fundamental para o sistema urbano europeu no seu conjunto. Além disso, estas cidades encerram grande potencial decorrente das vantagens sociais, ambientais e institucionais associadas à sua dimensão mais reduzida. Os problemas ligados à mobilidade urbana não são um fenómeno exclusivo das grandes metrópoles, com a agravante de as cidades de pequena e média dimensão terem maiores dificuldades para financiar projetos de melhoria da mobilidade urbana devido ao seu custo elevado e às menores economias de escala;
61. entende que é aconselhável associar os planos de mobilidade urbana sustentável às ações levadas a cabo pelos municípios no âmbito do Pacto de Autarcas. O envolvimento voluntário dos municípios no Pacto de Autarcas pode servir de modelo para promover a adesão aos planos de mobilidade urbana sustentável;
62. frisa que em muitas cidades, em particular nos Estados-Membros mais recentes, as transformações económicas e sociais alteraram radicalmente as funções de determinadas zonas urbanas e provocaram, por conseguinte, mudanças fundamentais nos fluxos de transportes. Estas mudanças exigem amiúde uma reestruturação global e extremamente dispendiosa de todos os tipos de infraestruturas de transportes. Para estas cidades, é, pois, essencial começar por proceder à reestruturação destas infraestruturas de base — com o apoio dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI) —, a fim de garantir a sua operacionalidade e funcionalidade. Importa, por isso, não limitar o apoio dos FEEI às redes RTE-T mas alargá-lo ao financiamento de comunicações e infraestruturas locais para transportes públicos e alternativos que manifestamente contribuam para a mobilidade urbana;
63. considera que, se os planos de mobilidade urbana sustentável forem elaborados de acordo com as orientações da UE, poder-se-á pressupor que estão adaptados às exigências de mobilidade dos cidadãos locais e que contam com o apoio das partes interessadas e políticos locais. Os planos de mobilidade urbana sustentável podem garantir que os recursos financeiros se integram num programa e planeamento mais vastos que contam com o apoio político a nível local;
64. apoia a sugestão de que a concessão de financiamento ao abrigo dos fundos de coesão e de desenvolvimento regional esteja subordinada à apresentação, pelas cidades e regiões, de um certificado de auditoria coerente e independente que ateste o seu desempenho em termos de mobilidade urbana sustentável.

Bruxelas, 25 de junho de 2014

O Presidentado
Comité das Regiões
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
