



Estrasburgo, 14.12.2021
COM(2021) 811 final

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

O novo quadro da UE para a mobilidade urbana

{SWD(2021) 470 final}

1 INTRODUÇÃO

1. A Europa é uma das regiões mais urbanizadas do mundo¹, com uma grande variedade de cidades que são importantes polos de atividade económica e social. No que diz respeito ao planeamento urbano e à qualidade de vida urbana, as cidades europeias são frequentemente encaradas pelo resto do mundo como locais atrativos para visitar, viver, estudar, trabalhar e fazer negócios, sendo a mobilidade e os transportes essenciais. Principais pontos de ligação, as cidades são componentes fundamentais da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), que constitui a espinha dorsal do espaço único europeu dos transportes, e são essenciais para o bom funcionamento do mercado único. Muitas cidades europeias são pioneiras a nível mundial no que diz respeito à inovação no domínio dos transportes, ao planeamento da mobilidade urbana sustentável e à aplicação de objetivos ambiciosos em matéria de clima e segurança rodoviária.
2. Não obstante, as cidades continuam a enfrentar desafios importantes para continuarem a melhorar a mobilidade e os seus sistemas de transportes. Ao mesmo tempo, têm ainda de abordar plenamente as consequências negativas dos transportes para a sociedade, a saúde e o ambiente, nomeadamente a criação de emissões de gases com efeito de estufa, a poluição atmosférica e sonora, bem como o congestionamento e as mortes na estrada. Estes desafios – bem como a visão para o futuro – foram sublinhados no Pacto Ecológico Europeu², na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente (EMSI)³, no pacote «Objetivo 55»⁴, no plano de ação para a poluição zero⁵ e no «Plano Europeu de Luta contra o Cancro»⁶.
3. A Conferência das Partes no Acordo de Paris em Glasgow (COP26) chamou a atenção para o cumprimento dos compromissos internacionais em matéria de clima, à semelhança do que a União está a fazer com o Pacto Ecológico Europeu. A mobilidade urbana pode dar um contributo importante, não só reduzindo a quantidade considerável de emissões de gases com efeito de estufa que provoca, mas também tornando-se menos poluente, menos congestionante e mais segura. Tal como corroborado pelo plano de ação da União para 2030 em matéria de clima⁷, a implantação de veículos com emissões nulas no contexto urbano apenas permitirá alcançar uma parte destes objetivos. Deve ser conferida uma prioridade clara, a nível nacional e local, ao desenvolvimento dos transportes públicos, das deslocações a pé e de bicicleta, bem como de serviços de mobilidade partilhada e conectada.
4. A mobilidade é um aspeto crítico da inclusão social e um fator determinante para o bem-estar humano, especialmente para os grupos desfavorecidos. Os transportes, reconhecidos como serviços essenciais no Pilar Europeu dos Direitos Sociais, satisfazem uma necessidade básica de integração dos cidadãos na sociedade e no mercado de trabalho, absorvendo uma parte significativa das despesas dos agregados familiares. O reforço da conectividade e da abertura do mercado contribuiu para ligar as redes de transportes,

¹ 70.9 % vivem em zonas urbanas <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

² COM (2019) 640 final

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/IP_21_3541

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_pt.pdf/.
Sublinha a importância de estabelecer um elo entre os transportes e a saúde.

⁷ Reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_en

aproximando a UE e tornando-a mais tangível e acessível aos viajantes. Estes objetivos são igualmente salientados na proposta da Comissão de recomendação do Conselho sobre a garantia de uma transição justa para a neutralidade climática⁸, que proporciona um quadro comum e um entendimento comum de políticas e investimentos abrangentes, necessários para assegurar uma transição justa, incluindo os transportes.

5. Por um lado, a pandemia de COVID-19 perturbou a mobilidade e os transportes. Por outro lado, e especialmente nas cidades, a pandemia suscitou também a melhoria das infraestruturas para a mobilidade ativa. Por conseguinte, é mais do que necessário sair da crise com um sistema de mobilidade urbana mais resiliente, mais inteligente e mais sustentável, crucial para a resiliência global do sistema de transportes e da economia. A resposta a estes desafios promete nós urbanos mais sustentáveis, com uma melhor qualidade de vida e uma melhor conectividade, acessibilidade de preços e serviços de mobilidade para as zonas urbanas e rurais circundantes. Para concretizar a transição fundamental em matéria de mobilidade urbana, são necessárias medidas e investimentos rápidos e significativos a nível da UE, nacional, regional e, em particular, local.
6. O pacote de mobilidade urbana de 2013⁹ centrou-se na catalisação de ações conjuntas a nível local, nacional e europeu para dar resposta a estes desafios societais. A sua avaliação¹⁰ destacou várias questões, em especial a falta de adoção, à escala da UE, de planos de mobilidade urbana sustentável¹¹ (PMUS), um elemento central da abordagem. Outras questões incluem a falta de uma recolha coerente de dados sobre a mobilidade urbana e a necessidade de um melhor quadro de governação da UE, em que os Estados-Membros, as autoridades regionais e locais estejam mais envolvidos. As autoridades locais devem dispor de apoio para estabelecer uma melhor correlação entre as estratégias de transporte transfronteiriço e os planos de mobilidade urbana sustentável, o reforço das capacidades e a formação, bem como um melhor planeamento urbano. Por conseguinte, são necessários mais esforços para que as cidades europeias possam reduzir os gases com efeito de estufa e as emissões de poluentes atmosféricos, o congestionamento e o número de vítimas de acidentes rodoviários.
7. A rede transeuropeia de transportes (RTE-T) assenta na mobilidade urbana para as ligações «do primeiro ao último quilómetro» tanto para os passageiros como para as mercadorias. Os municípios e as regiões devem desempenhar um papel ainda mais importante na RTE-T do futuro, a fim de melhorar a mobilidade e os fluxos de transporte. Este objetivo pode ser alcançado garantindo um melhor funcionamento dos nós urbanos no quadro geral e uma melhor participação das autoridades locais na governação da RTE-T.
8. Consequentemente, a fim de contribuir para os objetivos cada vez mais ambiciosos da UE em matéria de clima, ambiente, digital, saúde e sociedade, a UE tem de tomar medidas mais decisivas em matéria de mobilidade urbana, a fim de passar da atual abordagem baseada nos fluxos de tráfego para uma abordagem baseada na deslocação de pessoas e bens de forma mais sustentável. Isto significa uma espinha dorsal mais forte dos transportes coletivos/públicos, melhores opções de mobilidade ativa (por exemplo, a pé, de bicicleta) e uma logística urbana e das entregas no último quilómetro eficiente e de emissões nulas. Embora essa multimodalidade deva constituir o nosso princípio orientador para a

⁸ COM (2021)801

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹¹ Ver Anexo de https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF e <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

mobilidade urbana, a mobilidade de emissões nulas e conectada e automatizada será uma componente fundamental da transição para um futuro urbano com impacto neutro no clima, que também permita às zonas suburbanas e rurais estabelecer uma ligação sustentável com as cidades. É necessária uma melhor gestão dos transportes e da mobilidade utilizando plataformas multimodais e soluções digitais para aumentar a eficiência a nível do sistema.

2 O NOVO QUADRO DA UE PARA A MOBILIDADE URBANA

9. A transição para uma mobilidade urbana segura, acessível, inclusiva, inteligente, resiliente e sem emissões exige uma ênfase clara na mobilidade ativa, coletiva e partilhada, assente em soluções com emissões baixas ou nulas. Apela, por conseguinte, a uma ação redobrada e acelerada, além de novos investimentos; Além disso, deve ser dada especial atenção aos transportes públicos, à multimodalidade e às infraestruturas de mobilidade ativa. Este objetivo deve ser alcançado através do reforço dos instrumentos existentes e complementando-os também com novos instrumentos. Com base numa análise aprofundada, é aqui apresentado um novo quadro da UE para a mobilidade urbana, a fim de apoiar os Estados-Membros, as regiões, os municípios e outras partes interessadas na transformação necessária.

2.1 Uma abordagem reforçada dos nós urbanos da RTE-T

10. As cidades são elementos importantes para o bom funcionamento da **rede RTE-T**. No entanto, os pontos de estrangulamento da rede, as ligações em falta ou as ligações deficientes continuam a colocar importantes desafios para a integração dos nós urbanos na rede RTE-T.

Passageiros

11. Os nós urbanos não são importantes exclusivamente para as pessoas que vivem nas cidades. Cerca de um terço da população vive em aldeias, pequenas cidades e zonas periurbanas nos arredores das cidades e está muitas vezes dependente de carros particulares para chegar a nós urbanos próximos para se deslocar para o trabalho ou a escola, socializar, viajar ou fazer compras. No entanto, isto significa, por sua vez, que as cidades enfrentam continuamente congestionamento e poluição, com um elevado número de automóveis a entrar e sair todos os dias, o que tem repercussões negativas também em termos de segurança rodoviária. Do mesmo modo, os transportes públicos enfrentam desafios para fazer face à elevada procura durante as horas de ponta, e as redes ferroviárias e rodoviárias congestionadas, os comboios, os elétricos, os autocarros e os metropolitanos podem enfrentar limitações que comprometem o fluxo de tráfego não só nos nós urbanos, mas em toda a rede RTE-T.
12. A necessidade de uma conectividade eficiente e inclusiva entre as zonas rurais, periurbanas e urbanas através de opções de mobilidade sustentável foi reconhecida a nível da UE¹². Tal inclui ligações integradas entre zonas rurais, suburbanas e urbanas no planeamento da rede RTE-T e ligações entre essas zonas e as cidades. São necessárias infraestruturas mais adequadas para aumentar a percentagem de transportes públicos. Isto significa, por exemplo, plataformas multimodais com estações/paragens eficazmente interligadas com caminhos de ferro urbanos, metropolitano, elétrico, autocarro, serviços de mobilidade

¹² Uma visão a longo prazo para as zonas rurais da UE https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en

partilhada e instalações de estacionamento e transporte melhores e maiores, mais bem equipadas com parques de bicicletas adequados e pontos de carregamento e abastecimento acessíveis ao público para os veículos com emissões baixas ou nulas¹³. A conceção de todas estas instalações exige também consagrar uma maior atenção às pessoas com deficiência.

Transporte de mercadorias

13. A interconectividade entre as ligações de longo curso e as ligações «do primeiro ao último quilómetro» para um transporte eficiente de mercadorias é fundamental para o bom funcionamento da RTE-T e deve ser mais bem refletida no planeamento urbano e regional. Por exemplo, para apoiar uma logística sem emissões mais rápida e eficiente nos nós urbanos, é necessário um número suficiente de terminais multimodais e centros de consolidação de mercadorias.
14. A implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento para veículos com emissões baixas ou nulas nestes centros e plataformas logísticas é particularmente importante para os veículos de entrega e os camiões de longo curso¹⁴. As soluções alternativas de entrega, como as bicicletas de carga e as vias navegáveis interiores, devem também ser consideradas e mais bem utilizadas na logística urbana, podendo as entregas automatizadas e os drones (aeronaves não tripuladas) ser cada vez mais utilizados no futuro, se for caso disso.
15. Para colmatar estas deficiências no transporte de passageiros e de mercadorias, o Regulamento RTE-T deve ser reforçado de modo a incluir a mobilidade urbana, essencial para o bom funcionamento global da rede. Ao mesmo tempo, as cidades têm de manter um nível suficiente de flexibilidade, no pleno respeito da subsidiariedade. Por conseguinte, a proposta de revisão do Regulamento RTE-T prevê uma abordagem reforçada para um maior número de nós urbanos¹⁵. Estes nós urbanos são os pontos de partida e os destinos finais («primeiro e último quilómetro») para passageiros e mercadorias que circulam na RTE-T, bem como pontos de transferência dentro ou entre diferentes modos de transporte, com uma forte incidência nos transportes públicos. A revisão aborda igualmente as deficiências identificadas pelo Tribunal de Contas no seu relatório especial de 2020¹⁶ e dá seguimento às suas recomendações.

A Comissão propõe a revisão do Regulamento RTE-T e exige, em especial para os nós urbanos:

- a adoção de planos de mobilidade urbana sustentável, tendo em conta a importância global de facilitar os fluxos de transporte transeuropeus de mais longa distância, de tornar os transportes drasticamente menos poluentes nas cidades, de incentivar a mobilidade sem emissões, incluindo a mobilidade ativa, coletiva e partilhada, e de reduzir a intensidade energética dos transportes;

¹³ Proposta da Comissão de regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos [Regulamento relativo à Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIR)]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

¹⁴ O Regulamento relativo à Infraestrutura para Combustíveis Alternativos também irá abordar esta questão.

¹⁵ A proposta da Comissão aumenta o seu número para 424, abrangendo efetivamente todas as cidades com mais de 100 000 habitantes (ou, se numa região NUTS 2 não existir esse nó urbano com uma população superior a 100 000 habitantes, o principal nó dessa região NUTS 2).

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

- a recolha e apresentação de dados sobre mobilidade urbana que abranjam, no mínimo, as emissões de gases com efeito de estufa, o congestionamento, as vítimas mortais e lesões graves causadas por acidentes rodoviários, a quota modal para todos os modos de transporte e o acesso aos serviços de mobilidade¹⁷, bem como dados sobre a poluição atmosférica e sonora nas cidades;
- o desenvolvimento de plataformas multimodais de passageiros, incluindo instalações de estacionamento e transporte, para melhorar as ligações do primeiro ao último quilómetro e reforçar as capacidades necessárias para a conectividade de longo curso nos nós urbanos e entre estes;
- o desenvolvimento de terminais multimodais de mercadorias para assegurar uma logística urbana sustentável, com base numa análise exaustiva a nível dos Estados-Membros.

2.2 Uma abordagem reforçada dos planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS) e dos planos de gestão da mobilidade

16. Introduzidos em 2013, os planos de mobilidade urbana sustentável são uma pedra angular da mobilidade urbana da UE. Os PMUS ajudam a enfrentar os desafios da mobilidade em toda a zona urbana funcional, incluindo sinergias com planos espaciais, energéticos e climáticos. Nos últimos anos, foi desenvolvido com a comunidade um vasto compêndio de aconselhamento e orientação, tendo sido posteriormente disponibilizado às cidades e às partes interessadas um conjunto de orientações sobre o observatório da mobilidade urbana da UE¹⁸. Existe também um instrumento de autoavaliação para ajudar as cidades a compreender os pontos fortes e fracos dos seus PMUS¹⁹.
17. Porém, a avaliação do pacote de mobilidade urbana de 2013 revelou uma série de lacunas que impedem que os PMUS contribuam de forma mais eficaz para os objetivos e compromissos cada vez mais ambiciosos da UE em matéria de transportes, clima, saúde e sociedade, tal como estabelecido no Pacto Ecológico Europeu e na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente. Verificam-se disparidades na aplicação dos PMUS entre os Estados-Membros e no interior dos mesmos: muitas cidades ainda não dispõem de PMUS e as cidades que deles dispõem apresentam grandes variações do ponto de vista da qualidade. Além disso, é necessário envidar mais esforços para assegurar que os planos de logística urbana sustentável existentes sejam mais bem integrados no quadro dos PMUS e desenvolvidos e aplicados em toda a UE. Estas deficiências necessitam, em grande medida, de estar correlacionadas com a abordagem até agora não vinculativa e de ser corrigidas.
18. As autoridades locais e os profissionais do planeamento beneficiariam de instrumentos de planeamento complementares que abordem aspetos sistémicos da mobilidade, da energia e da sustentabilidade. Serão revistas as oportunidades de reforçar essas interfaces entre PMUS e outros planos urbanos relevantes que abranjam a energia (em especial os planos de ação em matéria de energia sustentável e clima (SECAP)) e a sustentabilidade.
19. Ao abrigo do Regulamento RTE-T revisto, são propostas obrigações para os PMUS para os nós urbanos existentes. Ao mesmo tempo, o âmbito dos PMUS deve ser complementado e melhorado, tendo em conta as ligações com as zonas rurais circundantes e a antecipação,

¹⁷ Percentagem da população com acesso adequado a serviços de mobilidade (por exemplo, transportes públicos).

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

bem como a necessidade, de indicadores e requisitos específicos em matéria de PMUS para os nós urbanos da RTE-T.

20. Por outro lado, a Comissão insta cada Estado-Membro a implementar um programa nacional de apoio às PMUS a longo prazo, com um gestor do programa a nível nacional. Esse programa poderá conter medidas jurídicas, financeiras e organizativas para ajudar a reforçar as capacidades e implementar PMUS em conformidade com as orientações europeias em matéria de PMUS²⁰.
21. Paralelamente, as organizações públicas e privadas, como empresas, hospitais, escolas ou atrações turísticas, devem ser incentivadas a desenvolver planos e ações de gestão da mobilidade que promovam meios de mobilidade com emissões baixas ou nulas, como os transportes públicos, a mobilidade ativa ou a mobilidade partilhada.

Ações a realizar pela Comissão:

- publicar, até ao final de 2022, uma recomendação da Comissão aos Estados-Membros sobre o programa nacional de apoio às regiões e aos municípios na implantação de planos eficazes de mobilidade urbana sustentável. Tal incluirá um conceito de PMUS melhorado, estabelecendo prioridades claras para favorecer soluções sustentáveis, incluindo transportes públicos, coletivos e ativos, e mobilidade partilhada (incluindo para as ligações entre zonas urbanas e rurais), integrando plenamente os aspetos da resiliência, bem como planos de logística urbana sustentáveis (SULP), com base em veículos e soluções com emissões nulas;
- incentivar a cooperação com o Pacto de Autarcas Europeu em matéria de alinhamento dos PMUS e dos planos de ação em matéria de energia sustentável e clima (SECAP);
- complementar e racionalizar o conjunto de orientações PMUS.

2.3 Acompanhamento dos progressos – indicadores de mobilidade urbana sustentável

22. Para compreender os progressos alcançados e melhorar os planos existentes, é necessário dispor de dados exaustivos. À medida que os órgãos de poder local tomam medidas individuais para a consecução dos objetivos políticos, torna-se cada vez mais evidente a falta de uma abordagem concertada em matéria de acompanhamento e de prestação de informações. Indicadores normalizados à escala da UE também facilitarão a partilha de boas práticas pelas cidades. Esta base comum de conhecimentos poderia, por sua vez, permitir-lhes adotar abordagens conjuntas a nível europeu para implementar planos de mobilidade urbana sustentável.
23. Num projeto-piloto com várias cidades da UE, a Comissão testou um conjunto de indicadores de mobilidade urbana sustentável – como a acessibilidade dos preços dos transportes públicos, as vítimas mortais e lesões nas estradas, as emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos, o congestionamento e a repartição modal – e forneceu um instrumento de avaliação comparativa²¹. As reações recebidas forneceram orientações sobre a forma de melhorar o conjunto de indicadores, em especial para garantir

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

que a metodologia seja simplificada e beneficie de apoio e empenho a longo prazo. Identificou igualmente a necessidade de prestar apoio às cidades, aumentar os recursos pertinentes das autoridades locais e apoiar a aquisição de dados.

24. Além disso, foi identificada a necessidade de os Estados-Membros serem devidamente envolvidos no processo, uma vez que vários Estados-Membros não recolhem sistematicamente dados pertinentes. Trata-se de uma questão particularmente importante para os nós urbanos da RTE-T, já que são partes vitais da rede RTE-T.
25. Com base no que precede, propõe-se uma abordagem preparatória faseada. Começar-se-á por aperfeiçoar os indicadores, apoiando subsequentemente as cidades e os Estados-Membros na recolha dos dados necessários, tendo em conta os requisitos propostos para a recolha de dados pelos nós urbanos na RTE-T.

Por conseguinte, a fim de aumentar a utilização dos indicadores, a Comissão irá:

- até ao final de 2022, melhorar e racionalizar o conjunto de 19 indicadores de mobilidade urbana sustentável já identificados, bem como o respetivo instrumento de avaliação comparativa;
- em 2023, lançará uma ação de apoio ao programa ao abrigo do Mecanismo Interligar a Europa nos Estados-Membros tendo em vista a recolha de dados para indicadores de mobilidade harmonizados, a fim de acompanhar os progressos alcançados pelos nós urbanos da RTE-T no sentido da mobilidade urbana sustentável.

2.4 Serviços de transportes públicos atrativos, apoiados por uma abordagem multimodal e pela digitalização

26. Os transportes públicos, como o caminho de ferro urbano, os metropolitanos, os elétricos, os autocarros, os autocarros aquáticos, os ferries ou os teleféricos, representam as vias mais seguras, eficientes e sustentáveis para o transporte de um grande número de pessoas. Os transportes públicos oferecem também opções de mobilidade inclusivas e a preços acessíveis, permitindo a coesão social e o desenvolvimento económico local. É por esta razão que a Comissão propõe hoje que os nós urbanos da rede RTE-T desenvolvam planos de mobilidade urbana sustentável que visem aumentar a utilização dos transportes públicos e promovam, no novo quadro de mobilidade urbana da UE, o reforço desta forma de transporte em todas as cidades e regiões.
27. Todavia, a avaliação do quadro político para 2013 revelou que, desde 2013, a utilização dos transportes públicos nas cidades europeias aumentou apenas ligeiramente e que a pandemia de COVID-19 afetou gravemente as operações de transporte público e as viagens. Algumas cidades demonstraram a eficiência das autoridades públicas e dos transportes locais, regionais ou nacionais que participam em campanhas destinadas a recuperar a confiança dos cidadãos e a instigá-los a utilizar os transportes públicos. É necessário fazer mais no que respeita aos transportes públicos e aspetos conexos, como os sistemas de informação multimodais e a bilhética inteligente. Este aspeto deve ser criteriosamente ponderado, em especial, no quadro reforçado dos PMUS.
28. Os transportes públicos criam emprego, promovem a acessibilidade territorial e a inclusão social e são fundamentais para a conectividade com as zonas rurais e periurbanas. A este respeito, o transporte ferroviário está bem posicionado para expandir a sua quota modal, incluindo nas zonas urbanas e nas zonas circundantes. O Ano Europeu do Transporte Ferroviário em 2021 constituiu uma boa oportunidade para relançar este processo.

29. No contexto de uma transição mais ampla para uma mobilidade sem emissões, o hidrogénio e, em especial, os autocarros elétricos a bateria já representam uma percentagem em rápido crescimento da frota de transportes públicos em toda a UE. A legislação relativa à infraestrutura para combustíveis alternativos²², atualmente em revisão no âmbito do pacote «Objetivo 55»²³, estabelece um quadro para completar a normalização das infraestruturas de carregamento a nível da UE, e a Diretiva Veículos Não Poluentes revista²⁴ estabelece objetivos nacionais para os contratos públicos de autocarros, camiões, automóveis e veículos comerciais ligeiros não poluentes para serviços como os transportes públicos, a recolha de resíduos ou o transporte de correio e encomendas. A Comissão deu prioridade ao apoio, em especial para a implantação das infraestruturas de carregamento e abastecimento necessárias, a fim de permitir uma transição harmoniosa para veículos com emissões nulas. A Comissão criou igualmente a Plataforma Autocarros Limpos Europa²⁵ para ajudar as cidades na transição para frotas de autocarros limpos.
30. A cobertura e acessibilidade dos transportes públicos nas cidades melhorou²⁶. Porém, é necessário envidar mais esforços para aumentar a sua qualidade e acessibilidade para as pessoas com deficiência e para assegurar uma melhor integração entre os transportes públicos e os serviços de mobilidade partilhada e a mobilidade ativa, incluindo os serviços de micromobilidade, a fim de cobrir o último quilómetro em que os pontos de acesso estão longe ou a frequência dos transportes públicos é baixa. Tal contribuirá igualmente para reduzir a necessidade de utilizar veículos motorizados, podendo assim contribuir para reduzir o congestionamento. Além disso, os transportes públicos e os serviços de mobilidade partilhada devem complementar-se mutuamente. Em alguns casos, a mobilidade partilhada e a pedido poderia fazer parte dos transportes públicos, em especial nas zonas rurais, integrados na mobilidade como modelos de serviços.
31. Os transportes públicos de boa qualidade servem tanto os trabalhadores pendulares como os viajantes, as famílias de rendimentos elevados e baixos, os idosos e os jovens, (mulheres e homens). Temos de adaptar as infraestruturas e os serviços de transportes públicos urbanos para garantir uma melhor acessibilidade²⁷, nomeadamente para servir melhor a população em envelhecimento em muitas cidades, bem como as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.
32. Para tal, os transportes públicos devem estar no centro do planeamento da mobilidade urbana sustentável, estar disponíveis, ser aliciantes e facilmente acessíveis para todos. Devem manter uma cultura de elevada segurança para proteger o público em geral, as crianças e os utilizadores vulneráveis e atrair novos grupos de pessoas. O planeamento dos transportes públicos deve igualmente abranger as ligações com as zonas fora do centro da cidade, incluindo as ligações aos subúrbios e às zonas rurais fora da cidade.

²² Diretiva 2014/94/UE relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.

²³ Proposta de regulamento da Comissão relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos [Regulamento relativo à Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIR)]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

²⁴ Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes a favor da mobilidade com nível baixo de emissões: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

²⁷ A este respeito, são aplicáveis o Regulamento 2021/782 relativo aos direitos dos passageiros dos serviços ferroviários e o Regulamento 181/2011 relativo aos direitos dos passageiros de autocarros.

33. Deve também ser consagrada maior atenção à digitalização e à automatização dos serviços de elétrico, autocarro, comboio urbano e metropolitano, aumentando a frequência dos serviços e reduzindo os custos de funcionamento. Além disso, são necessários mais dados sobre os fluxos reais de tráfego de pessoas para adaptar dinamicamente a capacidade, os itinerários e os horários dos transportes públicos em toda a cidade, em vez de continuarem a existir ofertas de transporte fixas estabelecidas historicamente.
34. De um modo mais geral, as soluções multimodais digitais são também fundamentais para aumentar a atratividade dos transportes públicos. Por conseguinte, as aplicações de mobilidade enquanto serviço (MaaS) devem ser desenvolvidas tendo os transportes públicos como a espinha dorsal. As autoridades responsáveis pelos transportes públicos devem assegurar que os passageiros disponham de horários de transporte público em tempo real e de opções multimodais. Tal exige que todas as partes interessadas procedam em conjunto para conciliar interesses comerciais e públicos na conceção e no funcionamento das aplicações MaaS. Uma oferta integrada que inclua um bilhete único ajudaria também a estabelecer ligações sem descontinuidades a viagens ferroviárias de longo curso e aumentar as opções de mobilidade para as pessoas que vivem em zonas remotas, as pessoas com mobilidade reduzida e os trabalhadores pendulares, incluindo de zonas rurais e periurbanas.
35. Além disso, é importante garantir que os prestadores de serviços de transporte urbano forneçam informações acessíveis para que os seus sítios Web, aplicações móveis, serviços de bilhética eletrónica, serviços de informação sobre viagens em tempo real, bilhética e máquinas de registo de chamadas cumpram os requisitos de acessibilidade em toda a UE²⁸.
36. Ao mesmo tempo, as mudanças relacionadas com a automatização e a digitalização colocarão também desafios aos transportes públicos, incluindo aos seus trabalhadores. Os postos de trabalho dos condutores correm, em especial, um risco elevado de serem automatizados²⁹. A requalificação e a melhoria das competências têm, por conseguinte, de desempenhar um papel importante na transição para transportes públicos sem emissões no futuro, e outras medidas têm de ser desenvolvidas no âmbito de um diálogo com os parceiros sociais. O Pacto Europeu para as Competências³⁰ ajudará a mobilizar as partes interessadas e incentivá-las-á a tomar medidas em matéria de melhoria de competências e requalificação.
37. Todos estes aspetos, firmemente estabelecidos no quadro dos PMUS, devem contribuir para melhorar os transportes públicos, tornando-os mais atrativos e, deste modo, promovendo a sua utilização para todos os grupos demográficos, incluindo os das zonas periurbanas e rurais. As regras em matéria de contratos públicos têm um papel importante a desempenhar na prestação eficiente de serviços de mobilidade urbana. A Comissão insta, pois, os Estados-Membros a prosseguirem os respetivos procedimentos de contratação pública, a fim de dar prioridade a soluções inovadoras, digitais, acessíveis, sustentáveis e multimodais.

Ações a realizar pela Comissão:

²⁸ Diretiva (UE) 2019/882 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos requisitos de acessibilidade dos produtos e serviços (de aplicação a partir de 2025): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>

²⁹ O documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha a estratégia de mobilidade sustentável e inteligente inclui uma análise mais aprofundada dos desafios relacionados com o emprego e as competências no setor dos transportes (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>)

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=pt>

- reforçar o seu financiamento (ver secção 5) e o apoio político (por exemplo, o conceito reforçado de PMUS) aos transportes públicos e trabalhar com as administrações nacionais e locais e todas as partes interessadas para assegurar que esta forma de transporte continua a ser a espinha dorsal da mobilidade urbana e para combater as desigualdades no acesso à rede de transportes públicos, incluindo a melhoria do acesso às estações ferroviárias;
- ponderar o fornecimento obrigatório de dados dos operadores em tempo real (por exemplo, informações sobre horários e perturbações), nomeadamente dos transportes públicos, através de pontos de acesso (dados) nacionais, na sua revisão do Regulamento Delegado (UE) 2017/1926 relativo aos serviços de informação sobre viagens multimodais, a adotar em 2022;
- propor que, no âmbito da RTE-T, os nós urbanos sejam obrigados a permitir aos passageiros aceder a informações, reservar, pagar as suas viagens e recuperar os seus bilhetes através de serviços de mobilidade digital multimodal, permitindo que os transportes públicos passem a ser a espinha dorsal da mobilidade coletiva nos nós urbanos até 2030.

2.5 Mobilidade mais saudável e segura: uma tônica renovada nas deslocações a pé, de bicicleta e na micromobilidade

38. Os modos de mobilidade ativa, como as deslocações a pé e de bicicleta, são formas de mobilidade de baixo custo e sem emissões, que podem também aduzir benefícios conexos para a saúde associados a estilos de vida mais ativos. A fim de desenvolver todo o seu potencial, devem ser devidamente tidos em conta nas políticas de mobilidade urbana a todos os níveis de governação e financiamento, planeamento dos transportes, sensibilização, atribuição de espaço, regulamentação em matéria de segurança e infraestruturas adequadas, com especial destaque para as pessoas com mobilidade reduzida, o que irá apoiar concomitantemente a execução do Plano Europeu de Luta contra o Cancro. É também por esta razão que a Comissão propõe hoje que os nós urbanos da rede RTE-T desenvolvam planos de mobilidade urbana sustentável que visem aumentar a utilização da mobilidade ativa e procura promover, no novo quadro de mobilidade urbana da UE, o reforço deste tipo de mobilidade em todas as cidades e regiões.
39. Os empregadores podem incentivar uma melhor saúde dos trabalhadores através da mobilidade ativa. As campanhas de promoção e os regimes de incentivos no local de trabalho, apoiados pelo investimento necessário em infraestruturas para facilitar as deslocações para o trabalho a pé e de bicicleta, contribuem para melhorar a saúde e o bem-estar dos trabalhadores.
40. Desde a epidemia de COVID-19, muitos órgãos de poder local têm vindo a tomar medidas, como a transformação dos parques de estacionamento ou o alargamento dos pavimentos pedonais, a fim de reafetar mais espaço público a modos sustentáveis, como a marcha a pé e a bicicleta. As infraestruturas rodoviárias constituem um espaço público suscetível de ser adaptado de molde a poder ser utilizado por todos de forma segura.
41. Os modos de mobilidade ativa podem fazer parte das viagens multimodais (especialmente da primeira à última milha) e oferecer igualmente uma solução de mobilidade porta a porta. Têm um grande potencial para melhorar a saúde humana graças à atividade física e aliviar o congestionamento, reduzindo assim o dióxido de carbono e as emissões, bem como a

poluição atmosférica e sonora. O investimento em infraestruturas de mobilidade ativa também acarreta benefícios económicos tangíveis³¹.

42. As bicicletas elétricas podem ser utilizadas por pessoas que vivem em zonas montanhosas ou nos subúrbios e pelas pessoas idosas, bem como por algumas pessoas com mobilidade reduzida, o que permite que um número substancialmente maior de pessoas se desloque e vá muito mais longe de bicicleta. As bicicletas elétricas de carga estão também a ser cada vez mais utilizadas nos serviços de entrega comercial. As bicicletas elétricas são atualmente o segmento da mobilidade eletrónica em mais rápido crescimento na Europa, com um aumento de 52 % nas vendas em 2020. Com a tendência atual, a UE está também a desenvolver uma base industrial mais forte para as bicicletas e tecnologias para os veículo de duas rodas. Estão a tornar-se mais inteligentes e é necessário fazer mais para aumentar os investimentos nas infraestruturas de ciclovias e aproveitar o potencial da digitalização e dos dados para aumentar a aceitação da bicicleta e a sua integração numa combinação multimodal.
43. O aumento do número de pessoas a pé e de bicicleta, a par da rápida emergência de trotinetas elétricas e de outras novas formas de micromobilidade, significa um maior número de utentes vulneráveis da estrada³² nas ruas das cidades. Todos os utentes da estrada, incluindo os motorizados, têm de se adaptar à nova paisagem, através de uma maior sensibilização e educação para a segurança rodoviária. Os utentes vulneráveis da estrada representam 70 % do número de vítimas mortais em acidentes de viação urbanos, pelo que este grupo merece mais atenção, especialmente para que a UE alcance o seu objetivo de «visão zero»³³, reduzindo o número de mortos e feridos na estrada para quase zero. Os aspetos relacionados com a segurança rodoviária merecem mais atenção e devem ser parte integrante de todos os níveis de planeamento da mobilidade urbana. Os utentes vulneráveis da estrada devem dispor de espaço suficiente; por exemplo, através da separação física dos percursos pedonais e para ciclomotores/micromobilidade do tráfego motorizado, sempre que possível. O financiamento da UE para projetos de mobilidade urbana e para projetos de infraestruturas urbanas deve exigir que os projetos sigam a abordagem do «sistema seguro». As cidades europeias já estão a aplicar medidas para reduzir os riscos relacionados com a velocidade, adaptando os limites máximos e prosseguindo os trabalhos no sentido de uma melhor gestão da velocidade.
44. Já antes da pandemia de COVID-19, muitos operadores tinham começado a prestar novos serviços de micromobilidade – tais como veículos de duas rodas sem doca ou baseados numa estação (elétricos) (bicicletas, trotinetas ou ciclomotores elétricos) e outros dispositivos de mobilidade pessoal – em muitas cidades da UE. Todavia, são aplicadas regras diferentes a nível nacional e local, muitas vezes mesmo dentro de um Estado-Membro, o que dificulta o cumprimento correto das regras locais pelos visitantes e dificulta a atividade dos operadores de sistemas de partilha que pretendem operar em mais do que um país.
45. Por conseguinte, está atualmente a ser publicada no Observatório da Mobilidade Urbana da UE uma orientação para as autoridades competentes, com base numa consulta estreita de

³¹ Cada euro investido na utilização de bicicletas nas principais artérias da cidade de Helsínquia gera um benefício de 3,6 euros [[Helsínquia realiza a primeira análise *Bikenomics* | CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](https://handshakecycling.eu)].

³² Os defensores destas formas de mobilidade falam frequentemente de «utentes da estrada valiosos», que reduzem o congestionamento e melhoram a qualidade do ar para todos.

³³ Quadro estratégico da UE para a segurança rodoviária 2021-2030 - Próximas etapas rumo a uma «visão zero», https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

todas as partes interessadas, sobre a utilização segura dos dispositivos de micromobilidade. O presente Guia Temático PMUS fornece as melhores práticas e as principais recomendações sobre a integração de dispositivos de micromobilidade no planeamento da mobilidade urbana, com o objetivo de alcançar uma utilização mais segura dos mesmos nas zonas urbanas. Ajudará a integrar a micromobilidade na abordagem «visão zero» e a atingir o objetivo a longo prazo da UE de se aproximar de zero mortes e feridos graves no transporte rodoviário.

Por conseguinte, a Comissão vai:

- propor, na versão revista do Regulamento RTE-T, requisitos relativos aos nós multimodais de passageiros nos nós urbanos, a fim de integrar melhor os modos de transporte ativos, além de requisitos para manter a continuidade e a acessibilidade das ciclovias, com o intuito de promover os modos de transporte ativos;
- reforçar o papel das deslocações a pé e de bicicleta nos documentos de orientação atualizados sobre PMUS;
- publicar hoje, no Observatório da Mobilidade Urbana da UE, um guia temático sobre a utilização segura de dispositivos de micromobilidade para ajudar os responsáveis pelo planeamento da mobilidade urbana e as autoridades locais a permitir a implantação segura de novos dispositivos nas ruas das cidades;
- com base na experiência adquirida a nível nacional e local em matéria de requisitos de segurança, elaborar regras sobre a segurança dos dispositivos de micromobilidade;
- fornecer, até ao final de 2022, orientações sobre os requisitos de qualidade das infraestruturas para os utentes da estrada vulneráveis no âmbito da auditoria inicial da fase de conceção ao abrigo da Diretiva 2008/96/CE³⁴ relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária.

2.6 Logística do transporte urbano de mercadorias e entregas no «quilómetro final» com emissões nulas

46. O transporte urbano de mercadorias (a logística), é essencial para o funcionamento das economias urbanas, sobretudo durante e após a pandemia de COVID-19, que resultou num aumento da atividade de comércio eletrónico e das entregas ao domicílio. As entregas de produtos do comércio eletrónico de consumo aumentaram 25 % em 2020 devido à pandemia, sendo provável que o aumento das entregas no «quilómetro final» persista³⁵.
47. Para além das características propostas para os nós urbanos na revisão do Regulamento RTE-T, é necessário acelerar a implantação de soluções sustentáveis e em rápido desenvolvimento, como as bicicletas de carga, utilizando novos modelos de distribuição, rotas dinâmicas e uma melhor utilização multimodal dos caminhos de ferro urbanos e das vias navegáveis interiores. Tal permitiria otimizar a utilização de veículos e infraestruturas e reduzir a necessidade de trajetos vazios e desnecessários.
48. Além disso, a dimensão do transporte de mercadorias deve ocupar um lugar de destaque no planeamento da mobilidade urbana sustentável, a fim de acelerar a sua implantação. É

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>

também necessário envidar mais esforços para assegurar que os planos de logística urbana sustentável existentes sejam mais bem integrados no quadro dos PMUS³⁶ e desenvolvidos e aplicados em toda a UE³⁷. Tal contribuirá para alcançar o objetivo de uma logística urbana com emissões nulas até 2030.

49. As ações neste domínio incidirão na implantação de soluções, tecnologias e veículos sem emissões para a logística urbana. A Comissão irá rever as normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados, a fim de avançar para veículos com emissões nulas neste setor. A proposta da Comissão relativa a normas mais ambiciosas em matéria de emissões de CO₂ para os veículos ligeiros também promoverá significativamente a implantação de veículos comerciais ligeiros com emissões nulas³⁸, utilizados na logística urbana.
50. Assegurar a participação das partes interessadas públicas e privadas é fundamental para otimizar a logística urbana e as entregas no «quilómetro final» em termos económicos, sociais e ambientais. A colaboração entre as autoridades locais e as partes interessadas do setor privado, os diálogos regulares entre todas as partes, a ligação em rede e os intercâmbios entre os responsáveis pelo planeamento das cidades são ações fundamentais, mencionadas pelas autoridades locais e pelas partes interessadas do setor privado³⁹, para desenvolver conhecimentos sobre a gestão e o planeamento sustentável da logística urbana. Além disso, é necessário envidar mais esforços a nível da UE para avaliar a necessidade de uma maior recolha e partilha de dados sobre o transporte urbano de mercadorias⁴⁰.

Por conseguinte, a Comissão:

- irá rever, até ao final de 2022, as normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados, a fim de transitar para veículos com emissões nulas neste setor;
- assegurar que os planos de logística urbana sustentável existentes sejam plenamente integrados no quadro dos PMUS;
- apoiar o diálogo e a colaboração entre todas as partes, a ligação em rede e os intercâmbios entre os responsáveis pelo planeamento das cidades;
- apoiar a partilha voluntária de dados entre todos os tipos de partes interessadas, a fim de tornar o transporte urbano de mercadorias mais eficiente, sustentável e competitivo⁴¹.

³⁶ Em outubro de 2019, foi publicado um guia temático específico no contexto dos PMUS: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf

³⁷ O estudo de 2021 concluiu que, embora 68 % das cidades da UE incluídas na amostra tivessem conhecimento das orientações relativas aos planos de logística urbana sustentável (PMUS), apenas 13 % dispõem de um PMUS específico, enquanto 58 % incluem elementos logísticos nos seus planos de mobilidade urbana sustentável.

³⁸ Proposta de regulamento que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

³⁹ idem

⁴⁰ De acordo com o estudo de informação, apenas 29 % das cidades da UE incluídas na amostra recolhem dados sobre logística urbana e apenas 32 % dispõem de um quadro de avaliação.

⁴¹ Tendo devidamente em conta as soluções que estão a ser desenvolvidas no Fórum de Transporte e Logística Digital (DTLF).

2.7 Digitalização, inovação e novos serviços de mobilidade

51. A digitalização tem um potencial inexplorado: tecnologias como a inteligência artificial, os gémeos digitais, as cadeias de blocos, a Internet das coisas, as soluções europeias para a navegação por satélite e a observação da Terra oferecem a promessa de tornar a mobilidade urbana mais inteligente, mais resiliente e mais sustentável.
52. Graças às novas aplicações e plataformas, os telemóveis inteligentes podem dar acesso a uma vasta gama de serviços. Por exemplo, as aplicações «Mobilidade enquanto serviço» podem ajudar na reserva e no pagamento de bilhetes para todas as ofertas de mobilidade. Quanto maior a continuidade nas viagens multimodais, mais os utilizadores as acolherão e aceitarão. No futuro, tanto os operadores de transportes como os passageiros terão a possibilidade de utilizar as carteiras europeias de identidade digital⁴² que os Estados-Membros emitirão para permitir que os cidadãos, residentes e empresas troquem e apresentem credenciais, incluindo para a mobilidade urbana.
53. Além disso, as ferramentas de gestão da mobilidade digital podem ajudar as autoridades responsáveis pelos transportes públicos a compreender com exatidão a utilização do espaço público, a realizar melhores investimentos em infraestruturas e veículos multimodais e a conceber e controlar eficazmente o cumprimento das regras.
54. Para continuar a apoiar uma melhor gestão do tráfego e da mobilidade, a revisão prevista da Diretiva STI⁴³ e do regulamento delegado revisto relativo aos serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE⁴⁴ reforçará a informação de tráfego em tempo real e os serviços de mobilidade digital multimodal.
55. A digitalização também oferece uma forma de resolver determinados desafios relacionados com a regulamentação relativa ao acesso dos veículos urbanos (UVAR). Na Europa, a maioria (73 %) das UVAR dizem respeito a zonas com emissões baixas (ou nulas). As zonas com baixas emissões podem ser um instrumento eficaz para resolver os problemas locais de qualidade do ar, especialmente nas zonas em que o tráfego é uma fonte dominante de poluição atmosférica global. Além disso, algumas autoridades locais estão a considerar regimes anti-poluição de emergência ou de tarifação rodoviária para resolver outras questões, como o congestionamento⁴⁵. Muitas cidades estão a debater-se com o congestionamento rodoviário local e com problemas de qualidade do ar causados pelos transportes, ultrapassando frequentemente as normas da UE em matéria de qualidade do ar e os limiares de poluição⁴⁶. Em particular, o transporte rodoviário deve tornar-se drasticamente menos poluente, especialmente nas cidades. A proposta prevista de normas

⁴² Em 3 de junho de 2021, a Comissão Europeia adotou uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) n.º 910/2014 no que diz respeito ao estabelecimento de um quadro para a identidade digital europeia em conjugação com a Recomendação da Comissão, de 3.6.2021, relativa a um conjunto de instrumentos comuns da União para uma abordagem coordenada com vista a um Quadro Europeu de Identidade Digital. Se os debates legislativos puderem ser concluídos até ao final de 2022, os Estados-Membros emitirão pórticos de identidade digital em 2024.

⁴³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-_pt

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>

⁴⁵ Em 21 de outubro de 2021, as UVAR em vigor ou confirmadas como estando previstas diziam respeito a 328 zonas com baixas emissões, 130 regimes de poluição de emergência, 36 zonas sem emissões e 6 portagens urbanas. Fonte: <https://urbanaccessregulations.eu/>

⁴⁶ Diretiva 2008/50/CE relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>

mais rigorosas em matéria de emissões de poluentes atmosféricos para os veículos (Euro 7) irá ajudar as cidades na transição para uma mobilidade limpa. Além disso, as UVAR podem constituir uma medida para cumprir as normas da UE em matéria de qualidade do ar e limitar o congestionamento e as emissões geradas pelo tráfego. Por outro lado, favorecem também a utilização dos transportes públicos e a mobilidade ativa, reduzindo o acesso de veículos mais poluentes a zonas urbanas sensíveis.

56. É importante que, se forem aplicadas UVAR, estas permitam viajar sem descontinuidades e de forma convivial em todo o mercado único, sem discriminação dos condutores não residentes. Embora a introdução de UVAR específicas seja e deva ser uma tarefa para as autoridades nacionais e locais competentes, a variedade de UVAR coloca novos desafios na UE ao transporte de passageiros e de mercadorias. Os utentes da estrada necessitam de um melhor acesso à informação para terem conhecimento destas regulamentações e poderem cumpri-las; muitas vezes as cidades não conseguem criar e aplicar adequadamente regimes eficazes e funcionais. Estes desafios são particularmente importantes para os veículos estrangeiros, mesmo quando têm emissões nulas. Não existe uma forma normalizada e eficaz de fornecer informações e dados sobre as UVAR aos condutores. Do mesmo modo, as autoridades municipais não dispõem dos dados necessários para a aplicação transfronteiras.
57. Até à data, a Comissão centrou os seus esforços na melhoria do fornecimento de informações e da partilha de dados através da:
- a. aplicação do Regulamento (UE) 2018/1724 relativo ao Portal Digital Único⁴⁷, que exige que as autoridades públicas prestem informações aos utilizadores da estrada através do portal;
 - b. Preparação da revisão⁴⁸ do Regulamento Delegado relativo às informações de tráfego em tempo real,⁴⁹ que exige que os Estados-Membros facultem acesso a uma vasta gama de dados estáticos e dinâmicos, a fim de incluir novos conjuntos de dados, como os relativos às UVAR;
 - c. O projeto «UVarbox⁵⁰», que visa ajudar as cidades a desenvolver uma ferramenta convivial para fornecer dados num formato normalizado sobre os regimes UVAR urbanos e regionais;
 - d. O projeto «UVarExchange⁵¹», que visa melhorar a comunicação de informações aos condutores nas imediações das zonas UVAR e o acesso das autoridades locais à informação, especialmente no que diz respeito aos veículos

⁴⁷ O Regulamento relativo ao Portal Digital Único (ODS) funciona como ponto de entrada único para as pessoas e as empresas acederem a informações sobre as regras e os requisitos que têm de cumprir devido à regulamentação da UE, nacional, regional ou local. Entre outros requisitos, as autoridades públicas são obrigadas a fornecer informações sobre as UVAR aos utilizadores da estrada através do portal. No que diz respeito ao procedimento de obtenção de vinhetas de emissões poluentes, o regulamento estipula que essas vinhetas emitidas por um organismo ou instituição pública devem estar totalmente disponíveis em linha até 12 de dezembro de 2023.

⁴⁸ A adoção do ato delegado está prevista para o primeiro trimestre de 2022.

⁴⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>

⁵⁰ A ação preparatória financiada pelo Parlamento Europeu gerida pelos serviços da Comissão (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ A ação preparatória financiada pelo Parlamento Europeu gerida pelos serviços da Comissão (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>)

e condutores estrangeiros, para que as autoridades locais possam viajar sem descontinuidades e aplicar as UVAR.

58. É necessário continuar a trabalhar em prol de soluções eficazes, eficientes em termos de custos, fáceis de utilizar e justas, que beneficiem tanto as autoridades públicas como os condutores e proprietários de veículos e os ajudem a operar e aplicar as UVAR.
59. A digitalização também permite novos serviços de mobilidade, como a partilha flutuante de automóveis e bicicletas, serviços de itinerância e serviços de táxi inovadores, ou serviços de entrega, oferecidos principalmente mediante aplicações móveis. Além disso, estes serviços representam uma grande oportunidade para as empresas europeias.
60. Podem ser fatores de mudança para as empresas de transporte de passageiros, oferecendo serviços de aluguer de veículos privados com motorista (PHV) que concorrem com serviços de táxi estabelecidos. Frequentemente, os taxistas consideram que a concorrência das empresas de transporte de passageiros é desleal, se estas não tiverem de respeitar as mesmas regras que os táxis. Ao mesmo tempo, as empresas de transmissão de dados e os operadores de serviços de aluguer de veículos privados com motorista consideram que as regras que lhes são aplicáveis estão desatualizadas. A Comissão fornecerá orientações específicas sobre as regras relativas aos serviços de táxi e aos de serviços de aluguer de veículos privados com motorista em 2022. Estas orientações complementam as recentes propostas da Comissão sobre condições de trabalho justas na economia das plataformas. Além disso, a fim de assegurar o desenvolvimento destes serviços em consonância com o Pacto Ecológico Europeu, a proposta de hoje relativa às orientações revistas para a RTE-T prevê que os PMUS nos nós urbanos abranjam planos de transição para frotas de automóveis com emissões nulas.
61. Estão a surgir outros novos serviços de mobilidade e de transporte, frequentemente apoiados pelo financiamento da UE para atividades de investigação e inovação. Os serviços de mobilidade cooperativa automatizada conectada (CCAM) e a mobilidade aérea urbana (UAM)⁵² são dois desses novos serviços. A fim de maximizar o seu potencial contributo para a mobilidade urbana, é necessário integrá-los desde uma fase inicial no quadro dos PMUS.
62. De forma mais ampla, muitas cidades europeias são já pioneiras a nível mundial no que diz respeito à inovação no domínio dos transportes, ao planeamento da mobilidade urbana sustentável e à aplicação de objetivos ambiciosos em matéria de clima e segurança rodoviária. As nossas cidades são, muitas vezes, os melhores «laboratórios vivos» onde são concebidas, testadas e implementadas novas soluções para desafios comuns, contribuindo não só para uma mobilidade urbana mais eficaz e sustentável, mas também para aumentar a qualidade de vida nas cidades europeias para as pessoas que nelas vivem. As cidades estão também a experimentar a utilização de «geminação digital local», combinando dados de diferentes domínios (incluindo a mobilidade) e utilizando a visualização, a modelização e a simulação para apoiar a tomada de decisões de forma integrada.
63. O debate público e a «cocriação» de novos conceitos de mobilidade são vitais para a sua aceitação pública. Para o efeito, e desde 2002, a iniciativa CIVITAS foi apoiada pelos sucessivos programas-quadro de I&I e tem vindo a levar a cabo ações inovadoras ao nível local e regional, permitindo às autoridades públicas gerir melhor a inovação e adotar novos instrumentos, soluções ou processos. Tal ajuda a promover a implantação e a reprodução de soluções de mobilidade urbana sustentável e inteligente em toda a Europa – e para além das suas fronteiras.

⁵² Definidos como: tráfego aéreo de altitude muito baixa sobre zonas povoadas à escala.

64. Além disso, existem muitas iniciativas de investigação e inovação da UE relacionadas com a mobilidade urbana, incluindo as parcerias coprogramadas 2ZERO (Rumo a transportes rodoviários com emissões nulas) e CCAM (mobilidade conectada, cooperativa e automatizada), as parcerias institucionais «Hidrogénio Limpo» e «Setor Ferroviário Europeu», a parceria cofinanciada por DUT (*Driving Urban Transition*), a iniciativa Ações Urbanas Inovadoras, a Comunidade de Conhecimento e Inovação do Instituto Europeu de Inovação e Tecnologia (EIT) sobre Mobilidade Urbana, a iniciativa living.eu e a plataforma *Smart Cities Marketplace*. Estas iniciativas complementam-se mutuamente e têm um grande potencial de sinergias para acelerar a inovação no sentido de cidades e espaços urbanos mais sustentáveis e habitáveis. Uma via particularmente promissora para uma coordenação eficaz entre iniciativas em matéria urbana é a missão «Cidades com Impacto Neutro no Clima e Inteligentes» (ver *infra*).

Ações a realizar pela Comissão:

- propor, até 2022, uma iniciativa legislativa sobre o fornecimento e a utilização de dados comercialmente sensíveis para os serviços de mobilidade digital multimodal, melhorando também a acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida;
- apresentar ações para desenvolver um espaço comum europeu de dados sobre a mobilidade, a fim de facilitar o acesso e a partilha de dados sobre mobilidade, inclusive a nível urbano, em 2022;
- criar, com o apoio do Programa Europa Digital⁵³, uma caixa de ferramentas da UE para os gémeos digitais locais com o objetivo de ajudar as cidades, no seu próprio contexto local, a combinar dados de diferentes domínios, como a mobilidade, e a utilizar a visualização e a simulação para apoiar a tomada de decisões;
- lançar um estudo específico em 2022, que identificará e esclarecerá quais as soluções digitais e técnicas disponíveis para permitir UVAR mais eficazes e convivias, no respeito do princípio da subsidiariedade;
- emitir orientações sobre os serviços de transporte a pedido a nível local: ou seja, táxis, serviços de aluguer de veículos particulares com motorista e veículos de aluguer com condutor;
- continuar a desenvolver a iniciativa CIVITAS no âmbito do Horizonte Europa e a sua cooperação com as iniciativas pertinentes financiadas pela UE, através da missão «Cidades com Impacto Neutro no Clima e Inteligentes»;
- apoiar ações de inovação no âmbito do programa de I&I do Horizonte Europa através das parcerias relevantes para as atividades de mobilidade urbana (parceria cofinanciada por DUT, parcerias coprogramadas 2ZERO e CCAM, hidrogénio limpo e parcerias do setor ferroviário europeu).

2.8 Rumo a cidades com impacto neutro no clima: transportes urbanos resilientes, ecológicos e energeticamente eficientes

65. Um marco fundamental da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente consiste em obter, pelo menos, 100 cidades europeias com impacto neutro no clima até 2030. Dada a

⁵³ Programa de Trabalho para a Europa Digital 2021-2021, C (2021) 7914 final, anexo. Abertura indicativa dos convites à apresentação de propostas 2022.

disponibilidade de soluções tecnológicas e outras adequadas para a mobilidade sem emissões, as cidades devem tomar medidas para facilitar a transição ecológica e, em última análise, garantir a neutralidade climática da mobilidade urbana e dos transportes com a maior brevidade possível. Devem ser previstas sinergias com a produção de energias renováveis, o armazenamento e as comunidades de energia. Em especial, as autoridades municipais devem utilizar os poderes de que dispõem, nomeadamente no contexto dos procedimentos de adjudicação de contratos públicos, de concessão de licenças e de concessão de subvenções, a fim de acelerar a ecologização dos transportes públicos e das frotas, como a mobilidade partilhada e os veículos de aluguer, os veículos de entrega e os serviços de táxi e de veículos privados de aluguer com condutor.

66. As autoridades públicas devem assegurar a disponibilidade de infraestruturas de carregamento e de abastecimento de combustíveis alternativos eficientes, interoperáveis e de fácil utilização. Para o efeito, o Fórum de Transportes Sustentáveis já elaborou um conjunto de recomendações dirigidas às autoridades públicas para a aquisição, a adjudicação de concessões, licenças e/ou a concessão de apoio a infraestruturas de carregamento elétrico para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros⁵⁴. Além disso, está prevista a publicação, em 2022, de orientações para melhorar os procedimentos de licenciamento e de ligação à rede das infraestruturas de carregamento, bem como de recomendações para acelerar a eletrificação de frotas especializadas e cativas.
67. A transição para a neutralidade climática será desenvolvida e demonstrada na prática pelas cidades envolvidas na missão «Cidades com Impacto Neutro no Clima e Inteligentes»⁵⁵. A missão visa criar 100 cidades europeias com impacto neutro no clima e inteligentes até 2030 e lançar as bases para que todas as cidades atinjam a neutralidade climática até 2050. A mobilidade urbana estará no cerne deste desafio. Em termos de I&I, o primeiro programa de trabalho do Horizonte Europa para 2021-2022 inclui uma série de ações que ajudam a lançar as bases para a execução da missão, incluindo numa série de domínios fundamentais, como os transportes públicos.

Ações a realizar pela Comissão:

- propor a inclusão na revisão do Regulamento RTE-T de obrigações relativas à disponibilidade de infraestruturas de carregamento e de abastecimento, decorrentes da proposta da Comissão relativa a um regulamento relativo à implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos⁵⁶, incluindo nos nós urbanos;
- incluir nos programas de trabalho I&I do Horizonte Europa temas para ajudar as cidades a investir na inovação em mobilidade urbana no âmbito da Missão das Cidades, com especial destaque para os transportes públicos e a mobilidade ativa, e nas parcerias para os transportes, a fim de apoiar veículos automatizados, inteligentes e com emissões nulas e a sua integração com os sistemas de tarifação nas zonas urbanas;
- disponibilizar 359,3 milhões de EUR ao abrigo do Horizonte Europa durante o período de 2021-2023 para a fase inicial de execução da missão «Cidades inteligentes e com impacto neutro no clima»;
- desenvolver novas sinergias com o financiamento de outros programas da UE (como os

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497>

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

Fundos Europeus Estruturais e de Investimento, o Mecanismo Interligar a Europa e o Mecanismo de Recuperação e Resiliência), o Banco Europeu de Investimento e fontes do setor privado para apoiar a implantação de mobilidade sem emissões, veículos e respetivos vetores.

2.9 Sensibilização e reforço de capacidades

68. A Semana Europeia da Mobilidade (16-22 de setembro)⁵⁷ – a campanha da Comissão Europeia em cooperação com uma rede de coordenadores nacionais – tem vindo a promover mudanças comportamentais no sentido de uma mobilidade sustentável desde 2002, a favor da mobilidade ativa, dos transportes públicos e de outras soluções de transporte sustentáveis e inteligentes. Embora a campanha decorra durante todo o ano, o principal evento descentralizado em setembro é a organização pelas cidades de eventos relacionados com o tema anual, como os «dias sem carros», eventos esses cada vez mais populares. O tema da 20.ª edição em 2021 foi «Safe and Healthy with Sustainable Mobility» (Segurança e saúde com a mobilidade sustentável), tendo contado com a participação de um número inaudito de 3200 cidades e vilas de 53 países de todo o mundo. Eventos anuais, como grandes conferências da UE⁵⁸ e prémios relacionados com a mobilidade urbana a nível da UE, têm um objetivo semelhante e permitem aos participantes estabelecer redes e partilhar boas práticas. A Conferência em curso sobre o Futuro da Europa também oferece um excelente fórum para estabelecer uma ligação interativa com os cidadãos sobre soluções de transporte sustentáveis.
69. O prémio anual «Cidade Acessível»⁵⁹, lançado pela Comissão Europeia em 2010, reconhece às cidades europeias os seus esforços para se tornarem mais acessíveis às pessoas com deficiência, nomeadamente no domínio dos transportes e das infraestruturas conexas. A 12.ª edição do prémio «Cidade Acessível» inclui uma menção especial para tornar as estações ferroviárias mais acessíveis para celebrar o Ano Europeu do Transporte Ferroviário (2021). O prémio incentiva todas as cidades da UE a garantirem a igualdade de acesso à vida urbana para as pessoas com deficiência e os idosos. Além disso, permite às cidades inspirarem-se mutuamente e partilharem exemplos de boas práticas.
70. Paralelamente à sensibilização, é igualmente necessário ajudar os órgãos de poder local e regional e os trabalhadores dos transportes urbanos a reforçar as suas capacidades para que possam exercer eficazmente o seu dever de mobilidade urbana sustentável e inteligente. A UE tem vindo a apoiar o reforço das capacidades, em especial para o planeamento da mobilidade urbana sustentável, através da assistência técnica e da formação e de numerosos projetos e fornecendo documentos de orientação.

Ações a realizar pela Comissão:

- prosseguir as suas atividades de sensibilização centradas na Semana Europeia da Mobilidade e nos prémios e eventos de mobilidade urbana da UE;
- continuar a prestar assistência técnica e, em especial, ações destinadas a reforçar a capacidade das autoridades locais, regionais e nacionais para preparar e aplicar medidas e estratégias de mobilidade urbana.

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>

⁵⁸ Em especial, o Fórum Civitas, a Conferência SUMP e as Jornadas da Mobilidade Urbana.

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

3 GOVERNAÇÃO E COORDENAÇÃO

71. Todos os níveis políticos (UE, nacionais, regionais e locais) estão envolvidos nas questões de mobilidade. É necessária uma abordagem de **governança integrada a vários níveis** para gerir a mobilidade urbana, juntamente com outros setores relevantes, como a energia, no quadro dos esforços no sentido da neutralidade climática, nomeadamente através da missão «Cidades com Impacto Neutro no Clima e Inteligentes». Neste contexto, é fundamental garantir a plena participação das cidades no apoio à realização dos objetivos europeus. Respeitando os princípios da subsidiariedade, os órgãos de poder nacional, local e regional devem ser apoiados no seu trabalho, devendo procurar-se uma abordagem concertada em toda a UE.
72. É necessária uma plataforma reforçada de diálogo e a cocriação de novas ações para implementar o novo quadro de mobilidade urbana da UE, com um maior envolvimento dos Estados-Membros e um melhor diálogo com os municípios, as regiões e as partes interessadas sobre todas as questões de mobilidade urbana. Para o efeito, as estruturas existentes devem ser utilizadas e adaptadas tanto quanto possível⁶⁰.
73. Um grupo de peritos em mobilidade urbana reformado⁶¹ pode desempenhar um papel central na conceção e aplicação desta nova abordagem de governança. O seu funcionamento global até à data não correspondeu às expectativas iniciais, e as consultas públicas e os seminários salientaram a necessidade de melhorar a sua estrutura e as suas modalidades de trabalho. Tal deve incluir a abertura da participação às autoridades locais, às redes de cidades e aos parceiros sociais, bem como a definição de objetivos de trabalho claros e de resultados concretos. O grupo de peritos deve ser apoiado nas suas operações por subgrupos, sempre que tal seja útil.
74. O grupo de peritos deve debruçar-se, em especial, sobre os transportes públicos, a mobilidade partilhada e ativa, as frotas sem emissões, a logística urbana e as entregas no «quilómetro final», incluindo nas zonas urbanas transfronteiriças, e nas ligações entre zonas urbanas e rurais. Deve também coordenar a preparação para a contingência dos transportes urbanos entre os Estados-Membros⁶², bem como entre os gestores de programas de PMUS nacionais e o Grupo da Plataforma de Coordenação PMUS.

Ações a realizar pela Comissão:

- rever, até 2022, o mandato e o funcionamento do Grupo de Peritos sobre Mobilidade Urbana da Comissão.

4 ASPETOS INTERNACIONAIS

75. A mobilidade urbana é uma das dimensões abrangidas pelo Objetivo de Desenvolvimento Sustentável n.º 11 relativo às cidades e comunidades sustentáveis e pela Nova Agenda

⁶⁰ A revisão da Agenda Urbana prevista para 2023 poderia examinar as sinergias entre o seu diálogo sobre governança a vários níveis e a comunidade da mobilidade urbana e as partes interessadas.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1>.

⁶² O Ponto de Contacto Fronteiriço da Comissão, composto por peritos em questões transfronteiriças, pode também dar o seu contributo para os trabalhos do grupo de peritos (por exemplo, abordar os obstáculos jurídicos e administrativos nas fronteiras).

Urbana. Estes documentos-quadro globais têm vindo a orientar a cooperação multilateral e bilateral da UE, bem como outras atividades lançadas para apoiar a implantação de práticas e soluções fora da UE.

76. O Programa de Cooperação Urbana Internacional⁶³ 2017-2020 contribuiu para a criação de um diálogo entre cidades de todo o mundo sobre questões de mobilidade através de parcerias e da conceção de planos de ação comuns. Entre os exemplos contam-se a cooperação entre Torino (Itália) e São Paulo (Brasil) para promover a mobilidade urbana multimodal em grandes sistemas intermunicipais, e o trabalho de Nagpur (Índia) e Karlsruhe (Alemanha) para refletir sobre a mobilidade centrada nas pessoas e a partilha de bicicletas públicas.
77. No âmbito do novo Programa Internacional de Cooperação Urbana e Regional⁶⁴ (IURC) para 2021-2024, 44 cidades da UE e de países terceiros manifestaram interesse em trabalhar numa rede temática sobre renovação urbana e regional e coesão social, que abrange, nomeadamente, as questões da mobilidade sustentável e dos transportes.
78. Têm sido levadas a cabo inúmeras atividades internacionais para impulsionar e implementar soluções de mobilidade urbana sustentável, apoiando a cooperação para o desenvolvimento da UE e as parcerias entre as diferentes regiões geográficas. Estas atividades abrangem as dimensões de investimento e a noção de governação estratégica da mobilidade a nível municipal para o planeamento sustentável da mobilidade urbana, em que o conceito e as orientações do PMUS da UE se tornaram um ponto de referência global. Foram adaptados a nível mundial aos contextos geográficos e às especificidades.
79. Um maior envolvimento da apropriação política local dos objetivos de mobilidade sustentável é fundamental para alcançar os objetivos da UE em matéria de clima. Com base nas ambições da missão «Cidades com Impacto Neutro no Clima e Inteligentes», a Comissão irá reforçar a cooperação internacional nas abordagens intersetoriais com vista à integração de soluções energéticas limpas, fiáveis e comportáveis, inclusive no que se refere aos transportes urbanos, através da iniciativa global «Transições urbanas» da Missão Inovação (MI)⁶⁵.

Ações a realizar pela Comissão:

- incentivar a cooperação com o Pacto Global de Autarcas para o Clima e Energia em matéria de mobilidade urbana;
- desenvolver uma cooperação mais estreita em matéria de mobilidade urbana com outros organismos internacionais pertinentes, como o Fórum Internacional dos Transportes (ITF);
- continuar a promover abordagens de mobilidade urbana sustentável fora da UE, por exemplo, no âmbito da execução dos planos económicos e de investimento para os Balcãs Ocidentais⁶⁶, a Parceria Oriental⁶⁷ a Vizinhança Meridional^{68 69}.

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>

⁶⁶ Comunicação «Um Plano Económico e de Investimento para os Balcãs Ocidentais», COM(2020) 641 final.

⁶⁷ Comunicação conjunta «Reforçar a resiliência: uma Parceria Oriental em benefício de todos», JOIN (2020) 7 final e documento de trabalho conjunto dos serviços da Comissão intitulado «Recuperação, resiliência e reforma: prioridades da Parceria Oriental pós-2020», SWD (2021) 186 final.

5 FINANCIAMENTO DE PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA

80. A descarbonização, a limpeza, a digitalização e a modernização da mobilidade urbana exigem esforços significativos para desenvolver e testar novas soluções, bem como para investir em ativos e infraestruturas móveis.
81. No período de financiamento de 2021-2027, estão disponíveis vários instrumentos de financiamento a nível europeu e nacional, como o Mecanismo Interligar a Europa, o InvestEU, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo de Coesão, o Programa-Quadro de Investigação e Inovação Horizonte Europa, o Programa Europa Digital e o Mecanismo de Recuperação e Resiliência, para apoiar a transição para uma mobilidade urbana sustentável; e o Instrumento de Vizinhança, de Cooperação para o Desenvolvimento e de Cooperação Internacional (NDICI) e a Assistência de Pré-Adesão (IPA III) na região do alargamento.
82. Foram também tomadas medidas importantes para tornar o sistema financeiro mais sustentável, nomeadamente com a adoção, em 2020, do Regulamento Taxonomia, que cria um sistema de classificação para as atividades económicas ecológicas. Tal facilitará a expansão de produtos financeiros ecológicos adequados para promover o investimento na mobilidade urbana e na implantação de combustíveis alternativos. A missão «Cidades inteligentes e com impacto neutro no clima» apoiará este processo, assegurando maiores sinergias e complementaridades com outros programas da UE, ajudando simultaneamente as cidades a concretizar a dupla transição ecológica e digital através da preparação e execução dos seus Contratos de Cidade Climática, que incluirão também planos de investimento que assentarão no apoio financeiro da UE, nacional e regional, e definirão a forma como tencionam ter acesso ao financiamento de outras fontes, a fim de ampliar e aplicar soluções inovadoras para cumprir os seus compromissos.
83. Através do Instrumento de Assistência Técnica⁷⁰, a Comissão apoia os Estados-Membros na conceção e na execução de reformas destinadas a colmatar o défice de investimento e a acelerar as transições ecológica e digital. Os Estados-Membros podem solicitar apoio através do Instrumento de Assistência Técnica para conceber e pôr em prática medidas que permitam a sua participação em reformas eficazes e sustentáveis e investimentos para uma mobilidade urbana mais limpa, mais inteligente e mais integrada, facilitando assim a transição para uma mobilidade urbana sustentável.
84. Será prestado um maior apoio consultivo e assistência técnica através da plataforma de aconselhamento InvestEU, com mecanismos específicos, nomeadamente ELENA, URBIS e SIA/JASPERS, bem como através do Instrumento de Assistência Técnica e Intercâmbio de Informações da Comissão Europeia (TAIEX) ou de projetos de geminação que envolvam países terceiros. Tal contribuirá igualmente para maximizar a absorção e o impacto dos fundos da UE.

⁶⁸ Comunicação conjunta intitulada «Parceria renovada com a vizinhança meridional: uma Nova Agenda para o Mediterrâneo», JOIN (2021) 2 final, e documento de trabalho conjunto dos serviços da Comissão «Parceria renovada com a vizinhança meridional – Plano económico e de investimento para a vizinhança meridional», SWD (2021) 23 final.

⁶⁹ Estas atividades e programas serão financiados a partir do novo Instrumento de Vizinhança, de Cooperação para o Desenvolvimento e de Cooperação Internacional – Europa Global.

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_en

85. A existência de uma estratégia integrada de mobilidade urbana (plano de mobilidade urbana sustentável ou equivalente) pode dar garantias adicionais quanto à eficácia e eficiência dos investimentos no âmbito de uma abordagem sistémica.

Ações a realizar pela Comissão:

- desenvolver uma ligação mais forte entre os PMUS e os instrumentos de financiamento e, por exemplo, dar prioridade, nos programas de trabalho do Mecanismo Interligar a Europa, a projetos de mobilidade urbana apoiados por PMUS ou planos equivalentes, e dar prioridade nos convites à apresentação de propostas Horizonte Europa aos candidatos com PMUS;
- continuar a prestar apoio financeiro aos investimentos em mobilidade urbana sustentável, tanto na UE como fora dela, incluindo projetos de mobilidade urbana inteligente e sustentável nas cidades, através do Programa de Investigação e Inovação da UE Horizonte Europa (2021-2027).

6 CONCLUSÕES

86. A presente comunicação é um apelo à mobilização de ações em todos os níveis de governação, a fim de dar resposta aos desafios de mobilidade enfrentados pelas zonas urbanas: A Comissão intensificará o seu apoio em domínios com um valor acrescentado europeu inequívoco (em especial no que diz respeito aos nós urbanos da RTE-T e às recomendações aos Estados-Membros sobre planos de mobilidade urbana sustentável eficazes), criando simultaneamente um quadro comum para todas as cidades da UE, a fim de fazer a transição para uma mobilidade urbana mais sustentável e mais inteligente. Os Estados-Membros são instados a apoiar os esforços redobrados das autoridades locais para tornar a mobilidade urbana mais sustentável, mais inteligente e mais resiliente. Acelerar a transição para uma mobilidade urbana limpa e com impacto neutro no clima não representa unicamente um desafio considerável, oferecendo também enormes oportunidades para os municípios e as regiões, bem como para a indústria em toda a União e fora dela. Em última análise, responde às expectativas dos cidadãos de um ar mais limpo, menos congestionamento e menos ruído, bem como de uma maior segurança rodoviária e de saúde melhorada, em plena consonância com a nossa nova estratégia de crescimento para a Europa.