C/2025/4211

20.8.2025

Parecer do Comité Económico e Social Europeu
Planeamento da mobilidade urbana sustentável na UE
(parecer de iniciativa)

(C/2025/4211)

Relatora: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**
Correlator: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Conselheiros	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (da relatora) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (do correlator)
Decisão da Plenária	23.1.2025
Base jurídica	Artigo 52.º, n.º 2, do Regimento
Competência	Secção dos Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação
Adoção em secção	27.5.2025
Adoção em plenária	19.6.2025
Reunião plenária n.º	597
Resultado da votação (votos a favor/votos contra/ /abstenções)	111/1/3

1. Conclusões e recomendações

1.1. Um bom sistema de mobilidade urbana é vital para a qualidade de vida da nossa sociedade, condições de trabalho adequadas e competitividade económica. Depende de muitas pessoas, que também dependem dele. Preparar os nossos sistemas de mobilidade urbana para os novos desafios do nosso tempo exige uma ação coletiva e a mobilização de capital financeiro, político e social.

1.2. Temos de orientar os nossos sistemas de mobilidade urbana para a sustentabilidade ambiental, social e económica. Temos de avançar nestes três domínios, sob pena de não avançarmos de todo – pelo menos, não à escala e à velocidade de que necessitamos.

1.3. Estão em curso mudanças na mobilidade urbana, que representam ameaças e oportunidades. Uma ação eficaz carece de uma estratégia sólida que defenda o bem público, de medidas adaptadas às realidades, da vontade política para aplicar essas medidas e da capacidade organizacional para concretizar essa vontade.

1.4. Para melhorar a mobilidade urbana e reduzir o seu impacto ambiental, é necessário desenvolver planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS). O CESE insta todos os Estados-Membros a elaborarem *programas nacionais* para ajudar os órgãos de poder local e regional na elaboração e execução dos PMUS através de orientações, reforço das capacidades e financiamento, e insta a Comissão a apoiar a continuação e a expansão das redes CIVINET.

1.5. O quadro financeiro plurianual (QFP) pós-2027 será essencial para impulsionar a mobilidade sustentável e prosseguir os objetivos da União Europeia (UE) para a rede transeuropeia de transportes (RTE-T), a proteção do ambiente e a segurança rodoviária. A Comissão deve promover a utilização dos PMUS como linha de investimento, o que também constituiria um incentivo positivo ao cumprimento das obrigações impostas pelo Regulamento RTE-T para os nós urbanos.

1.6. Os PMUS são fundamentais para um desenvolvimento regional equilibrado. Mobilizar a criatividade e o capital social de uma região é um passo vital; as organizações de empregadores, de trabalhadores e da sociedade civil têm um papel fundamental a desempenhar e devem ser incentivadas a contribuir para este diálogo. É importante chamar todas as partes interessadas pertinentes a nível local, nacional e da UE a participarem no planeamento, incluindo no que toca a questões transfronteiriças.

1.7. No planeamento da mobilidade «urbana», há que ter em mente que a vida social e económica das zonas urbanas se estende às zonas suburbanas, periurbanas e rurais e que importa ter em conta os seus pontos de vista e necessidades. A falta de eficiência no sistema de mobilidade cria e faz perdurar o fosso entre as zonas urbanas e rurais e as respetivas implicações negativas a nível económico, social e político. A equidade no sistema de mobilidade traduz-se numa mobilidade a preços acessíveis, que não cria privilégios para quem já se encontra numa posição privilegiada.

1.8. Os transportes públicos, em combinação com a mobilidade ativa e partilhada, constituem a base da mobilidade urbana sustentável. Para garantir que os cidadãos podem escolher as soluções mais eficientes para as suas viagens, é necessário proporcionar-lhes um *leque de opções de transporte multimodal* a preços comportáveis, acessível, seguro e fiável. É fundamental que o Fundo Social em matéria de Clima e os seus Planos Sociais em matéria de Clima adotem essa abordagem para combater a pobreza de mobilidade e atenuar o impacto social da tarifação do carbono, em especial nos grupos vulneráveis.

1.9. Os jovens desempenham um papel essencial, uma vez que os seus comportamentos e hábitos têm um impacto duradouro. Não se pode descurar o diálogo nem a perspetiva dos jovens na conceção das soluções de mobilidade.

1.10. Apoiar os trabalhadores e os empregadores através dos transportes públicos, da mobilidade partilhada e da utilização da bicicleta é vital para alcançar uma mobilidade sustentável, acessível, inclusiva e a preços comportáveis.

1.11. As condições de trabalho devem incentivar os trabalhadores atuais e futuros a ingressarem no setor dos transportes.

2. **Contexto**

2.1. A mobilidade pode ser definida como a capacidade de circular livremente. É uma condição fundamental para a vida democrática e uma espinha dorsal das nossas economias. As pessoas precisam de ter acesso aos empregos, às escolas e aos serviços sociais e de saúde, bem como à vida cultural e cívica (um dos princípios do Pilar Europeu dos Direitos Sociais), e os empregadores precisam que os trabalhadores e os clientes cheguem até aos seus locais de atividade e que os seus produtos sejam distribuídos.

2.2. O sistema de mobilidade urbana desempenha um papel fundamental na economia da UE, pois viabiliza a *utilização dos solos* (ligação à rede de transportes como condição prévia para construção), a *circulação de mercadorias* e a *indústria de produção de veículos*, além de criar e preservar *postos de trabalho*.

2.3. O sistema de mobilidade urbana gera vários custos, nomeadamente *custos de capital* suportados pelo setor público (construção e manutenção de infraestruturas), *custos de exploração* cobertos pelos utilizadores (particulares e empresas) e pelos poderes públicos (para garantir o direito à livre circulação) e *custos implícitos* causados pelas *externalidades*, que a sociedade tem de pagar através dos impostos (por exemplo, o impacto da mortalidade e ferimentos por acidentes rodoviários e da poluição atmosférica e sonora na saúde pública).

2.4. O nosso sistema de mobilidade urbana está sujeito a forças de mudança. Ao longo dos últimos dois séculos, essa dinâmica essencialmente impulsionou a sua expansão, aumentando as redes rodoviárias e ferroviárias, o volume de veículos, o número de quilómetros percorridos e a quantidade de energia consumida.

2.5. A dinâmica atual promove uma mudança mais fundamental no próprio sistema de mobilidade urbana. Por um lado, esta tendência decorre da inovação tecnológica e empresarial: a eletrificação, a digitalização, a globalização baseada na Web, a propagação de plataformas, o capital de risco, bem como a implantação e o crescimento a um ritmo célere (por vezes sem regulamentação) em resultado destes fatores combinados. Por outro lado, vem a par do interesse público, nomeadamente o compromisso de reduzir drasticamente o número de mortos e feridos graves nas estradas, uma sensibilização crescente para as questões ambientais e a necessidade de preparação para fenómenos climáticos mais extremos e frequentes e para a dupla utilização das infraestruturas.

2.6. As mudanças em curso são inevitáveis. A escolha com que nos deparamos é entre uma transição delineada e um desvio incerto para um cenário pior. A mobilidade urbana sustenta a vida social e económica, sendo fundamental para muitas partes interessadas, dentro e fora do setor dos transportes, que a transição ocorra de forma organizada. Uma tal transição carece de uma estratégia sólida, desenvolvida através de processos de planeamento rigorosos, com base num diálogo social e civil. Esta é a missão principal do *planeamento da mobilidade urbana sustentável*.

3. **Observações na generalidade**

3.1. Na UE, o planeamento da mobilidade urbana sustentável é muito mais do que um conceito: existe uma experiência sólida e orientações claras, tendo-se tornado uma exigência regulamentar. O Regulamento Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) da UE identificou 431 nós urbanos e estabelece que deve ser adotado um PMUS para cada um desses nós até ao final de 2027.

3.2. O PMUS de um nó urbano da RTE-T deve aplicar-se à sua *zona urbana funcional* (ZUF), que abrange geralmente uma cidade e a sua zona de deslocações pendulares nos municípios circundantes. O diálogo e a cooperação são essenciais para o desenvolvimento e a execução dos PMUS – entre municípios da mesma ZUF, entre estes municípios e os governos centrais e entre os poderes públicos e todas as partes interessadas pertinentes.

3.3. No planeamento da mobilidade «urbana», há que ter em conta que a vida social e económica de uma ZUF se estende às zonas suburbanas, periurbanas e rurais e depende da circulação de pessoas e bens que começa muito além dos limites urbanos, como as deslocações pendulares dos trabalhadores desde as habitações nos subúrbios e a colocação no mercado de alimentos provenientes de explorações rurais. A visão a longo prazo para as zonas rurais da UE até 2040 destaca os transportes e a conectividade digital.

4. **Observações na especialidade**

Começar pela base

4.1. As deslocações a pé são a componente mais básica do sistema de mobilidade e as infraestruturas pedonais são essenciais para a vida quotidiana no acesso a escolas, serviços, comércio e transportes públicos na localidade. A falta de acessibilidade e segurança nestas infraestruturas prejudica desproporcionadamente as pessoas mais vulneráveis e constitui um grande obstáculo à mobilidade sustentável.

4.2. Assegurar que as infraestruturas de transportes estão acessíveis a todas as pessoas é fundamental para tornar os espaços públicos e os transportes públicos verdadeiramente «públicos», permitir o pleno exercício dos direitos humanos e sociais pelos cidadãos com deficiência, melhorar a segurança e o conforto de todos os utentes e proteger a sustentabilidade financeira da nossa sociedade, uma vez que os obstáculos geram dependência e a dependência gera custos, que seriam incomportáveis face ao envelhecimento demográfico.

4.3. A segurança rodoviária é fundamental para combater uma das principais causas de morte e de ferimentos graves e é indispensável para promover a mobilidade sustentável. O perigo rodoviário é um fator importante que obsta ao aumento das deslocações a pé, de bicicleta e de transportes públicos e da micromobilidade partilhada. Tornar as nossas ruas mais seguras libertará todo o seu potencial social, económico e ambiental.

Participação e diálogo

4.4. A aplicação de políticas de mobilidade sustentável a nível local pode gerar tensões entre os poderes públicos e os utilizadores de diferentes modos de transporte, em especial os condutores de automóveis. A participação e o diálogo a nível local são fundamentais e todos os cidadãos potencialmente afetados devem poder participar de forma construtiva e não apenas os que estão de acordo com as políticas de mobilidade sustentável aplicadas.

4.5. O diálogo entre os partidos políticos é necessário: um PMUS pode exigir aprovação por maioria e uma execução temporal que se estenda para além dos mandatos políticos.

4.6. O diálogo entre as gerações é igualmente necessário para uma visão a longo prazo que dê resposta aos direitos e às necessidades de todas as gerações, em especial dos jovens. Realizar uma avaliação da perspetiva dos jovens pela UE nas políticas de mobilidade será favorável à mobilidade sustentável.

Mudança de comportamentos

4.7. Um PMUS visa mudar padrões de mobilidade que são insustentáveis. Para tal, é imperativo mudar os comportamentos no que diz respeito à mobilidade, o que pode ser facilitado através do apoio a alternativas e da concessão dos incentivos adequados para que essas alternativas sejam adotadas. As considerações comportamentais devem ser tidas em conta na elaboração das políticas tão cedo quanto possível.

4.8. A transição para a vida de jovem adulto é um momento fundamental, uma vez que a mudança de residência e um novo emprego desencadeiam mudanças no comportamento em matéria de mobilidade. Melhorar o espaço público de uma cidade é também uma oportunidade fundamental, como em Liubliana, onde o município anunciou com bastante antecedência que iria fechar uma rua principal ao tráfego motorizado e proporcionar boas alternativas para aceder ao centro.

Pobreza de mobilidade e uma abordagem multimodal

4.9. Temos de olhar para além dos centros urbanos ([1]). Muitas pessoas que vivem em zonas suburbanas e periurbanas têm de escolher entre passar um tempo considerável nos transportes públicos e gastar uma parte considerável do seu rendimento num automóvel. A falta de boas alternativas distorce a escolha e obriga à aquisição de automóvel, um problema que afeta muitos trabalhadores. Os custos mais baixos da habitação suburbana são mais do que contrabalançados pelos custos mais elevados (em dinheiro e em tempo) dos transportes, uma vez que os trabalhadores são forçados a percorrer distâncias mais longas e os trabalhadores por turnos (frequentemente os trabalhadores essenciais) não encontram nos transportes públicos uma alternativa para o horário fora das horas de ponta. A mobilidade urbana ineficiente tem impacto no custo e na qualidade de vida.

4.10. Trata-se de um desafio *regional*. As viagens diárias em transportes públicos podem ser muito dispendiosas se os passageiros tiverem de comprar bilhetes diferentes na mesma viagem. Uma boa solução para esse problema consiste em oferecer um bilhete válido por um período razoável (por exemplo, 75 minutos), utilizável em todos os modos de transporte público. Para o efeito, é necessária uma integração tarifária, o que, por seu turno, exige um planeamento adequado da mobilidade e a cooperação entre os órgãos de poder local e regional. As autoridades metropolitanas dos transportes têm um papel fundamental a desempenhar.

4.11. Os transportes públicos são a espinha dorsal do sistema de mobilidade urbana da UE ([2]). As obrigações de serviço público são fundamentais para garantir a prestação de serviços essenciais ao público, incluindo nos locais e nos momentos em que possam não ser rentáveis. Temos de investir na oferta, na segurança e no conforto dos transportes públicos e proteger a sua circulação para aumentar a frequência e a fiabilidade.

4.12. Temos também de compreender as limitações dos transportes públicos, em especial nas zonas de menor densidade e fora das horas de ponta (por exemplo, para os trabalhadores que saem de turnos tardios ou para os jovens que se deslocam à noite no regresso de eventos). Temos de apoiar a combinação dos transportes públicos com a utilização da bicicleta e a mobilidade partilhada (por exemplo, a utilização conjunta de automóveis, a partilha de automóveis e os «transportes a pedido»). As pessoas necessitam de um *leque de opções de transporte multimodal*: quanto mais diversificado for, maior será a capacidade de responder às diversas necessidades com eficiência, de forma fiável e a preços acessíveis.

4.13. Os serviços de micromobilidade partilhada (bicicletas partilhadas, bicicletas elétricas, bicicletas de carga, trotinetas elétricas e ciclomotores elétricos) têm um papel a desempenhar neste leque de opções de transporte multimodal. Muitos desses serviços operam apenas em zonas urbanas de elevada densidade populacional, onde é mais fácil gerar receitas. Nas zonas de menor densidade, poderiam ajudar muitas pessoas a aceder aos corredores de transportes públicos e proporcionar uma solução para viagens curtas (5 km).

4.14. A implantação e a expansão dos serviços de mobilidade partilhada nas ZUF são de importância estratégica e precisam de apoios públicos, de modo a possibilitar preços acessíveis para os utilizadores e a assegurar a viabilidade para os operadores, atraindo simultaneamente investimento privado que será orientado para as necessidades públicas. O setor civil pode também desempenhar um papel importante, como na Letónia, onde são utilizados táxis sociais a pedido nas zonas rurais.

4.15. Restringir o acesso aos centros urbanos aos automóveis com baixas emissões pode desfavorecer as pessoas que não têm meios financeiros. Deve visar-se o direito de acesso aos centros urbanos de modo compatível com o direito de quem vive e trabalha nesses centros a ar mais limpo, ruas mais seguras e mais zonas verdes para atenuar as inundações e as vagas de calor. Para evitar um conflito entre direitos legítimos, devemos concentrar-nos no acesso mais eficiente de pessoas e mercadorias.

Emprego e transportes

4.16. O emprego gera procura de mobilidade e a concentração de postos de trabalho permite a agregação das viagens, condição essencial para um transporte eficiente e a preços acessíveis. Os grandes empregadores costumavam assegurar serviços de transporte para os trabalhadores. Atualmente, a utilização de transportes públicos em combinação com a mobilidade partilhada pode proporcionar soluções mais eficientes, inclusive para os trabalhadores que iniciam ou terminam os turnos de noite e residem em bairros periféricos.

([1]) Parecer do Comité Económico e Social Europeu: Visão a longo prazo para as zonas rurais da UE [COM(2021) 345 final] (JO C 290 de 29.7.2022, p. 137).

([2]) Parecer do Comité Económico e Social Europeu — A importância dos transportes públicos para a recuperação ecológica da Europa (parecer de iniciativa) (JO C 75 de 28.2.2023, p. 115).

4.17. Cabe ponderar a possibilidade de apoiar os empregadores que subsidiam a compra de bilhetes para transportes públicos e promovem políticas de desincentivo do automóvel, nomeadamente através de eventuais incentivos fiscais e de medidas de cofinanciamento que incentivem os trabalhadores a realizarem as suas deslocações pendulares de forma mais sustentável (por exemplo, lugares de estacionamento reservados para os trabalhadores que partilham o automóvel ou estacionamento seguro e chuveiro para quem vai de bicicleta). Este apoio à mobilidade dos trabalhadores tem de ser sempre debatido e acordado com os representantes dos trabalhadores e os sindicatos.

Mobilidade sustentável e empresas competitivas

4.18. Aumentar a sustentabilidade do transporte de mercadorias pode trazer *benefícios para as empresas* (o transporte é uma componente dos custos) e *benefícios coletivos* (redução das emissões e do congestionamento do tráfego) e pode reforçar a competitividade das zonas urbanas. A cooperação entre os setores público e privado é essencial e os planos de logística urbana sustentável (PLUS) constituem uma base sólida. Os PLUS estão menos generalizados do que os PMUS, devendo ser elaborados em conjunto.

4.19. Para melhorar a sustentabilidade do transporte urbano de mercadorias e das entregas no último quilómetro, há que adotar uma abordagem inovadora que não prejudique as empresas e possa mesmo proporcionar ganhos de eficiência e uma vantagem concorrencial. Importa prestar um apoio especial às micro, pequenas e médias empresas ([3]), aos comerciantes, ao artesanato e a outros pequenos agentes económicos. Os contratos públicos ecológicos devem promover este objetivo.

4.20. A transição energética implica mudanças na economia, nas empresas e no emprego. Há que envidar esforços para garantir que os postos de trabalho criados são de elevada qualidade, proporcionam condições de trabalho estáveis, respeitam os direitos dos trabalhadores e asseguram salários dignos. Estas mudanças devem ser objeto de diálogo social.

Emprego sustentável no setor dos transportes

4.21. A mobilidade sustentável precisa de trabalhadores. A escassez de mão de obra nos transportes é um problema, pelo que é necessário refletir sobre a forma de incentivar os trabalhadores (incluindo as mulheres ([4])) a optarem por este setor. Há que ter em conta a capacidade e as competências no setor público e não só, sendo que o diálogo social para manter e/ou melhorar as condições de trabalho é crucial.

4.22. A fim de atrair e manter os trabalhadores nos transportes públicos, é necessário garantir a sua segurança, já que muitas vezes são vítimas de ameaças e de violência por parte dos passageiros. Além disso, a segurança dos trabalhadores dos transportes públicos é uma condição para a segurança de todos os passageiros, nomeadamente para combater eficazmente o assédio sexual nas estações, nas paragens e nos veículos de transporte público.

Energias novas, veículos novos, problemas antigos

4.23. É necessário pôr em perspetiva os benefícios da eletromobilidade e dos combustíveis alternativos. Temos de ver *além do tubo de escape*: os veículos elétricos têm um impacto positivo nos poluentes atmosféricos, mas não resolvem muitos outros problemas de mobilidade, como as micropartículas emitidas pelos pneus e pelos travões, o congestionamento do tráfego, a necessidade de estacionamento, o perigo rodoviário e todos os impactos ambientais do seu fabrico.

4.24. As cidades estão a planear e a realizar grandes investimentos em frotas modernas com baixas emissões e com emissões nulas. Para obter o melhor retorno destes investimentos, os *poderes públicos* têm de adjudicar os contratos públicos de forma que lhes permita reter parte do investimento na sua economia regional, e os fabricantes de autocarros estabelecidos na UE têm de melhorar a sua capacidade industrial para fornecer volumes mais elevados em prazos mais curtos.

4.25. É particularmente importante procurar a otimização e a eficiência na utilização das diferentes tecnologias, a fim de obter os melhores resultados a um determinado custo, especialmente quando se utilizam fundos públicos.

Ordenamento do território e planeamento da mobilidade

4.26. O ordenamento do território e o planeamento dos transportes devem ser processos interligados e coordenados. Uma melhor integração é fundamental para alcançar uma melhor acessibilidade e gerir a necessidade de viajar. Em termos de planeamento urbano, tal é possível através de uma melhor combinação espacial de atividades económicas, apoiada por melhorias na mobilidade.

([3]) Ver Recomendações sobre Logística Urbana do Grupo de Peritos sobre Mobilidade Urbana (EGUM).

([4]) Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre «As mulheres e os transportes — Plataforma para a mudança» (parecer exploratório a pedido da Comissão Europeia) (JO C 246 de 28.7.2017, p. 1).

4.27. A expansão urbana é sempre acompanhada da expansão das infraestruturas de serviços públicos (por exemplo, eletricidade, água e saneamento), uma vez que os novos edifícios geram uma nova procura. Desde o início, dever-se-á também planear, pagar e assegurar a disponibilização de soluções de mobilidade sustentável, caso contrário o novo desenvolvimento agravará os problemas de mobilidade, aumentando o tráfego automóvel e forçando os novos agregados familiares a enveredar pelo automóvel próprio.

Cidades com impacto neutro no clima

4.28. O CESE apoia a Missão Cidades com Impacto Neutro no Clima e Inteligentes até 2030, que visa proporcionar um quadro comum para a neutralidade climática das cidades. A Missão Cidades incentiva vivamente os municípios a elaborarem PMUS e adota uma abordagem transetorial e orientada pela procura, criando sinergias entre as iniciativas existentes e baseando as suas atividades nas necessidades reais dos municípios.

Planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS) e financiamento

4.29. A elaboração de PMUS para 431 nós urbanos até ao final de 2027, que exigirá um enorme esforço de planeamento, constitui uma oportunidade única crucial para produzir bons resultados. É necessário tomar medidas agora. É fundamental dispor de *programas nacionais de apoio*, devidamente capacitados para prestar apoio técnico e financeiro, melhorar as abordagens normalizadas e promover a participação das partes interessadas. O papel dos pontos de contacto nacionais para os PMUS é fundamental.

4.30. É muito importante avaliar se os fundos disponíveis para apoiar a execução dos PMUS estão a ser utilizados na íntegra e se estão a ser geradas sinergias. Atualmente, está disponível apoio ao abrigo do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos, dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento, do Mecanismo Interligar a Europa/fundos da RTE-T, do Portal Europeu de Projetos de Investimento, das Ações Urbanas Inovadoras, do URBACT, da Empresa Comum «Pilhas de Combustível e Hidrogénio», do Horizonte 2020 e do Interreg Europa. Estão disponíveis diversos recursos financeiros e todos dependem do QFP.

4.31. O QFP pós-2027 será essencial para o progresso da mobilidade sustentável e a prossecução dos objetivos da UE para a mobilidade. Uma vez que a UE pondera levar a cabo uma reforma dos seus instrumentos de financiamento, a Comissão deve promover a utilização de PMUS como instrumento para criar reservas de projetos e racionalizar o financiamento da UE. Tal representaria um incentivo positivo ao cumprimento das obrigações impostas pelo Regulamento RTE-T para os 431 nós urbanos, incentivaria a elaboração de PMUS de qualidade e apoiaria a sua execução. Esta coerência também atrairia investimento privado para as economias regionais e contribuiria para a criação de emprego.

Reforço das capacidades

4.32. Embora o processo definido nas orientações para os PMUS da UE deva constituir uma referência para todos os nós urbanos, não existe uma solução única aplicável a todos. As zonas urbanas devem encontrar as soluções que melhor se coadunam com as suas próprias características e tirar o máximo partido das suas oportunidades e capacidades. É por esta razão que o reforço das capacidades a nível local é fundamental.

4.33. Recomenda-se que os países que não dispõem de orientações nacionais para o planeamento da mobilidade urbana sustentável as criem o mais rapidamente possível, para que os seus PMUS possam ser elaborados de forma eficiente e normalizada. Podem ser aproveitadas as recomendações da Comissão Europeia sobre os programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável. As orientações nacionais devem ser elaboradas em cooperação com os municípios, os governos regionais, o meio académico, as partes interessadas no âmbito da mobilidade urbana, especialistas e a sociedade civil.

4.34. Deve ser estabelecida uma coordenação contínua entre os organismos competentes em cada ZUF. A execução dos PMUS deve ser acompanhada e avaliada de forma adequada e contínua através da criação de mecanismos para medir os progressos realizados na consecução dos seus objetivos.

4.35. A CIVITAS desempenha um papel importante, através de subvenções, projetos, educação e sensibilização, sendo que as redes CIVINET facilitam a informação e a partilha de boas práticas entre as partes interessadas a nível local e nacional na sua própria língua. Esta iniciativa é um êxito e deve continuar a ser apoiada e alargada a mais países.

4.36. Os peritos e os institutos de urbanismo devem canalizar o seu conhecimento para o planeamento e o reforço das capacidades dos órgãos de poder local e regional e devem colaborar com os responsáveis eleitos para promover e reforçar a vontade política e a compreensão dos problemas.

Bruxelas, 19 de junho de 2025.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Oliver RÖPKE