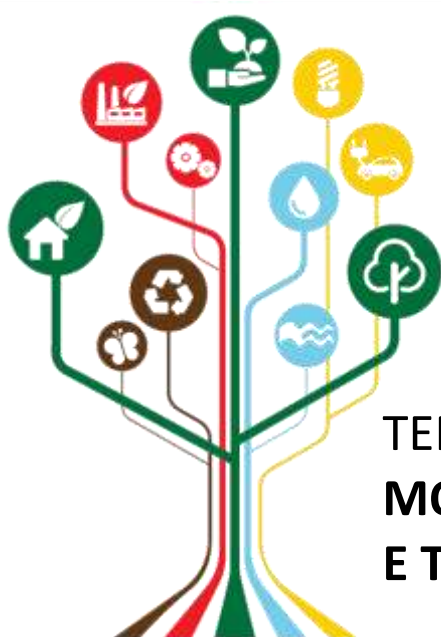


SÍNTESE DA SESSÃO DE DISCUSSÃO PÚBLICA
“**COMPROMISSO PARA O CRESCIMENTO VERDE
EM PORTUGAL - Mobilidade e Transportes**”



TEMA:
**MOBILIDADE
E TRANSPORTES**

Compromisso para o
CRESCIMENTO VERDE

Síntese da Sessão de Discussão Pública “Compromisso para o Crescimento Verde em Portugal - Mobilidade e Transportes”

(Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, Almada, 7/11/2014)

António Alvarenga - Relator para o Crescimento Verde
23/12/2014

Esta síntese apresenta uma proposta de organização das principais ideias e sugestões discutidas na sessão, não associando especificamente uma pessoa/entidade a cada ideia ou sugestão mas identificando, sob a forma de lista, os intervenientes no debate. Trata-se de uma síntese da responsabilidade do relator, aberta a alterações/adendas futuras e não comprometendo nenhum dos intervenientes. Visa preparar o enriquecimento do processo e do documento do CCV, promovendo a discussão técnica sobre o tema mas também a participação de “não-especialistas”.

Conteúdo

Enquadramento.....	3
Principais ideias debatidas e sugestões apresentadas durante a sessão	5
1. Processo, transversalidade e informação	5
2. Instituições e governança.....	6
3. Mobilidade elétrica e combustíveis	7
4. Transportes coletivos	8
5. Transporte ferroviário	9
6. Bicicleta e outros modos suaves	10
7. Urbanismo e gestão da via pública	10
8. Outras ideias/sugestões	11
Lista de pessoas e entidades que contribuirão, durante a sessão, para os conteúdos aqui sintetizados:	12



Enquadramento

Estamos num momento chave: é essencial estabelecer uma visão pós-troika de desenvolvimento de longo prazo, alinhada com as grandes tendências pesadas internacionais, tais como a emergência de economias, a concorrência e pressão sobre os recursos naturais, as crescentes consequências das alterações climáticas, a globalização económica, a fragmentação geopolítica, a competição por talentos e por investimento direto estrangeiro ou a aceleração das divergências demográficas globais.

O lançamento do Compromisso para o Crescimento Verde (CCV)¹ visa promover a transição para um modelo de desenvolvimento que compatibilize as vertentes económica, social e ambiental, no qual diferentes setores desempenhem o seu papel de uma forma integrada, fomentando sinergias no sentido de ultrapassar os importantes desafios que se colocam a Portugal. A crescente tomada de consciência, por parte dos agentes, da sinergia entre economia e sustentabilidade, entre competitividade e valorização ambiental, tem um imenso potencial a desenvolver.

O CCV apresenta iniciativas novas e retoma/sublinha outras já existentes, procurando uma coerência estratégica multisectorial e o estabelecimento de um compromisso de longo prazo que contribua para a estabilidade nas ambições e nos objetivos estratégicos, sem comprometer as diferentes opções ao nível dos modelos de gestão. Propõe uma visão-ambição, concretizada através de um conjunto de objetivos e metas que pretendem ser mobilizadores, indo um pouco mais além do que parece alcançável nas condições “business-as-usual” e constituindo-se, desta forma, como referências de monitorização e alavancas para a inovação e a eficiência.

O CCV assume que pelo menos tão importante quanto o conteúdo do Compromisso é o processo de participação e de co-responsabilização na sua formulação e implementação. Assume ainda que impactos menos diretos como o aumento do alinhamento e a mobilização de longo prazo da sociedade portuguesa, a projeção internacional do país e a sua atratividade, a retenção e atração de talentos e a internacionalização de empresas e projetos, são pelo menos tão importantes como os impactos mais diretos do processo e das iniciativas nele incluídas.

Neste contexto, está em curso um processo ativo de consulta pública do CCV, durante o qual se pretende que os temas que constituem as bases do compromisso sejam explorados e debatidos pelos diferentes agentes, de modo a identificar oportunidades, fragilidades ou constrangimentos e a contribuir para a concertação de interesses, conferindo consistência e robustez ao compromisso a retratar no documento final.

A 3ª conferência temática de iniciativa MAOTE do processo de discussão pública do CCV, dedicada ao tema “Mobilidade e Transportes”, teve lugar no dia 7 de novembro de 2014 no Grande Auditório da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa no Campus da Caparica, Almada. Teve como entidade organizadora o GEOTA - Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente² com o apoio da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa³.

¹ Para toda a informação sobre o Compromisso para o Crescimento Verde ver:

<http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>.

² <http://www.geota.pt>.

³ <http://www.fct.unl.pt/>.



Apesar de ter estado em discussão a globalidade do documento subjacente ao CCV, o debate teve um enfoque particular, como é natural, em temáticas diretamente relacionadas com as **8 iniciativas do tema “transportes” apresentadas no documento que serve de base à discussão pública**⁴:

TR 1: Promover a mobilidade elétrica, alargando e introduzindo maior concorrência na rede pública e privilegiando os modos de carregamento em locais privados (habitações e locais de trabalho) e em locais privados de acesso público (ex. centros comerciais); critérios de sucesso: (a) % de veículos elétricos no parque automóvel; (b) número de postos de carregamento (lento e rápido) instalados; (c) 1200 veículos elétricos e híbridos *plug-in* na renovação da frota da Administração Pública até 2020; (d) redução do tempo de carregamento (enquadramento: PNAER 2020⁵, PNAEE 2016⁶, iniciativas MAOTE-MEF sobre Mobilidade Sustentável - AP e Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde);

TR 2: Incentivar utilização de veículos movidos a combustíveis menos poluentes; critérios de sucesso: (a) redução das emissões no sector; (b) redução da intensidade energética no sector (tep/passageiro/km); (c) % de veículos movidos a combustíveis menos poluentes (enquadramento: PNAEE 2016, Regulamento de Gestão dos Consumos de Energia (RGCE) – Transportes, iniciativa MAOTE);

TR 3: Promover a utilização de biocombustíveis de 2ª e 3ª geração; critérios de sucesso: (a) incorporação de 10% de energias renováveis no sector; (b) % de incorporação de biocombustíveis de 2ª e 3ª geração (enquadramento: PNAER 2020);

TR 4: Fomentar o desenvolvimento da rede de postos de abastecimento de combustíveis limpos; critério de sucesso: número de postos de abastecimento licenciados (enquadramento: PNAEE 2016, PNAER 2020);

TR 5: Incentivar a utilização dos transportes coletivos nas deslocações urbanas e interurbanas (por ex. melhorando o transporte público e implementando medidas dissuasoras de utilização do automóvel individual); critérios de sucesso: (a) % de utilização dos transportes coletivos; (b) GEE/passageiro/veículo; (c) número de medidas dissuasoras da utilização do veículo individual implementadas (enquadramento: Plano Estratégico dos Transportes⁷, Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde);

TR 6: Dinamizar a transferência do transporte de mercadorias para a ferrovia; critérios de sucesso: (a) % de mercadorias transportadas em ferrovia; (b) redução da intensidade energética no sector (tep/tonelada mercadoria/km) (enquadramento: Plano Estratégico dos Transportes);

TR 7: Divulgar informação sobre opções de mobilidade urbana; critérios de sucesso: (a) número de campanhas de informação realizadas; (b) número de pessoas abrangidas pelas campanhas de informação (enquadramento: Plano Estratégico dos Transportes, PNAEE 2016)

TR 8: Elaborar planos de mobilidade ao nível da Administração Pública e das empresas; critérios de sucesso: (a) número de planos de mobilidade para empresas; (b) número de planos de mobilidade para a Administração Pública; (c) % de funcionários públicos e privados que alteraram comportamentos (enquadramento: Plano Estratégico dos Transportes, PNAEE 2016).

⁴ Ver p.55 do CCV (<http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>).

⁵ Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis. Ver: <http://www.adene.pt/programa/pnaer-2020-plano-nacional-de-acao-para-energias>.

⁶ Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética. Ver: <http://www.adene.pt/programa/pnaee-2016-plano-nacional-de-acao-para-eficiencia-energetica-2016>.

⁷ Sobre a Estratégia Nacional para os Transportes ver <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspx>.



Principais ideias debatidas e sugestões apresentadas durante a sessão

1. Processo, transversalidade e informação

O CCV assume que o ambiente é um pilar central de desenvolvimento e o contexto é favorável à expansão de um novo modelo de crescimento mais sustentável. O conjunto de metas propostas pelo CCV para 2020 e 2030 são importantes estímulos para a ação. Considerando os 10 sectores e as 6 alavancas do CCV, as prioridades definidas são muito relevantes, mas é igualmente decisivo dar o máximo de atenção às iniciativas específicas, ao racional que lhes está implícito, à conceptualização utilizada e à recetividade pública.

No que se refere à área da **mobilidade**, os grandes temas em discussão refletem as tendências de evolução tecnológica e comportamental da sociedade contemporânea, mas não são suficientemente abrangentes. Num tema necessariamente transversal, como o dos transportes, verifica-se a necessidade de inverter a lógica mais imediata da solução caso a caso para uma lógica de inteligência na gestão dos recursos. Isto é, os transportes deverão ser encarados em função da exploração — para responder à razão da sua existência, a necessidade de mobilidade — e não apenas dos interesses do operador. Tal só é possível com uma visão holística do território e das necessidades reais de mobilidade de tal forma que todas as restantes premissas sejam utilizadas para servir esse fim.

De facto, temas como a utilização de combustíveis alternativos, as novas tecnologias dos veículos, os Sistemas e Serviços Inteligentes de Transportes (ITS⁸), as soluções de mobilidade desenhadas em função do público-alvo e de mobilidade partilhada, os sistemas de informação ao cidadão viajante (por exemplo, permitindo conhecer em tempo real a rede e os tarifários) ou as *Smart cities / Smart mobility* não devem esgotar a abordagem à mobilidade⁹.

Nesse sentido, e apesar da evolução dos recursos e do conhecimento sobre transportes ao nível global, o esforço dedicado a este tema em Portugal tem de se tornar eficiente e por isso ainda há muito a fazer. O tema dos transportes e da mobilidade interage fortemente com múltiplos sectores e áreas, sendo decisivo, por exemplo, para a política energética e para a política de cidades e de ordenamento do território. De facto, não é possível abordar temas como a dependência energética do exterior, a redução de emissões, a eficiência energética ou o desenho urbano, sem conferir a devida centralidade à área dos transportes e da mobilidade. Com base, entre outros, no facto da União Europeia (UE) ser muito deficitária em termos energéticos e nas vantagens ambientais, a última versão do Livro Branco dos Transportes da UE (de 2011)¹⁰ salienta a importância, nos horizontes de 2030 e 2050, de dar prioridade aos meios de transporte menos consumidores de energia, com ênfase no marítimo/fluvial e no ferroviário, secundarizando o rodoviário e o aéreo. Refira-se ainda a falta de informação sobre mobilidade em Portugal (os censos, feitos de 10 em 10 anos, são dos poucos números disponíveis¹¹).

⁸ Do inglês *Intelligent Transport Systems and Services*.

⁹ Sobre esta temática, ver a apresentação de base à intervenção de Isabel Seabra nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁰ Livro Branco “Roteiro do espaço único europeu dos transportes – rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos” de 28.3.2011. Disponível em <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PT:PDF>.

¹¹ Ver http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=censos2011_apresentacao. Sobre a posição dos portugueses relativamente a estas matérias ver o Eurobarómetro sobre mobilidade urbana (2013), disponível em <http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/flash-eurobarometer-ump-2013.pdf>.



2. Instituições e governança

No que toca à mobilidade e aos transportes, o desafio é grande e contínuo. As sociedades democráticas atuais, com os seus múltiplos atores, carecem de uma cuidadosa coordenação e exigem uma grande capacidade de cooperação entre agentes. Isso pressupõe a articulação dos domínios integrantes e das respetivas políticas, tanto ao nível nacional como local. O concelho de Almada, um dos mais motorizados do país, é um exemplo representativo dessa exigência, particularmente ao nível da governança local (coordenação entre operadores, consideração da intermodalidade, etc.) e das dificuldades criadas pela complexidade prática da “cidade das duas margens”.

Para gerir eficazmente a referida complexidade, a mobilidade necessita de instituições que produzam e trabalhem a informação e conhecimento de forma a melhorar a tomada de decisão. Ou seja, a mobilidade necessita, para além de uma doutrina de intervenção e da definição de fronteiras, de instituições gestoras capacitadas para uma intervenção integrada e transversal num determinado espaço. Instituições de estudo, de decisão, de operação e de regulação e coordenação¹². As autoridades metropolitanas de transportes¹³ poderiam ter um papel decisivo mas, na prática, a sua ação é limitada pela falta de poder de decisão. De facto, é reconhecida a capacidade das autoridades metropolitanas de transportes fazerem diagnósticos e propostas mas depois quem decide é, por exemplo, o Governo. Entre outras matérias, o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, que irá substituir o RTA – Regulamento de Transportes em Automóveis e se encontra em fase de consulta pública¹⁴, visa alterar esta situação, enquadrando a transferência de poder do Estado central para as autarquias e, se estas assim entenderem, para as autoridades metropolitanas de transportes. A gestão ao nível do município pode levantar um conjunto de dificuldades na integração ente municípios, uma vez que grande parte do problema da mobilidade não é de âmbito municipal, mas sim metropolitano.

A gestão da mobilidade é inerentemente conflitual (particularmente no que se refere à mobilidade urbana), o que faz com que as medidas mais difíceis, nomeadamente ao nível das autarquias, tenham por vezes dificuldade em avançar. Dois diplomas afiguram-se como decisivos para esta temática: o Regulamento europeu 1370/2007 - que define as regras das concessões de serviço de transportes públicos de passageiros (de aplicação obrigatória até 2019)¹⁵; e o novo Regime Jurídico das Autarquias Locais – Lei n.º 75/2013¹⁶. Estes diplomas configuram um grande desafio para Portugal, em particular para as autarquias. Refira-se ainda que, até ao momento, foram desenvolvidos, em Portugal, um número limitado de planos de mobilidade e transportes, o que pode trazer dificuldades futuras, particularmente no âmbito do “Portugal 2020”¹⁷. Estas questões sublinham a necessidade de uma monitorização da aplicação e resultados destas medidas de uma forma concertada e com uma perspetiva global.

¹² Sobre esta temática, ver a apresentação de base à intervenção de Eduardo Zuquete nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹³ Para mais informação sobre as autoridades metropolitanas de transportes ver <http://www.amtl.pt/> (AMTL - Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa) e <http://www.amtp.pt/> (AMTP - Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto).

¹⁴ Disponível em

<http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Paginas/RegimeJuridicoDoServicoPublicoDeTransportedePassageiros.aspx>.

¹⁵ Ver http://europa.eu/legislation_summaries/competition/specific_sectors/transport/l24488_pt.htm.

¹⁶ Estabelece o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais, estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprova o regime jurídico do associativismo autárquico. Ver

http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=1990&tabela=leis.

¹⁷ Sobre o “Portugal 2020”, ver <https://www.portugal2020.pt/Portal2020/>.



Refira-se ainda a importância do envolvimento e articulação entre entidades geradoras e atradoras de mobilidade (por exemplo, os calendários escolares influenciam fortemente a mobilidade e os índices de tráfego) e da percepção das motivações para o uso dos diferentes modos de transporte (por exemplo, a percepção dos automobilistas da qualidade dos transportes coletivos fica significativamente aquém da realidade).

3. Mobilidade elétrica e combustíveis

O consumo dos veículos tem vindo a diminuir em termos relativos mas ainda há muito a fazer em termos de eficiência e desenvolvimento de alternativas.

No que se refere à **mobilidade elétrica**, a abordagem¹⁸ passa pela eliminação de barreiras, em particular: (1) carregamento – criar as condições para o carregamento em casa e no local de trabalho, fomentando o surgimento de operadores de mobilidade elétrica com propostas mais competitivas de produtos e serviços de carregamento; (2) preço – desagravamento de contribuições e incentivos, no âmbito da fiscalidade verde¹⁹; (3) cultural/comportamental – neste caso, a Administração Pública deve dar o exemplo, sendo que o CCV reflete esta ambição, em particular a iniciativa TR1, a qual deve ser explicitamente enquadrada numa lógica de gestão partilhada de frota.

De referir, contudo, que se deve ter em conta que o carro elétrico ainda é bastante caro (em termos comparativos e no que toca ao preço de aquisição), o que pode fazer com que os benefícios apontados possam ser questionados no que toca à sua equidade. O carro elétrico é uma tecnologia com futuro e que pode ter um papel em nichos específicos no curto prazo, mas é necessário questionarmos se deve ser uma prioridade em termos de investimento público, tendo em conta que não é custo-eficaz para a maioria das aplicações, nem ajuda a resolver os graves problemas de congestionamento e ordenamento urbano, não sendo uma alternativa ao transporte público. Por outro lado, deve-se progredir na eletrificação dos transportes, quer no transporte público de passageiros urbano e metropolitano, quer na ferrovia de longa distância, forma eficaz de reduzir as emissões e a dependência do exterior, e de usar parte da capacidade excedentária de eletroprodução nacional.

Relativamente a combustíveis alternativos, refira-se o **GNV (Gás Natural Veicular)**, combustível que permite diversificar as fontes de energia primária do país. Está em curso um processo de abertura de postos de abastecimento, particularmente úteis para a área das mercadorias e para os transportes coletivos, permitindo reduzir custos. Refira-se o interesse de aprofundar o estudo, em termos de ciclo de vida, do desempenho do GNV face às tecnologias convencionais.

No que toca aos **biocombustíveis**, a aposta passa pelo aumento da respetiva incorporação (ver iniciativa TR3 do CCV).

¹⁸ Ver também a terceira alteração ao Decreto-lei n.º 39/2010, de 26 de abril, que estabelece o regime jurídico da mobilidade elétrica: <http://www.adene.pt/DL90-2014-mobilidade-eletrica>.

¹⁹ Para mais informação ver o Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde em Portugal e documentos de apoio (<http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-do-ambiente-ordenamento-do-territorio-e-energia/quero-saber-mais/sobre-o-ministerio/consulta-publica-fiscalidade-verde/relatorio-comissao-reforma.aspx>).



4. Transportes coletivos²⁰

Os transportes coletivos deverão ser a principal prioridade de uma política sustentável de mobilidade de passageiros e têm que ser encarados na sua globalidade, visando aumentar a consistência do seu uso e a satisfação dos utentes. Os utentes deverão estar no centro dos sistemas. Apesar de algumas inovações tecnológicas, ainda há muito a fazer no que toca à sua satisfação.

Entre 2001 e 2011 assistiu-se, em Portugal, a um claro aumento do transporte individual em detrimento do transporte coletivo, em contraciclo com o resto da UE. De facto, em 2012, Portugal era o país europeu mais dependente do **carro individual**, com 89,3% das deslocações a serem feitas em carro individual. Para esta tendência terá contribuído, entre outros fatores, uma evolução dos custos que não beneficiou suficientemente o transporte coletivo face ao transporte individual. O preço do estacionamento constitui um exemplo disso mesmo, não sendo (ainda) suficientemente dissuasor do transporte em carro individual para os principais centros urbanos, e devendo ser enquadrado em abordagens integradas para fazer face à tendência referida.

Mas, como referido, outros fatores também terão contribuído para que as escolhas dos cidadãos sejam essencialmente direcionadas para o carro individual:

- A forma de desenvolvimento do espaço suburbano, de difícil gestão a nível do transporte público, com saliência para o problema da mobilidade entre periferias;
- A existência de lacunas na informação prestada (por exemplo, é mais fácil obter informação sobre um congestionamento automóvel do que sobre um comboio parado);
- A complexidade dos tarifários e da bilhética, não favorecendo a simplicidade, transparência e comparabilidade de custos;
- A ineficiência na gestão da transferência modal e a multiplicação de transbordos;
- As dificuldades em agir rapidamente face a pequenos problemas das infraestruturas de transporte coletivo.

Neste contexto, é particularmente relevante promover o uso dos utilizadores pontuais através de informação, de tecnologias, de ações rápidas e de tarifários e bilhética adequados.

A maior parte das deslocações em transportes públicos na UE realiza-se em **autocarro**. O autocarro, em Portugal, apenas correspondia, em 2012, a 6,6% das deslocações, muito aquém dos valores apresentados por outros países europeus (14,4% na Irlanda e 13,7% em Espanha, por exemplo).²¹

O **passo social** é um instrumento central nesta matéria. Estabelecido há 40 anos, permitiu a criação, na grande Lisboa, de um verdadeiro espaço de mobilidade. A partir deste sucesso inicial, no entanto, assistiu-se a uma multiplicação de títulos de transporte e ao desenvolvimento de um sistema tarifário demasiado complexo que puseram em causa esse espaço comum de mobilidade e dificultaram a cooperação entre operadores.

A existência de **contratos de concessão para selecionar operadores** é uma evolução importante mas deve ter-se em atenção o risco de situações de quase-monopólio, pelo que os operadores selecionados devem ser sujeitos a obrigações claras do serviço público a prestar, e ter a obrigatoriedade de fornecer

²⁰ O transporte ferroviário é tratado com mais pormenor no ponto seguinte.

²¹ Fonte: Eurostat (2014) -

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsdtr210>.



mais dados, em particular os da procura, oferta e receita, numa lógica de aumento da monitorização dos operadores (mas também dos pontos críticos).

Refira-se que a **sustentabilidade financeira das empresas do sector** é um fator chave, e a sua concretização pressupõe eficiência e sofisticação, integrando diversas fontes de receita bem como decisões estratégicas devidamente fundamentadas e monitorizadas. A procura da referida sustentabilidade financeira esteve na base de medidas difíceis e mesmo desincentivadoras de alguns modos de transporte que tiveram que ser tomadas, particularmente tendo em conta que o Programa de Assistência Económica e Financeira (PAEF)²² não contemplou financiamento para os transportes. De facto, o recente (2011) aumento de tarifas/eliminação de descontos (por exemplo, para os estudantes) provocou diminuições muito fortes na utilização. No entanto, apesar das escolhas difíceis realizadas, foram tomadas medidas que enquadraram uma aposta num sistema multimodal (passe “Navegante”²³, que acabou por ser alvo de críticas por parte dos utentes que não necessitavam dessa multimodalidade) e na consideração dos segmentos mais vulneráveis (“Passe Social +”)²⁴. Refira-se que está previsto o alargamento a todo o país dos descontos em títulos de transporte previstos no “Passe Social +” e a implementação de **sistemas porta-a-porta** em localidades do interior, onde as redes de transportes coletivos têm uma menor capilaridade.

5. Transporte ferroviário

Enquanto noutros países europeus o peso da ferrovia nas deslocações de passageiros aumentou, em Portugal diminuiu (de 8,3% em 1993 para 4,1% em 2012). Comparando dados de 2012, Portugal está muito longe dos valores apresentados para a utilização da ferrovia, por exemplo, pela Alemanha (9%), Reino Unido (8,2%), França (9,5%) ou Suécia (9,1%)²⁵.

A ferrovia é igualmente decisiva para o transporte de mercadorias, em particular no longo curso. Como já referido, o Livro Branco dos Transportes da UE, de 2011²⁶, enfatiza a importância do transporte marítimo/fluviário e ferroviário pelo menor consumo energético que lhes está associado face a outros meios de transporte. Este Livro Branco conduziu, no âmbito da atualização das Redes Transeuropeias para o período 2014-2020 (RTE)²⁷, à aposta em nove corredores, sendo particularmente relevante para Portugal o Corredor Atlântico²⁸, o qual comporta duas entradas internacionais por terra (Vilar Formoso e Caia) que acrescentam à ligação Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões que ligará os portos por ferrovia (tudo em bitola europeia)²⁹. Esta aposta na bitola europeia é considerada como fundamental para resolver o problema do transporte de mercadorias.

A tendência é clara: uma cada vez maior penalização do transporte de mercadorias por via rodoviária. Assim, se Portugal não possuir a alternativa ferroviária, será cada vez menos competitivo. Para que seja

²² Para mais informação: <http://www.bportugal.pt/pt-pt/estabilidadefinanceira/aestabilidadefinanceirapaef/oprogramaassistenciafinanceiraportugal/Paginas/inicio.aspx>.

²³ Para mais informação ver, por exemplo, <http://www.carris.pt/pt/passes/>.

²⁴ Para mais informação ver <http://www.imtt.pt/sites/imtt/Portugues/Tarifas/PassesSocialMais/Paginas/PassesSocialMais.aspx>.

²⁵ Fonte: Eurostat (2014) -

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsdtr210>.

²⁶ Livro Branco “Roteiro do espaço único europeu dos transportes – rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos” de 28.3.2011. Disponível em <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PT:PDF>.

²⁷ Ver http://europa.eu/legislation_summaries/regional_policy/management/transeuropean_networks/index_pt.htm e http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/index_en.htm.

²⁸ Ver http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/pt_en.pdf.

²⁹ Ver http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/CorridorsProgrReport_version1_2014.pdf.



possível a mudança em função deste paradigma é necessário recorrer ao próximo envelope de fundos europeus, apresentando projetos alinhados com as redes transeuropeias.³⁰ Embora a sua visão, metas e opções sejam alvo de discussão, o Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas - Horizonte 2014-2020 (PETI3+)³¹ é um instrumento importante neste contexto, estando a maior fatia do investimento nacional e comunitário reservada precisamente para o transporte ferroviário e devendo ser priorizada a aplicação dessas verbas tendo em conta os já mencionados objetivos evidenciados pelo Livro Branco dos Transportes da UE. Entre outras iniciativas, será terminado o processo de eletrificação de toda a rede ferroviária nacional e modernizada a linha do Norte (eliminando constrangimentos), bem como outras linhas. Serão ainda realizadas as ligações a que Portugal se comprometeu no âmbito das RTE.

6. Bicicleta e outros modos suaves

A bicicleta e outros modos suaves de transporte têm uma forte tendência de crescimento e fazem parte da emergência de um novo paradigma de mobilidade urbana, embora não tenham, até agora, muita força político-institucional (face aos outros modos de transporte).

Embora se reconheça uma eventual maior adaptabilidade da bicicleta a algumas morfologias de terreno, o potencial da bicicleta é reconhecido, sendo o modo de transporte mais rápido em meio urbano até aos 4 km. Por seu lado, o modo pedonal é o mais eficiente nas deslocações até 1 km.³² A mudança do automóvel para a bicicleta nas deslocações casa-trabalho pode significar uma poupança significativa. O retorno médio do investimento em infra-estruturas cicláveis e pedonais é de 1 para 5³³.

Seria importante a introdução, no CCV, de iniciativas diretamente associadas aos modos suaves de mobilidade e à sua utilização.³⁴ Por exemplo, seria relevante investir na articulação das vias pedonais e cicláveis com as escolas, bem como na conjugação do transporte público com a bicicleta.

7. Urbanismo e gestão da via pública

A renovação urbana tem um forte impacto na mobilidade. A tendência para o aumento da sua relevância, que se ambiciona reforçar, é chave para este processo.³⁵ É de considerar a ideia de referência de que a expansão urbana não pode continuar, que as cidades têm limites de expansão, quebrando a ligação entre construção (nova) e receitas das autarquias³⁶. Isto significa também, no que toca ao estacionamento, inverter o foco de um mínimo de lugares por edifício para um máximo de lugares por edifício. Começamos a ter, em Portugal, exemplos interessantes desta inversão, como é o caso do regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa³⁷.

³⁰ Sobre esta temática, ver o resumo do comentário / intervenção de Luís Cabral da Silva nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

³¹ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspx>.

³² Ver Ciclando – Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020, <http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PlanoNacionalBicicleta/Documents/PPBO MS Final.pdf>, p.23.

³³ Ver Cavil et al. 2008 – Economic analyses of transport infrastructure and policies including health effects related to cycling and walking: a systematic review, http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/53857/E92660.pdf.

³⁴ Ver, por exemplo, o Ciclando – Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020, <http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PlanoNacionalBicicleta/Documents/PPBO MS Final.pdf>.

³⁵ Ver iniciativas do tema “Cidades e território” do CCV (<http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>, p.70), em particular as iniciativas CT 1 e CT 2.

³⁶ Ver iniciativas do tema “Cidades e território” do CCV (<http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>, p.70), em particular a iniciativa CT 5.

³⁷ Mais informação em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal>.



Sob uma outra perspetiva, o desenho urbano é decisivo para a mobilidade ao criar condições, por exemplo, de fácil deslocação a pé nos últimos 500 m e ao incentivar a redução da quantidade de mobilidade. De facto, a gestão da via pública deve ter como objetivo fundamental facilitar o modo pedonal, os veículos de duas rodas e os transportes coletivos, e não estar essencialmente focada na otimização do volume de tráfego. Para tal, é essencial existir capacidade de análise sistemática de pontos críticos.

8. Outras ideias/sugestões

- (1) Na realização da obra, o foco deve ser na funcionalidade (e não na “grandiosidade”). O metro de Lisboa, comparado com o de Londres ou de Paris, é um exemplo desta dicotomia. Seguindo a mesma lógica, os estudos a realizar devem ser claramente orientados para a implementação de políticas e a obtenção de resultados.
- (2) A fiscalidade sobre os combustíveis pode, em particular se usada de forma avulsa, não ser o melhor instrumento, quer por não ser tão visível em algumas situações (por exemplo, no que toca a deslocações interurbanas, comparada com o preço do estacionamento) quer por onerar os orçamentos já curtos de alguns contribuintes. Mas pode ser um contributo importante em particular se integrada com outras medidas e como modo de financiamento dos transportes públicos. Refira-se que o Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde em Portugal assenta numa lógica de neutralidade fiscal³⁸.

³⁸ Para mais informação ver o Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde em Portugal e documentos de apoio (<http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-do-ambiente-ordenamento-do-territorio-e-energia/quero-saber-mais/sobre-o-ministerio/consulta-publica-fiscalidade-verde/relatorio-comissao-reforma.aspx>).



Lista de pessoas e entidades que contribuíram, durante a sessão, para os conteúdos aqui sintetizados³⁹:

- > João Joanaz de Melo, Presidente da Mesa da Assembleia Geral do GEOTA (Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente) e Professor da FCT-UNL (Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Nova de Lisboa);
 - > Marlene Marques, Presidente do GEOTA;
 - > Graça Martinho, Subdiretora da FCT-UNL;
 - > Joaquim Judas, Presidente da Câmara Municipal de Almada;
 - > Jorge Moreira da Silva, Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia;
 - > Eduardo Zuquete, especialista em transportes e professor universitário⁴⁰;
 - > Isabel Seabra - Instituto de Mobilidade e Transporte (IMT)⁴¹;
 - > José Manuel Fernandes – *Publisher* e membro do Conselho de Administração do jornal *online* “Observador”;
 - > Leonor Coutinho, especialista em transportes;
 - > Luís Cabral da Silva, especialista em transportes e vias de comunicação, membro da Sociedade de Geografia de Lisboa (SGL) e coordenador do “Contributo para um Programa Integrado de Transportes Nacional”⁴²;
- > João Bernardino, consultor em mobilidade na TIS - Transportes, Inovação e Sistemas e ativista da Associação para a Mobilidade Urbana em Bicicleta;
 - > Bernardo Alves, fundador da IZIMOOVE - Soluções de Mobilidade Inteligente;
 - > Miguel Barroso, Membro da Direção da Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta;
- > Luísa Sousa, Investigadora de pós-doutoramento no Departamento de Ciências Sociais Aplicadas/FCT-UNL, especializada em História da Mobilidade e História da Tecnologia;
- > Miguel Pupo Correia, jurista/advogado em Lisboa, Professor Auxiliar Convidado da Faculdade de Direito da Universidade Lusíada de Lisboa;
- > Mário Sousa, fotógrafo oficial da FCT-UNL, Divisão de Comunicação e Cultura;
- > Carla Graça, Vice-presidente da Quercus;
- > Sérgio Silva Monteiro, Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

Mais informação sobre esta sessão (incluindo o vídeo integral da mesma) e o CCV (documentos chave, eventos, etc.) está disponível em www.crescimentoverde.gov.pt.

³⁹ Por ordem de participação/intervenção.

⁴⁰ A apresentação de base à intervenção de Eduardo Zuquete nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁴¹ A apresentação de base à intervenção de Isabel Seabra nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁴² O resumo do comentário / intervenção de Luís Cabral da Silva nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

