



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

**INTERVENÇÃO DE SUA EXCELÊNCIA
O SECRETÁRIO DE ESTADO DOS TRANSPORTES**

Carlos Correia da Fonseca

por ocasião da

Conferência Território, Acessibilidade e Gestão da
Mobilidade

Lisboa, 12 de Abril de 2010



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

Senhor Secretário de Estado do Ambiente,
Senhor Presidente do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres,
Senhores oradores,
Minhas Senhoras e Meus Senhores,

Permitam-me que comece por agradecer o amável convite que me foi dirigido pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres para participar nesta sessão de encerramento do primeiro dia de trabalhos da Conferência “Território, Acessibilidade e Gestão da Mobilidade”. Gostaria igualmente de cumprimentar e felicitar o Engenheiro Robert Stussi, Comissário desta Conferência, pela qualidade técnica e científica que nela imprimiu, trazendo-nos um conjunto de temas da maior importância e acuidade, fazendo desta Conferência um grande *fórum* informativo, formativo e de discussão alargada.

O facto de aqui estarem presentes várias entidades da Administração Central, a presença de várias autarquias e de inúmeros agentes do sector – desde operadores de transporte a empresas e associações – é um sinal indelével da relevância e pertinência dos temas em apreço.

A minha primeira intervenção pública, logo após ter sido investido nas funções que agora ocupo, versou precisamente sobre a problemática transversal a que esta Conferência se dedica: a problemática da Mobilidade em Portugal. Nessa reflexão tive, então, oportunidade de afirmar que era nossa pretensão, que era pretensão do Ministério, inaugurar uma nova época na política de transportes e mobilidade: uma época de exploração e gestão racionalizada de todo o sistema de transportes, assegurando uma forte articulação com as políticas de ordenamento do território, ambiente, energia e economia.

Esta visão sistémica e integrada que preconizámos para o sector dos transportes é formalizada com o “Plano Estratégico de Transportes 2010-2020”, documento que vos será apresentado muito brevemente e constitui uma experiência nova no planeamento



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

de transportes em Portugal ao materializar um esforço metodológico que entende o sistema de transportes como um todo, porque só o todo faz sentido.

Este esforço permitiu, pela primeira vez, quebrar as “lunetas tradicionais” através das quais os transportes eram analisados e planeados: isto é, através de uma perspectiva eminentemente sub-sectorial, descurando a visão de conjunto do sistema. Uma visão essencial para assegurar, por exemplo, as necessárias articulações modais; essencial para garantir a criação de verdadeiras cadeias de transporte; essencial para evitar redundâncias nas redes e serviços; essencial para compreender que os modos de transporte têm vocações específicas e que estas devem ser um critério basilar do desenvolvimento do nosso sistema de transportes, onde todos os modos têm naturalmente o seu lugar.

Entendemos também que o planeamento dos transportes e a gestão da mobilidade, nos diferentes âmbitos territoriais, são elementos fundamentais para o funcionamento eficiente do sistema de transportes, respondendo às necessidades de deslocação da população, intrinsecamente relacionadas com a estrutura de ocupação do território.

O “Pacote Mobilidade” hoje discutido contribui precisamente para responder a duas vertentes essenciais neste domínio: a gestão da mobilidade e a articulação entre acessibilidades, mobilidade e ordenamento do território. Como pudemos verificar, tais preocupações estão presentes nas várias peças-chave que configuram esta estratégia enquadradora: as Directrizes Nacionais para a Mobilidade, os Guiões Orientadores e as Fichas Técnicas e Temáticas de Apoio.

Como já tive oportunidade de referir, as grandes infra-estruturas de transportes estão feitas, outras estão em fase de lançamento e outras ainda estão planeadas, pelo que o acento tónico deve agora ser colocado numa gestão mais eficiente dos transportes e mobilidade.

É, pois, necessário um maior enfoque na satisfação das necessidades da procura, não esquecendo que os padrões de mobilidade são fortemente determinados pela organização do território. Este facto iniludível explica que precisemos de começar a



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

agir, desde logo, quando elaboramos os Instrumentos de Planeamento e Gestão Territorial e depois, na prática diária de gestão territorial, quando são aprovadas, por exemplo, urbanizações, loteamentos urbanos ou grandes equipamentos. É precisamente a este nível que o “Guião Orientador para a Abordagem das Acessibilidades, Mobilidade e Transportes nos Planos Municipais de Ordenamento do Território” será um instrumento de grande valia.

Mas com os documentos que integram o “Pacote Mobilidade” pretendemos também:

- Obter indicações para a elaboração de um Plano/Programa de financiamento integrando os vários instrumentos financeiros públicos com verbas provenientes do QREN e do PIDDAC;
- Produzir recomendações para o eventual reajustamento de alguns documentos legais existentes ou proposta de novos, que venham a enquadrar, por exemplo, as intervenções urbanísticas e a localização de grandes e médios pólos gerados/attractores de tráfego.

Destaco ainda o “Guia para a elaboração de Planos de Empresas e Serviços”. Esperamos, de facto, que este documento técnico sirva de suporte e de incentivo à implementação de Planos de Mobilidade Empresas e disseminação de boas práticas, em especial para os grandes geradores/attractores de deslocações.

A acuidade deste tipo de planos é tanto maior quanto a prática urbanística dos últimos anos privilegiou a criação de grandes pólos de actividades – parques empresariais ou parques de ciência e tecnologia, por exemplo –, não articulados com as malhas urbanas existentes e muitas vezes desprovidos de uma oferta de transporte público capaz de satisfazer as necessidades daqueles que aí trabalham. O recurso ao automóvel individual, com as externalidades que lhe estão associadas, apresenta-se nestes casos como a única alternativa viável, realidade que importa inverter.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

Não podemos ainda esquecer que os modos suaves, ou modos activos, como agora começam a ser designados, têm igualmente um papel importante na efectivação de padrões de mobilidade mais sustentáveis. É, pois, importante que os mesmos sejam devidamente equacionados nos planos de mobilidade, mas também que a criação de condições de base para a sua disseminação seja assegurada no âmbito dos instrumentos de planeamento territorial. Tal inclui, por exemplo: a implementação de redes de percursos pedonais nas cidades para acesso a equipamentos, serviços e interfaces de transporte público; a valorização dos espaços dedicados aos modos suaves.

Tendo em vista a promoção destes modos, estamos também a finalizar a “Carta de Direitos e Deveres dos Peões”, documento que visa assumir a promoção e a protecção do modo de deslocação pedonal como objectivo da política de mobilidade. Está igualmente para muito breve a formalização do grupo de trabalho interministerial com o objectivo de elaborar e apresentar um Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e outros modos de Transporte Suaves.

Finalmente, uma palavra para a aposta do Governo na mobilidade eléctrica. Faço notar que esta aposta permitirá reduzir as emissões de gases com efeito de estufa geradas pelo sector dos transportes, possibilitará minimizar a dependência e a factura energética nacional, assim como aplanar o perfil de consumo diário de energia pela possibilidade do abastecimento dos veículos ser feito em casa, fora dos períodos de ponta de maior consumo.

Estamos por isso conscientes de que é necessário perspectivar o desenvolvimento da mobilidade eléctrica no quadro geral do desenvolvimento do sistema de transportes. Isto é, os veículos eléctricos, *per si*, não irão reduzir os graves problemas de congestionamento urbano que afectam as principais aglomerações urbanas do País, nem contribuem para a redução do consumo e uso de espaço por parte das infra-estruturas rodoviárias e veículos automóveis, respectivamente. Como tal, é necessário, que a promoção deste tipo de mobilidade seja integrada com os demais modos de transporte, incluindo os transportes públicos, contribuindo para o necessário reequilíbrio modal a favor do transporte público.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

Minhas senhoras e meus senhores,

Num período em que as dificuldades financeiras impõem opções de investimento ainda mais criteriosas e racionais, gostaria de relevar o Programa de trabalhos da Conferência para o dia de amanhã, o qual aprofunda iniciativas direccionadas para a gestão da mobilidade que pressupõem medidas e acções sem grandes encargos financeiros, embora com exigências, a nível organizativo e de gestão relevantes.

Resta-me, por isso, fazer votos de continuação de trabalhos profícuos.

Muito obrigado pela atenção.