



O Pacote da Mobilidade

e o seu enquadramento nas estruturas locais e regionais

Isabel Carvalho Seabra
Sérgio Manso Pinheiro



I - Que Problemas ?

(DES)ESTRUTURAÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS E RURAIS

(IN)VIABILIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO

DOMÍNIO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL/AUSÊNCIA DE

ALTERNATIVAS E EXCLUSÃO SOCIAL

FRACA QUALIDADE DE VIDA URBANA

(des)Estruturação urbana

● Traços dominantes do Desenvolvimento Urbanístico em meio urbano:

- Periferização /descontinuidade/desligamento urbano
- Localização excêntrica de equipamentos e serviços nas margens dos núcleos urbanos- solos mais baratos
- Novas centralidades monofuncionais
- Predomínio da urbanização nova versus reabilitação
- Declínio dos centros onde o tecido urbano é mais compacto e onde são viáveis os transportes públicos e o andar a pé.
- Aumento das distâncias das deslocações

(Dinâmica recente tende a contrariar a trajetória seguida)

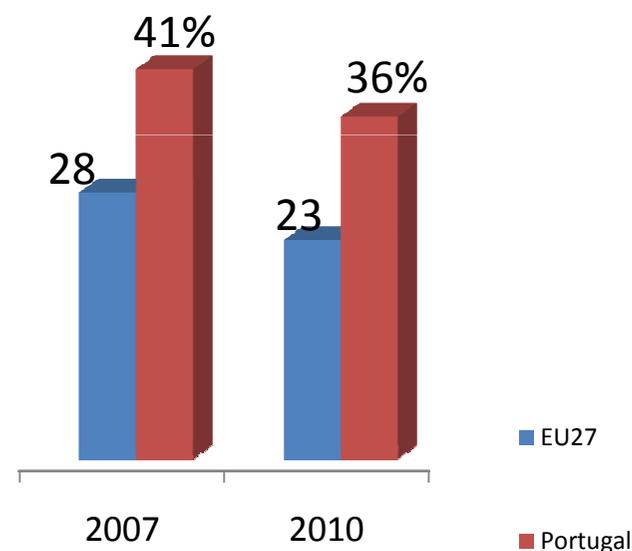


(des)Estruturação do espaço rural

● **Traços dominantes do Povoamento em meio rural:**

- Rarefação populacional
- Acentuado índice de envelhecimento dos residentes
- Crescente número de lugares com menos residentes
- Encerramento de serviços e equipamentos locais
- População economicamente deprimida e isolada
- População sem acesso a bens e serviços e sem possibilidade de se deslocar

População residente em áreas rurais representa ainda, em Portugal, mais de 1/3



Fonte: Eurostat

(in)Viabilidade do Transporte Público

- **Transportes públicos sem escala** para garantir uma boa cobertura territorial e períodos de funcionamento e horários frequentes - **falta de TP fora das horas de ponta, à noite, aos sábados, aos fins de semana), nas férias escolares**
- **Muito baixa procura, ou procura muito disseminada – bairros periféricos, áreas rurais**
- **Concorrência do automóvel e decréscimo da procura de transportes públicos na origem da rarefação da oferta**

Ciclo vicioso

- **BAIXA PROCURA**
 - **MENOS OFERTA**
 - **MENOS PROCURA**
 - **POPULAÇÃO DEPENDENTE DO AUTOMÓVEL, DO TÁXI**
- OU**

imóvel

SEM DIREITO À MOBILIDADE

Mobilidade e Coesão Social

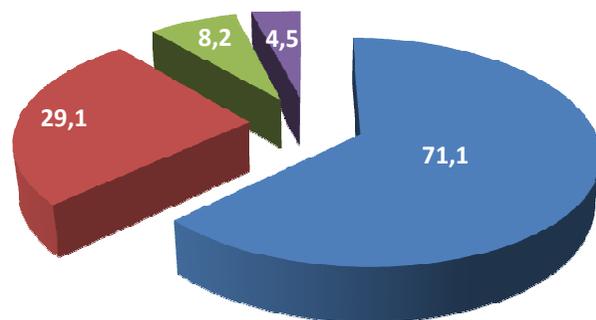
- Ausência de alternativas ao TI exclui muitos cidadãos do acesso à mobilidade

Em Portugal havia em 2001 40% de Agregados Familiares sem VEÍCULO. Em 2011 eram 30%

- Em 2001 a população residente com + de 65 anos representava 16%. Em 2011 19%. Desses 21% eram mulheres

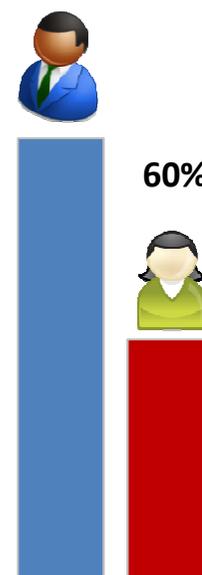
Fonte: INE

Agregados familiares com veículos em 2011



■ Automóvel (ligeiro de passag. ou misto) ■ Bicicleta
■ Ciclomotor (até 50 cc.) ■ Motociclo (superior a 50 cc.)

Fonte: INE



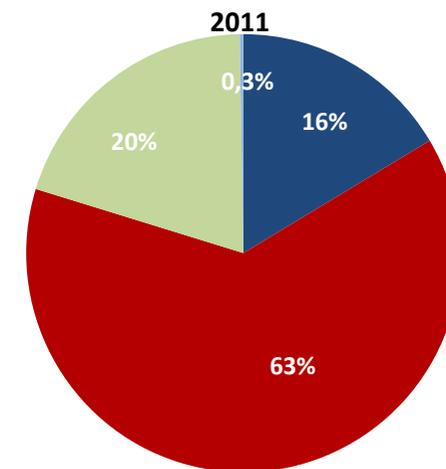
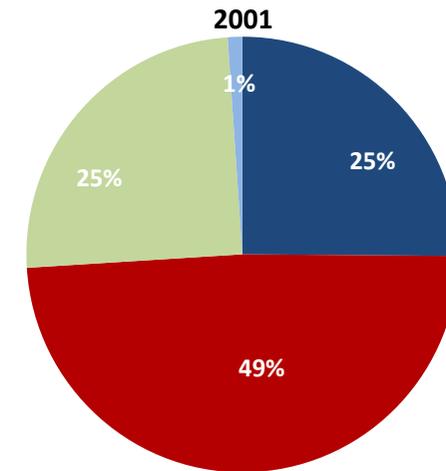
Condutores com carta de condução válida em 2012

Categoria B

Fonte: IMT

(des)Estruturação do espaço urbano e espaço rural consequências mobilidade sustentável

- **Predomínio crescente das deslocações em automóvel** (consumo energético; aumento CO₂ e outros poluentes; ruído, congestionamentos) – impactos na competitividade económica, saúde pública, qualidade de vida
- **Perda de peso do Transporte Público** – insustentabilidade económica dos serviços, rarefação da oferta - consequências no **Direito à Mobilidade** e exclusão social
- **Perda de peso do “andar a pé” – ciclo vicioso** - sedentarismo /obesidade / doença /sedentarismo



Fonte: INE

■ A Pé ■ Transporte individual ■ Transporte coletivo ■ Outro

E o que dizer da qualidade de vida nas cidades e vilas?



<http://passeiolivre.blogspot.com/>

II - Que Respostas?

**O PACOTE DA MOBILIDADE E O PLANEAMENTO E GESTÃO DA MOBILIDADE
EM ESPAÇOS TERRITORIAIS ALARGADOS – REGIÕES /SUB-REGIÕES
NOS TERRITÓRIOS CONCELHIOS
NAS CIDADES E VILAS**

Questões prioritárias 2010/20 - Situação Portuguesa

Onde se jogam as mudanças nas cidades?

1. Desenvolvendo **redes de centralidades** articuladas com condições de acessibilidade;
2. Contendo a **expansão urbana** em “mancha de óleo” e estruturando os territórios urbanos fragmentados;
3. Integrando nas redes de transportes e estruturando as **áreas de baixa densidade de ocupação** peri-urbanas articulando-as com as redes de centralidades;
4. Densificando o uso urbano em áreas de **acessibilidade (potencial) elevada**;
5. Recuperando o **urbanismo de proximidade**;
6. Promovendo a **mobilidade sustentável**

Onde se jogam as mudanças nas áreas rurais?

1. **Racionalizando meios de transporte**, criando “serviços móveis”;
2. **Integrando transporte escolar e transporte regular** de passageiros;
3. Adaptando oferta (horários) para serviço às escolas e outros equipamentos e serviço aos locais de trabalho
4. **Usando soluções de transporte inovadoras** e adaptadas às necessidades das populações ou de grupos - alvo - **para procuras específicas, respostas específicas**
5. **Encontrando as soluções com os vários atores** – inventando, fazendo, corrigindo. 10

Como fazer a mudança e planear e gerir a mobilidade?

Racionalizar a utilização do automóvel individual ?



Otimizar a utilização do transporte coletivo ?



Incrementar o uso quotidiano dos modos suaves, nomeadamente as deslocações a pé e de bicicleta?



Reorganizar e reinventar serviços de transporte não convencionais dirigidos a procuras específicas?



Tirar partido das novas tecnologias?

O Pacote da Mobilidade responde a todas estas questões
e
adapta-se à **diversidade geográfica, contextos de desenvolvimento ou à
dimensão dos municípios** e complexidade dos problemas



O que é o Pacote da Mobilidade ?

- **Uma estratégia para o planeamento e gestão da mobilidade, baseada no**

Conceito de mobilidade sustentável

que pressupõe que os cidadãos, vivendo em cidades, vilas ou aldeias, disponham de condições que lhes proporcionem

- **deslocações seguras,**
 - **confortáveis**
- **com tempos aceitáveis**
 - **custos acessíveis**
- **mobilidade com eficiência energética e reduzidos impactos ambientais.**

Os componentes do Pacote da Mobilidade



Pacote da Mobilidade
Território, Acessibilidade
e Gestão de Mobilidade

2011

- I. DIRECTRIZES NACIONAIS PARA A MOBILIDADE**
- II. GUIÃO ORIENTADOR - ACESSIBILIDADES, MOBILIDADE E TRANSPORTES NOS PLANOS MUNICIPAIS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (PDM, PU E PP)**
- III. GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE E TRANSPORTES**
- IV. COLECÇÃO DE BROCHURAS TÉCNICAS / TEMÁTICAS de apoio à elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes**
- V. GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE DE EMPRESAS E PÓLOS (Geradores e atractores de deslocações)**



As Diretrizes



Correspondem a um documento de orientação / princípios para as políticas de mobilidade (“policy oriented”) e estabelecem:

- 1 Princípios orientadores a seguir
- 2 Objetivos e metas a atingir
- 3 Instrumentos / planos / programas para a sua prossecução e respetivos conteúdos
- 4 Abrangência territorial e obrigatoriedade
- 5 Processo de elaboração, aprovação e participação pública
- 6 Período de vigência dos respetivos instrumentos
- 7 Condições de monitorização e revisão



11 Linhas de Orientação

Linhas de orientação

A Definir e garantir níveis adequados de **ACESSIBILIDADE** oferecida pelo sistema de transportes **A TODOS OS CIDADÃOS**

B Estabelecer uma **CONFIGURAÇÃO EFICIENTE** do sistema de acessibilidades

C **SUSTENTAÇÃO ECONÓMICA** como garante da estabilidade da oferta

D Melhorar a qualidade de vida dos cidadãos pela **REDUÇÃO DOS IMPACTES NEGATIVOS** (sociais, ambientais e económicos) da mobilidade

E Criar boas condições para os **MODOS NÃO MOTORIZADOS**, particularmente para o peão

F Promover um **USO RACIONAL** dos modos individuais motorizados

G Assegurar serviços de **TRANSPORTES PÚBLICOS DE BOA QUALIDADE** e com características técnicas adequadas à procura

H **INTEGRAR AS POLÍTICAS** de transportes e usos do solo

I Promover a **INTEGRAÇÃO FÍSICA, TARIFÁRIA, LÓGICA E INSTITUCIONAL** dos diferentes componentes do sistema de mobilidade

J **MELHORAR A INFORMAÇÃO** aos cidadãos sobre o sistema de transportes e mobilidade urbana

K Assegurar a **PARTICIPAÇÃO PÚBLICA** nos **processos** de decisão associados à mobilidade



Operacionalização das Diretrizes

As **Diretrizes Nacionais para a Mobilidade** podem ser operacionalizadas através de um vasto conjunto de instrumentos:

- Estudos de criação ou reestruturação de redes de TP;
- definição de políticas tarifárias, contratualização de serviços de transporte,
 - Estudos ou Planos de circulação e estacionamento;
- Planos/Programas de Ação para promoção dos modos suaves, etc..



● Os Planos de Mobilidade e Transportes (PMT),

pela sua abrangência temática, identificam e potenciam formas de melhor **planear e gerir o sistema de mobilidade** num determinado território

- São por isso o **Instrumento fundamental** para a operacionalização das Diretrizes Nacionais para a Mobilidade.



● Os Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos geradores e atractores de deslocações (PMEP),

identificam e potenciam formas de melhor organizar e gerir a mobilidade numa empresa ou pólo determinado

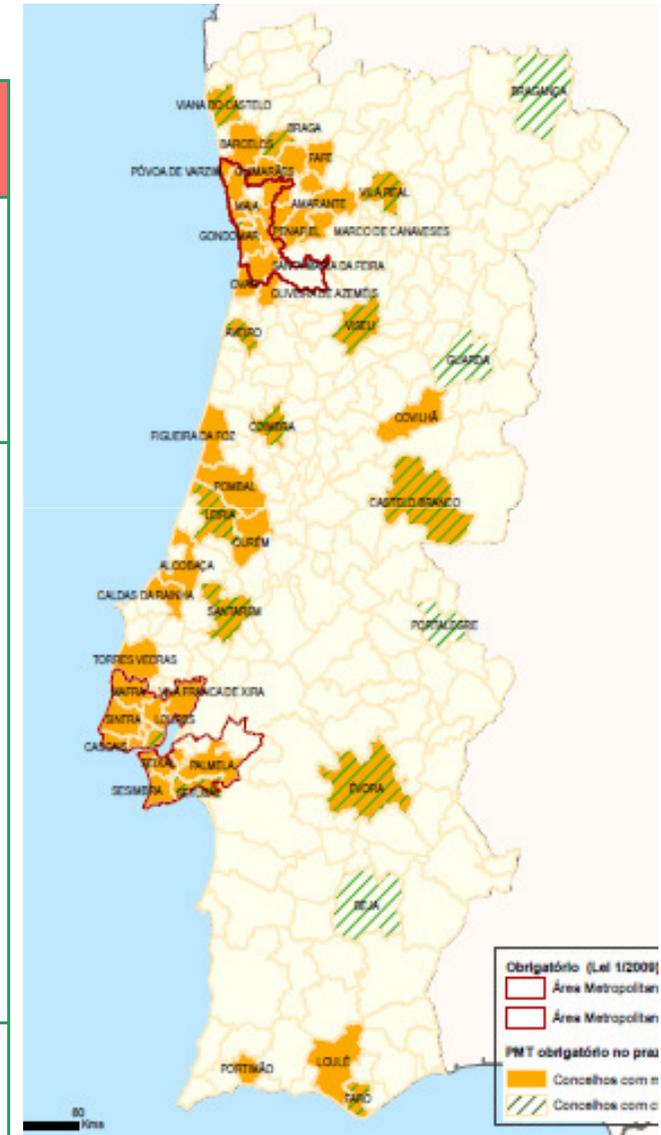
- São por isso um **Instrumento adicional** para a operacionalização das Diretrizes Nacionais para a Mobilidade.



Os Planos de Mobilidade e Transportes

Abrangência territorial

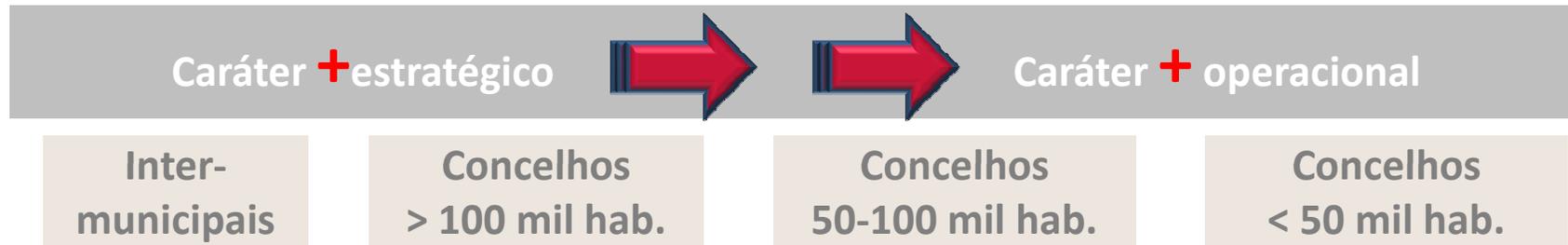
Nível de obrigatoriedade	Concelhos considerados
<p>PMT é OBRIGATÓRIO (em 5 anos 70% da População)</p>	<p>AML e AMP (Lei 1/2009). Todos os concelhos com mais de 50 mil habitantes (ou próximo desse limiar) e em todos os restantes concelhos com cidades capitais de distrito.</p>
<p>PMT é RECOMENDÁVEL</p>	<p>Consórcios de concelhos que pretendam realizar Planos de Mobilidade Intermunicipais, desde que cumprindo obrigatoriamente o primeiro critério e um dos seguintes critérios:</p> <ol style="list-style-type: none"> Contiguidade e exclusividade na agregação Concelhos identificados como pertencentes a uma aglomeração ou sistema urbano no PROT correspondente ou que apresentem dinâmicas inter-concelhias iguais ou superiores a 10% da mobilidade pendular do total dos concelhos (Censos). Dimensão populacional ≥ 100 mil habitantes
<p>PMT é VOLUNTÁRIO</p>	<p>Para os restantes concelhos com limiares populacionais inferiores a 50 mil habitantes.</p>





Os conteúdos dos PMT

- As **Diretrizes estabelecem um quadro de referência** para o desenvolvimento dos principais conteúdos dos **PMT**, permitindo a sua **adaptação à diversidade geográfica, contextos de desenvolvimento ou à dimensão dos municípios** e complexidade dos problemas



Descrevem para os diferentes temas o **nível de detalhe da análise e da concretização das propostas** associado a diferentes contextos urbanos





A Monitorização dos PMT

- As Diretrizes **valorizam a monitorização como uma etapa crucial dos PMT** para avaliação de progressos e correção de trajetórias.
- Estabelecem um **conjunto de indicadores comuns** obrigatórios e **respetivo padrão de avaliação** para avaliar e comparar os graus de concretização da ação a nível local (municipal e intermunicipal), a curto, médio e longo prazo, em termos de:
 - avaliação de progresso e contribuição para objetivos e metas
 - visão sistémica do estado do sistema de mobilidade
 - comparação (tanto quanto possível entre diferentes sistemas de mobilidade e,
 - evolução ao longo do tempo e verificação da adequação entre os objetivos e as medidas executadas

Indicadores		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	% da população residente na área de influência dos 400 m da rede TP, com pelo menos 2 serviços por hora, no período de maior procura	O	O					O				
	% do emprego localizado na área de influência dos 400 metros da											

- Preveem a realização bianual de relatórios de progresso de divulgação pública obrigatória



Passos seguintes



- **Aprovação e publicação das Diretrizes**

(O IMT apresentou ao Governo um Projeto de Resolução do Conselho de Ministros nesse sentido)





Objetivos



I. DIRETRIZES NACIONAIS PARA A MOBILIDADE

- definir a **estratégia nacional de mobilidade e os instrumentos planos /programas** para a sua prossecução;
- estabelecer a **abrangência territorial a obrigatoriedade** de elaboração e indicar **conteúdos**
 - Implementar processos de monitorização e estabelecer um **Sistema Nacional de observação de resultados**

II. GUIÃO ORIENTADOR - ACESSIBILIDADES, MOBILIDADE E TRANSPORTES NOS PLANOS MUNICIPAIS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (PDM, PU E PP)

- **Apoiar a elaboração, alteração ou revisão dos Planos**, focando-se na temática **da relação dos transportes e uso do solo**, isto é, das acessibilidades e funções urbanas que determinam e proporcionam a **deslocação no espaço, de pessoas e bens**
- Transmitir **conceitos e reflexões/preocupações – chave e guidelines técnicas**



Objetivos



III. GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

- **Estimular a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes (PMT) e Programas de Ação**, a nível concelhio e supra-municipal
 - Orientar tecnicamente a realização dos Planos
- **Transmitir uma visão integrada** das questões de acessibilidades transportes e mobilidade sustentável

V. GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE DE EMPRESAS E PÓLOS (Geradores e atratores de deslocações)

- **Estimular a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes nas empresas e pólos geradores (PMEP) e atratores de deslocações**
 - Orientar tecnicamente a realização dos Planos
- **Introduzir o conceito de Gestão da mobilidade (Mobility Management)**
 - Divulgar boas práticas de Gestão da Mobilidade



Objetivos



IV. COLEÇÃO DE BROCHURAS TÉCNICAS / TEMÁTICAS

- **Apoiar a elaboração dos Planos e complementar os Guias**
 - **Divulgar soluções de transportes**
- **Transmitir princípios de planeamento e desenho** de redes de suporte à mobilidade em diversos modos de transporte
 - Dar a conhecer **boas práticas nacionais e internacionais**,
 - Conduzir o leitor para a **bibliografia de referência e informação** disponível e acessível **na internet**
- **Transmitir conhecimento** sobre o que de inovador está a ser feito



A Coleção de Brochuras



Temáticas:

- Meios e Modos de transportes
- Redes e Serviços de Transportes Públicos
- Interfaces de Transportes de Passageiros
- Planeamento e Gestão da Rede Viária
- Estacionamento
- Transportes Partilhados
- Transportes Suaves e Moderação do Tráfego
- Informação ao Público
- Soluções de Logística Urbana

Lançamento da **1ª Fase** da coleção (11 Brochuras):

- Tipologias de Meios e Modos de Transporte
- Soluções de Transportes Flexíveis
- Interfaces de Transportes
- Rede Viária – Princípios de Planeamento e Desenho
- Contagens e Inquéritos de Tráfego
- Políticas de Estacionamento
- Transportes Partilhados
- Acalmia de Tráfego
- Rede Pedonal - Princípios de Planeamento e Desenho
- Rede Ciclável - Princípios de Planeamento e Desenho
- Sistema de Informação ao Público

9 temas
1ª fase (arranque) 11 brochuras



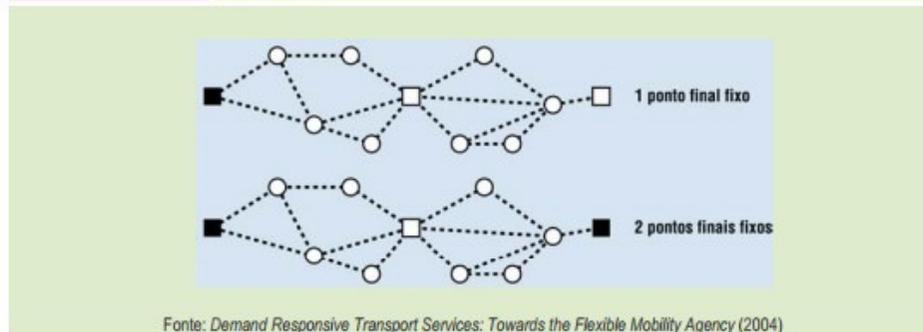
Objetivos

● SOLUÇÕES DE TRANSPORTES FLEXÍVEIS

- Transportes públicos flexíveis: uma resposta às necessidades de mobilidade
- Conceito
- Breve enquadramento
- **Tipologias de serviços**
- Arquitetura do serviço
- Custos de funcionamento: alguns números
- Para mais informações...

Figura 3 – Ilustração esquemática do conceito

Cenário 3 Paragens pré-definidas ao longo de um corredor	<ul style="list-style-type: none">• baseia-se num serviço com paragens pré-definidas num determinado corredor;• algumas das paragens têm horário de passagem pré-definido para estruturar o serviço;• habitualmente uma das paragens terminais corresponde a uma paragem com horário pré-definido;• é possível conceber um serviço apenas com paragens sem horário pré-definido. <p>Considerações operacionais: a localização das paragens ao longo de um corredor simplifica a organização do serviço, uma vez que a distância a percorrer entre paragens não varia muito.</p>
--	---



Fonte: Demand Responsive Transport Services: Towards the Flexible Mobility Agency (2004)

Figura 4 – Ilustração esquemática do conceito

Cenário 4 Paragens pré-definidas numa zona	<ul style="list-style-type: none">• baseia-se num serviço com paragens pré-definidas, numa determinada área;• habitualmente, apenas uma paragem apresenta horário de passagem pré-definido, para permitir a viabilidade de organização do serviço;• a distância entre paragens e o respectivo tempo de percurso é variável, dependendo das paragens que têm de ser servidas;• quando nenhuma das paragens apresenta horário de passagem pré-definido, as paragens serão todas servidas mediante solicitação, estando muito próximo do serviço de táxi. <p>Considerações operacionais: este cenário apenas apresenta viabilidade económica se forem introduzidas limitações para evitar que o veículo realize uma viagem para cada solicitação. Estas limitações podem corresponder, por um lado, à introdução de uma paragem com horário de passagem pré-definido ou fixa (que é sempre servida e que tem horário de passagem pré-definido) e, por outro, no que respeita ao procedimento de reserva, se os passageiros tiverem de efectuar o seu pedido antecipadamente e quiserem receber a informação relativamente ao horário</p>
--	---

III - Que novo quadro institucional e regulatório?

Enquadramento Político

Plano Estratégico de Transportes 2011-2015 Principais objectivos

- Preparar a **sucessão da aplicação do Regulamento de Transportes em Automóveis** para o regime instituído pelo **Regulamento (CE) n.º 1370/2007**
- Proceder “a **descentralização de competências** na atribuição de serviços de transporte público regular de passageiros, **por modo rodoviário, em todo o território municipal, para os respetivos municípios**”.
- **Instituir** (de acordo com a “Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres”) uma **gestão supramunicipal do sistema de transportes**, através de associações de Autarquias, o que “alavanca as potencialidades da planeada transferência de competências para o poder local”.
- **Assegurar** que a **organização supramunicipal do sistema de transportes se baseie em estruturas já existentes** de âmbito **supramunicipal**, sem a necessidade de criar entidades nem encargos públicos adicionais”.

Autoridades competentes

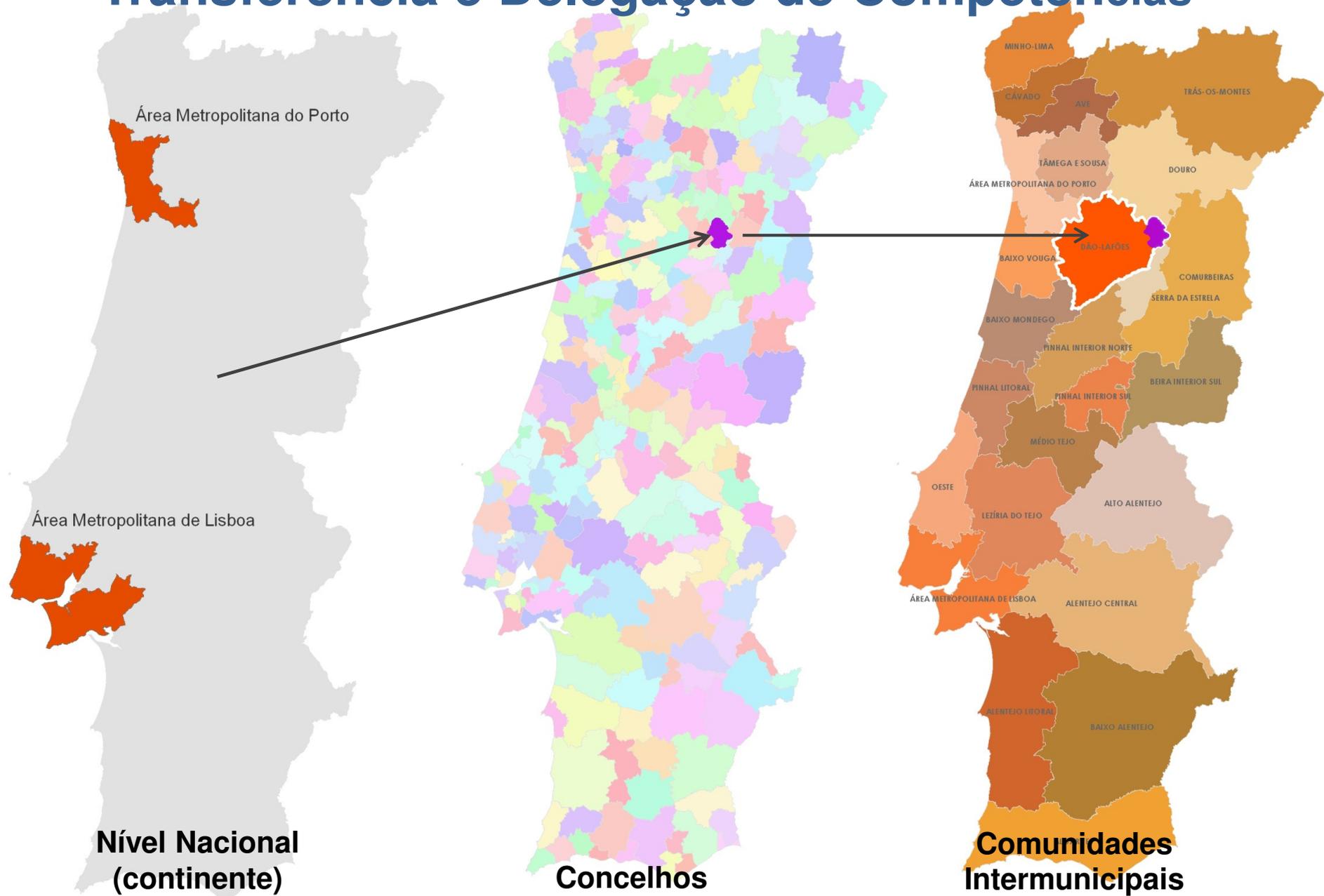
- O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I.P.), com competências de âmbito nacional.
- As Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto, nas respetivas áreas metropolitanas;
- Os Municípios, nas respetivas área geográficas;
- As Associações de Municípios ou Comunidades Intermunicipais (CIM), por delegação de competências dos municípios associados ou constituintes

O IMT assume competências em matéria de organização dos serviços de transporte público de passageiros enquanto municípios e CIM não as assumam (numa ótica de subsidiariedade)

Regime Transitório

- Para a gradual transferência de competências para os municípios e CIM
- Para a aplicação progressiva do regime de abertura à concorrência dos serviços de transportes (Regulamento 1370/2007 -CE) e substituição dos atuais títulos de concessão atribuídos ao abrigo do atual regime legal (RTA).

Transferência e Delegação de Competências



Habilitação da administração central, sub-regional e local (transporte público rodoviário)

- As **autoridades** com competências sobre os serviços de TPRP, deverão estar devidamente **habilitadas a proceder aos necessários concursos públicos para contratualização dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros.**

A estratégia de ação em preparação no IMT passa por **3 domínios atuação**



Desafio/ Risco/ Oportunidade

- A transição de um regime de “autorizações administrativas” para um regime de contratação de serviços de transporte público regular de passageiros, pressupõe:
 - Um **referencial regulatório claro nos planos institucional, jurídico, económico e operacional**, para maior transparência do mercado
 - Uma **maior exigência de capacidade técnica**, quer do lado das autoridades quer do lado dos operadores
- É por isso necessário assegurar-se condições que permitam:

**À administração central, sub-regional e local,
Às empresas e às associações profissionais**

**responder positivamente a este
DESAFIO/ RISCO/ OPORTUNIDADE**



Obrigado

Isabel Carvalho Seabra – icseabra@imt-ip.pt

Sérgio Manso Pinheiro – spinheiro@imt-ip.pt

<http://www.imt-ip.pt/>

www.conferenciamobilidade.imtt.pt/

