

Senhor Presidente do IMTT,
Ilustres convidados,
Minhas Senhoras e Meus Senhores,

É com muita satisfação que participo hoje no encerramento do Seminário dedicado à Eco-Condução promovido pelo IMTT.

Gostaria, em primeiro lugar, de referir a importância actual desta matéria no quotidiano de milhares de condutores. Se ao Estado compete, no âmbito de implementação de políticas internacionais e comunitárias, a aprovação de medidas legislativas e de incentivo à redução de emissão de gases nocivos ao meio ambiente, pertence aos cidadãos o dever de adoptar condutas social e ambientalmente adequadas, nomeadamente no que diz respeito às suas necessidades de deslocação e transporte.

A Eco-Condução enquadra-se por isso num conjunto de opções mais vasto tendente à obtenção de maior eficiência energética nas deslocações de pessoas e bens e de promoção da mobilidade sustentável. Saliento, neste sentido, a importância da opção por transportes públicos em substituição do automóvel particular; a utilização partilhada de veículos, ou a simples deslocação a pé ou de bicicleta nas deslocações de mais curta distância.

Arriscaria dizer-vos, por isso, que o melhor ECO-CONDUTOR resistirá à utilização do seu automóvel próprio, preferindo o

Transporte Público. A ECO-CONDUÇÃO é também uma atitude.... para a vida, para a segurança, para a saúde, uma atitude para com os outros... pelo bem estar nas cidades e pelo planeta.

Foi propósito deste Seminário divulgar experiências recolhidas noutros países e desenvolver conhecimentos nesta área, com o intuito de sensibilizar os condutores de veículos a motor a serem eco-condutores, ou seja, da necessidade de adquirirem hábitos diários e comportamentos económicos, ecológicos e socialmente responsáveis, de promover o ensino da eco-condução e estimular a indispensável inovação tecnológica e ambiental da indústria automóvel.

Para esse efeito, é necessário informar os cidadãos, os profissionais da condução e as empresas dos benefícios directos que podem obter com uma atitude mais ECO e do contributo que todos podemos dar para uma responsabilidade social colectivamente assumida, ou seja:

1. Reduzir os encargos económicos, em especial com a diminuição do consumo de combustível e das despesas de manutenção do veículo;
2. Contribuir para a diminuição do consumo de recursos naturais pelas gerações actual e futura;
3. Contribuir para a competitividade dos operadores de transporte público
4. Diminuir o risco e a sinistralidade automóvel;
5. Minimizar os impactes da poluição atmosférica na saúde pública;

6. Participar de forma responsável na promoção da qualidade de vida nas cidades.

Atendendo à necessidade de reduzir os impactes no ambiente, gostaria de referir as medidas já implementadas ou em curso de implementação para o sector dos transportes.

Pela sua importância destacaria as seguintes:

1. No âmbito de acordo estabelecido com a ANTRAM, foram definidos apoios ao transporte rodoviário de pesados de mercadorias, nomeadamente, a renovação das frotas e o financiamento para reequipamento de veículos com a introdução de filtros de partículas;
2. Foram aumentados os incentivos anuais de renovação de frotas para o transporte público rodoviário de passageiros. No ano de 2008 este incentivo estatal foi de 7,5 M€ (sete milhões e meio de euros) e possibilitou a aquisição de 85 novos veículos;
3. Reformulou-se o Programa de Incentivo ao Abate de Veículos em Fim de Vida, em conjunto com a Direcção-Geral das Alfandegas e Impostos Especiais Sobre o Consumo;
4. Em Setembro de 2008, foi introduzido o Passe Escolar 4_18, com o objectivo de fomentar a utilização do transporte público por estudantes entre os 4 e os 18 anos de idade, utilizando, para o efeito, os operadores de transportes públicos locais. A medida abrangeu todos os transportes públicos colectivos de passageiros, rodoviários e fluviais a nível nacional, bem como

os transportes ferroviários urbanos e regionais e foi aberto à adesão de todos os Municípios.

No que concerne, em especial, ao tema deste Seminário, gostaria de referir a disponibilidade para estimular a aquisição de conhecimentos das técnicas de condução ecológica pelos profissionais do sector do ensino e da avaliação da condução automóvel, cobrindo todo o universo destes profissionais, de cerca de 5000 instrutores e 150 examinadores.

Mais refiro a inclusão das matérias da Eco-condução nos programas da formação inicial e contínua destes profissionais, tendo em vista a que, num futuro próximo, se encontrem aptos a preparar e avaliar os candidatos a condutor nesta temática.

Neste âmbito, providenciar-se-á ainda o desenvolvimento de simuladores de condução na formação prática de candidatos a condutor, bem como a disponibilização de apoio pedagógico na página electrónica do IMTT, através de projectos a desenvolver em parceria com a Universidade e centros de investigação.

Mais, há também que prever que a prática de infracções a regras de eco-condução dê lugar a contra-ordenações e, por outro lado, que algumas sanções acessórias de inibição de conduzir possam ser substituídas pela frequência de cursos de eco-condução.

Por outro lado, na área dos transportes rodoviários, saliento que no programa de formação de motoristas profissionais de veículos pesados de transporte de passageiros e de mercadorias, a instituir

pelo futuro diploma de transposição da Directiva 2003/59/CE, se encontram previstas matérias de aperfeiçoamento da condução baseada nas regras de segurança e na optimização do consumo de combustível.

No âmbito da sensibilização dos condutores, apraz-me salientar que o IMTT, através da respectiva página electrónica, tem procurado divulgar conselhos úteis e práticos, nomeadamente os que dizem respeito a uma condução mais ecológica e económica, no quadro de uma política de divulgação e de transparência que pensamos ser fundamental.

Finalmente, congratulo-me com a realização do presente Seminário e agradeço a presença de todos os intervenientes e participantes. Termino fazendo votos de que as lições e experiências aqui partilhadas possam contribuir para uma maior sensibilização dos condutores, dos profissionais e das empresas no que diz respeito à utilização mais regrada, segura e eficiente do automóvel e à adopção de comportamentos em defesa do Ambiente e da Qualidade de Vida dos cidadãos.