



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.



Anexo: Consulta Pública Sobre o Livro Verde

15 de Março, 2008



Anexo

Consulta Pública Sobre o Livro Verde «Por Uma Nova Cultura de Mobilidade»

15 de Março, 2008

1. Resumos dos Workshops Realizados

1.1. Workshop Lisboa, 13 de Fevereiro de 2008

Tema 1 – Vilas e Cidades Descongestionadas

Moderador: Fernando Nunes da Silva

Intervenientes: José Manuel Boavida; Luís Vassalo Rosa; José Manuel Simões

O debate da sessão temática 1 sobre «Vilas e Cidades Descongestionadas», abordou de forma transversal diversas questões relacionadas com a problemática do tema. Identificam-se as grandes questões focadas:

1^a Apesar do espaço já estar na sua maioria ocupado, os problemas de transporte devem ser pensados em conjunto com o ordenamento do território, o ambiente e a mobilidade urbana:

- O ordenamento do território tem consequências em termos de transportes. A tendência de crescimento explosivo e dispersivo da cidade nos últimos anos, criando um «mosaico diversificado e complexificado» da malha urbana, aliada à saída de pessoas e actividades dos centros clássicos; a dispersão habitacional, a saída de serviços do centro da cidade (com a morte dos centros históricos), sem previsão ou com uma concepção inadequada de TC, tem graves consequências em termos de congestionamento de tráfego, mobilidade e acessibilidade, assim como ao nível social.

A desertificação das cidades de pessoas e serviços, tem levado à destruição dos percursos de proximidade, perdendo-se, em parte, o prazer de andar a pé, de «passear» na cidade, por questões como a não existência de montras, a segurança, o abandono dos espaços, etc.;

- Obrigatoriedade de introdução da mobilidade no planeamento: quer através da introdução da mobilidade nos planos de impacte ambiental; quer da mobilidade nos planos de ordenamento do território; quer de planos de acessibilidades e transportes (com transportes públicos de passageiros, ciclistas e peões) obrigatórios (ex. construção de equipamentos ou infra-estruturas geradores/ atratores de grandes fluxos de pessoas). Um dos pontos essenciais é a inversão do modelo dos planos de acessibilidades de transportes focados apenas no transporte individual, para a consideração dos outros modos de transporte;

2ª Escalas de Intervenção

- O Livro Verde deve apontar para soluções que se complementem e interliguem, mesmo com actores e políticas diferentes; Ex. Redução do transporte individual para recuperar espaço público para os modos suaves;
- As diferentes escalas devem ter diferentes formas de abordagem: Aglomeração metropolitana – Cidade – Bairro – Rua. As soluções devem ser adaptadas conforme as situações de forma coerente;

3ª Hierarquia de sistemas

Há que assegurar a interligação/sobreposição dos diferentes modos/redes: as zonas de interface são essenciais. Ex. Dentro do mesmo modo de transporte, como no estabelecimento de uma hierarquia para a rede viária ou através da ligação e continuidade de circuitos pedonais ou de modos suaves; Entre diferentes redes, garantindo a passagem adequada entre os modos de transporte, estabelecendo circuitos adequados entre o TC e o modo pedonal, etc.

4ª Intermodalidade

A intermodalidade é essencial à cidade e à vivência. Uma mobilidade adequada deve considerar todos os modos de transporte, com os seus ritmos e especificidades próprias, vantagens e desvantagens adequadas a cada situação.

Ex. A promoção do modo pedonal ou dos modos suaves, não deve esquecer o TI, que para muitos, será sempre a principal opção de transporte, devendo, por isso, ser também melhorado;

5ª Mecanismos de Mercado

Foi realçada a contradição entre a introdução generalizada dos princípios das leis do mercado e de preços, e a promoção de modos alternativos de transporte ao modo individual, aos quais estas são contrárias, por questões de concorrência.

Esses mecanismos devem ser instrumentos e não o centro da política, sob pena de terem o efeito inverso ao nível da mobilidade, constituindo-se como obstáculo. Ex. Usar o TI em vez de TP pode ficar muitas vezes mais barato.

6ª Monitorização dos resultados

- Deve ser feita uma monitorização real e faseada dos projectos de mobilidade e dos seus resultados. Quais os resultados dos investimentos realizados?
- O Livro Verde devia considerar os diversos factores intervenientes - os sistemas de transportes, o sítio/ território, as questões de índole social, e a cultura / formação cívica, que condicionam as soluções exequíveis ou não. Daí a importância de monitorizar;
- O importante é monitorizar e não introduzir novas regras.

Sobre o Papel da União Europeia:

- Incentivos às Boas Práticas e Premiar Resultados;
- Promoção e financiamento da inovação e divulgação da aplicação prática (muitos projectos e intervenções não são sequer conhecidos);
- Apoio à capacitação técnica / transferência de conhecimento. Ex. Gestor da mobilidade na Bélgica.

As opiniões sobre o livro Verde dividiram-se entre o «muito ambicioso», «pouco ambicioso, «tecnicista», «Sensação de vazio no final» ou «falta de objectividade».

Para terminar, foi referida alguma incoerência nos financiamentos, sendo muitas vezes mais fácil financiar grandes projectos e infra-estruturas, do que pequenas intervenções, como por exemplo ao nível dos modos suaves.

Tema 2 – Vilas e Cidades mais Verdes

Moderador: Ana Cristina Fernandes Ferreira Dourado

Intervenientes: Luísa Schmidt; Manuel Ferreira dos Santos; Tiago Farias

A sessão decorreu em dois sentidos distintos, suscitados pela não correspondência entre o título dado pelo Livro Verde a este capítulo – «Vilas e Cidades mais verdes» – e o seu efectivo conteúdo – centrado nas questões dos combustíveis e dos veículos.

1.A) Abordagem na óptica das cidades mais verdes

Neste sentido foram focados:

- ↳ A importância do planeamento e do tratamento do espaço público e da sua fraca apropriação.
- ↳ A crónica dificuldade que resulta dos transportes serem chamados a resolver as questões que a concepção e construção do espaço urbano não considerou de raiz, e que correspondem: ou à impossibilidade de oferta de transportes públicos; ou soluções não optimizadas; ou soluções de menor qualidade de TP e de uma forma geral mais caras.
- ↳ O problema do «carrismo» – expressão que retrata a atractividade do automóvel.
- ↳ A chamada de atenção para o facto do problema das cidades congestionadas já não ser uma questão apenas das áreas metropolitanas.
- ↳ O facto de a percepção da falta de espaços verdes ser maior e sentida de forma mais aguda quando há excesso de tráfego.
- ↳ A importância de rejeitar o paradigma da cidade americana e recuperar o casco urbano da cidade europeia, aumentando as densidades.
- ↳ A necessidade de redesenhar as cidades para reduzir a dependência do petróleo, tornando-as mais competitivas.
- ↳ A gestão do estacionamento como uma ferramenta para a melhoria da circulação e da qualidade de vida na cidade.

1.B) Abordagem na óptica dos veículos e respectivas fontes energéticas.

Desde logo, não foi consensualizada uma primeira posição do Livro Verde neste tema: saber se a tecnologia resolve os problemas dos impactos ambientais, tendo também em conta que há um crescimento global de mobilidade.

Sobre os veículos e fontes energéticas foram suscitadas as seguintes questões:

- ↳ A necessidade de avaliar seriamente as potencialidades do biocombustível, tendo até em conta diferentes experiências em diversas empresas de transportes.
- ↳ A urgência de combater os consumos das frotas.
- ↳ A necessidade do aumento da velocidade comercial do TC, para obter uma efectiva economia energética e ambiental.
- ↳ Do ponto de vista dos TC, importa que relativamente aos veículos, as empresas saibam tratar quatro questões: a escolha do veículo a comprar (características e adequação aos

serviços espectáveis, etc); da sua manutenção; da promoção de uma condução económica; do escalamento dos veículos para o serviço.

↳ A necessidade de se intervir sobre o serviço e a frota de táxis: o táxi como complemento do TP, a utilização de combustíveis mais “amigos do ambiente”.

2. Comentários transversais sobre o Livro Verde

Desde logo, foi sublinhada a importância desta iniciativa da Comissão, tendo em conta “sobretudo o efeito contágio”.

De sentido positivo foi igualmente sublinhado o facto de o documento ser sintético.

Foi suscitado o facto de o papel das autarquias não ser valorizado, desde logo, enquanto parceiro.

Foi ainda criticada a não consideração do problema de escala: a cidade verde local e a cidade verde global.

Foram dados exemplos de boas práticas, em particular o caso de Cardiff, sublinhando-se a importância da sua divulgação.

3. Algumas respostas às questões suscitadas no Livro neste capítulo

Sobre como aumentar a utilização de tecnologias limpas e eficientes energeticamente, foram sublinhadas quer a necessidade de dinamização da renovação das frotas e a valorização da regulamentação e contratualização dos TC.

Nesta matéria foi ainda sublinhado que o livro verde faz uma abordagem sobretudo sobre os TC, não perspectivando uma intervenção ao nível do TI.

Relativamente à promoção da contratação conjunta, foi por um lado sublinhado que Portugal não estará preparado tecnicamente para a sua concretização, mas sobretudo foi defendida a obrigatoriedade da inclusão da Administração Local neste processo.

Em relação à definição de critérios para medidas restritivas à circulação de veículos, foram defendidas opções em função da tecnologia e dos níveis de emissões – no essencial, correspondente à etiquetagem dos veículos.

Foi destacada a importância das regras serem claras, até para a possibilidade de definição atempada das estratégias empresariais do sector.

A questão sobre o incentivo à condução respeitadora do ambiente, foi entendida como um sub capítulo das «alterações comportamentais», essa sim, uma questão a necessitar de grande aprofundamento.

4. Propostas

O conjunto de intervenções da mesa e dos participantes sublinhou o interesse de se suscitar na posição nacional, as seguintes questões:

- ↳ A necessidade de incluir uma abordagem que diferencie as diferentes escalas de urgências: as matérias prioritárias e as de longo prazo.
- ↳ A correcção do excessivo enviesamento para o TC, em detrimento do TI.
- ↳ A necessidade de instituir e valorizar um Observatório capaz de definir e tratar indicadores urbanos e da mobilidade e transportes, tendo até em conta diversos trabalhos e compromissos internacionais já existentes. A existência destes indicadores assume ainda a função de pressionar as autoridades políticas quer pelo conhecimento comparado dos níveis de qualidade de vida quer pela responsabilização no tempo pelos actos e omissões.
- ↳ A necessidade de se valorizar a educação e a assumpção de uma Cultura de Mobilidade, que embora constando do título do Livro Verde, é na prática omissa no seu conteúdo.
- ↳ A importância de regras internacionais/comunitárias, como forma de induzir alterações de comportamento.

A terminar a sessão foi deixada a mensagem: “é preciso começar a fazer”.

Tema 3 – Transportes Urbanos mais Inteligentes

Moderador: José Manuel Viegas

Intervenientes: Isabel Rebelo; Alberto Cunha; José Manuel Gonçalves

No que respeita aos transportes urbanos mais inteligentes, as diversas intervenções focaram-se essencialmente na aplicação das tecnologias aos seguintes sistemas:

- sistemas de informação – quer para a coordenação da oferta, quer para o encaminhamento da procura
- sistemas de bilhética.

Foi consensual que presentemente há já muita tecnologia desenvolvida, mas que em grande parte esta se encontra sub-utilizada. Dentro das razões desta sub-utilização apontaram-se:

- a incapacidade técnica dos respectivos compradores – gestores de infra-estruturas, operadores de transportes, autoridades, etc. – para explorarem devidamente as tecnologias ao seu dispor, por não disporem de meios humanos devidamente habilitados
- parte das tecnologias são desenvolvidas sem estudos de mercado que as suportem, isto é, sem se conhecer a sua aceitação por parte dos clientes/viajantes
- a rigidez da actual regulamentação não permite uma “gestão flexível” com base nas tecnologias já existentes

A tónica das discussões centrou-se na inexistência de “comunicação” entre os vários sistemas tecnológicos. Estes são normalmente desenvolvidos caso a caso, em contratos tipo “chave na mão”, não integrando os sistemas nas organizações compradoras (tornando até os seus detentores “reféns” dos seus fornecedores).

Assim, foi referido que as soluções tecnológicas a implementar deveriam:

- Ser simples e focalizados nos seus utilizadores – os usuais e os esporádicos – criando empatias com o sistema
- Basearem-se em plataformas já existentes e de utilização vulgarizada (por exemplo, em telemóveis), em vez de serem “mais uma inovação para carregar”
- Serem interoperáveis, quer em termos dos diversos fornecedores de serviços de transporte, quer em termos de modos de transporte, quer em termos de dispersão geográfica

Para se atingir a interoperabilidade foi referida a necessidade da existência de entidades “facilitadoras” da integração destes sistemas, bem como a existência de uniformização quanto à informação a prestar.

Por fim, foram referidas algumas questões que o Livro Verde não aborda, mas que são condicionantes da aplicação dos sistemas inteligentes aos transportes:

- A confidencialidade da utilização da informação
- O impacto da utilização dos equipamentos – facilidade/capacidade da sua utilização por parte dos viajantes
- A aplicação das tecnologias ao transporte individual pode aumentar o fosso já existente entre o transporte individual e o transporte colectivo

Tema 4 – Transportes Urbanos mais Acessíveis

Moderador: Robert Stussi;

Intervenientes: João Seixas; Mário Alves; António Corrêa de Sampaio

O debate da sessão temática 4 sobre «Transportes Urbanos mais Acessíveis» não focou especificamente o tema, tendo sido abordados transversalmente várias ideias relacionadas de alguma forma com este tema e sem se ter procurado responder directamente às questões colocadas pelo Livro Verde.

Em primeiro lugar abordou-se a questão da “Governancia” da Cidade e da Mobilidade, tentando identificar-se os factores que influenciam decisivamente a mobilidade urbana, quais as variáveis-chave para a boa mobilidade urbana, qual a aceitação social e cultural da população e que intervenções possíveis.

A Cidade tem sido pensada através de visões demasiado parcelares, sectorialistas e simplistas, quase sempre na óptica da oferta e não da procura. Torna-se essencial um entendimento mais sistémico e mais integrado da cidade, ao mesmo tempo que é essencial uma governação de qualificação do quotidiano, com uma relação mais umbilical entre o “governo” (gestores autárquicos) e a Cidade através da qualificação da Proximidade, pela participação e responsabilidade de todos.

Ainda neste aspecto salientou-se a importância das opções políticas, apostando-se na necessidade de uma Política dos Limites, em que há que inverter radicalmente o estilo de vida das pessoas.

Outra questão abordada foi a da Mobilidade e os Usos do Solo, advogando-se a promoção absoluta da cidade policêntrica e da densidade. Há que controlar o crescimento urbanístico desenfreado, causador de enormes desperdícios ambientais e económicos.

É essencial a qualificação da diversidade, da complexidade, não permitindo a cidade monofuncionalista, mas apostando sim, na cidade heterogénea e complexa, com a criação de reforços urbanos junto a nós de mobilidade (densificação selectiva).

Densidade, diversidade e design foram as 3 dimensões referidas como necessárias.

Foi igualmente referido que as políticas de mobilidade devem estar integradas na política da cidade – Em vez de pensarmos em transportes devemos pensar em redes de mobilidade.

Uma terceira questão debatida foi o Transporte Colectivo versus Transporte Individual.

Uma melhor mobilidade depende de um conjunto de factores que têm de ser abordados de uma forma integrada e que nas nossas cidades têm sido vistos de um modo desarticulado e contrário ao bom desempenho do transporte colectivo.

Identificaram-se nomeadamente os seguintes factores:

- Ordenamento do território – Descontrolo completo do desenvolvimento urbanístico, em que por exemplo os novos bairros são pensados sem os transportes colectivos, obrigando as pessoas a recorrer ao transporte individual;
- Sistema viário – Infra-estruturas viárias (estradas, ruas) projectadas para o transporte individual, destruindo a mobilidade e a vivência da cidade;
- Sistema de circulação – Actual sistema de circulação desenhado a pensar nos veículos e não nas pessoas. A circulação é a chave para a mobilidade, em que

o paradigma é o TEMPO. O transporte colectivo não é competitivo porque demora mais tempo nas deslocações do que o transporte individual;

- Rede de serviços de transporte colectivo – Devem integrar todos os modos de transporte. “Não à exclusividade de modos de transporte”.

Necessidade de uma elevada promoção do transporte colectivo, tornando-o cada vez mais atractivo.

Neste aspecto, foi dado como um bom exemplo de coragem política, o projecto “Calle 30”, em Madrid, que vai transformar radicalmente a auto-estrada circular M30 numa avenida urbana, afecta fundamentalmente ao transporte colectivo e pista para bicicletas e vias pedonais.

Por último, abordou-se a questão Acessibilidade versus Mobilidade como um equívoco. Identificou-se a acessibilidade com a facilidade de acesso, que pode variar no tempo e no espaço e que diz respeito às infra-estruturas, aos serviços de transporte e à informação.

Identificou-se a mobilidade como a quantidade de movimento de pessoas e bens, envolvendo as necessidades de deslocação (procura derivada).

Para alguns participantes, “a essência está no acesso, não no movimento”

Para outros “a mobilidade inclusiva – direito à mobilidade ilimitada e livre escolha do modo – não é negociável.

Para terminar foi deixada para reflexão a seguinte questão:

- Queremos aumentar a Mobilidade ou a Acessibilidade?

1.2. Workshop Porto, 18 de Fevereiro de 2008

Tema 1 – Vilas e Cidades Descongestionadas

Moderador: António Babo

Intervenientes: Lino Ferreira; Álvaro Domingues; Luís Ramos;

O debate da sessão temática 1 sobre «Vilas e Cidades Descongestionadas» não se cingiu apenas às questões colocadas neste tema pelo Livro Verde, tendo abordado de forma transversal diversos temas relacionados. Identificam-se, assim, as principais questões focadas:

1ª Os problemas de transporte estão directamente associados às questões do ordenamento do território; devem ser pensados em conjunto com o ordenamento do território e a abordagem - transportes e ordenamento do território – deve ser transversal.

- As cidades enquanto pontos num mapa acabaram, não se aplicando directamente os conceitos clássicos de centro e periferia, urbano e rural – é o desconfinamento urbano da cidade. Hoje em dia o conceito de espaço é mais relacional (em tempo), tendo o território sido exponencialmente alargado (ex. Trabalhar a 30 km, escola a 50 km, etc.). Pode-se falar em territórios multiescalares – sem áreas totalmente delimitadas, com aglomerações centrípetas e centrífugas, muito em torno dos nós da rede viária
- A tendência de dispersão habitacional, com saída de equipamentos públicos, empresas e serviços do centro da cidade, para áreas cada vez mais distantes, sem soluções adequadas de TC, aumentando o nº de viagens diárias (pela dispersão de serviços e equipamentos), tem graves consequências em termos de tráfego;
- A não previsão ou a concepção inadequada de TC, tem graves consequências em termos de tráfego, mobilidade e congestionamento, assim como ao nível social;
- Coloca-se, ainda, o desafio de como gerir e criar esquemas de mobilidade em cidades construídas;
- A integração da gestão do estacionamento nos transportes e na mobilidade foi considerada de grande importância (com parques dissuasores, não existência de parques gratuitos de grandes dimensões no centro da cidade, restrições ao estacionamento de longa duração no centro da cidade, etc.).

A gestão adequada do estacionamento nos centros históricos das cidades é essencial à rotatividade, diminuindo o congestionamento e permitindo uma melhor acessibilidade. No entanto, estas medidas são muitas vezes difíceis de implementar em pequenas e médias cidades, suscitando fortes reacções locais de contestação; há uma dificuldade de comunicação das vantagens destas medidas;

2ª Uma Nova Cultura da Mobilidade

Importância da educação para a mobilidade, como essencial para criar uma cultura de mobilidade sustentável e não baseada apenas no transporte individual, tornando mais fácil a implementação de medidas e soluções de promoção da mobilidade sustentável;

3ª Multimodalidade

- A multimodalidade é essencial. Cada modo de transporte tem as suas especificidades próprias, vantagens e desvantagens, devendo ser vista a solução mais adequada para cada realidade);
- A promoção das deslocações a pé ou de bicicleta não deve esquecer os restantes modos de transporte. (Ex. com a dispersão habitacional o modo pedonal e a bicicleta não dão resposta à maioria das deslocações;
- A promoção de formas alternativas de transporte, como o carpooling também deve ser enquadrada, nomeadamente pela partilha de experiências
- As soluções de transporte não devem ser vistas como definitivas.

4ª Escalas

- As diferentes escalas e espacialidades devem ter diferentes formas de abordagem, quer no que toca ao desenho urbano, às infra-estruturas ou às soluções encontradas: Macro / micro; Urbano/ Rural; Auto-estrada / Via local. Ex. As soluções para uma área metropolitana são diferentes de uma média ou pequena cidade
- Também nos instrumentos de planeamento essas diferentes escalas devem ser consideradas: PNPOT, PROT, PDM, PU, etc.
- Deve ser assegurada a ligação entre os diferentes níveis (micro e macro), quer entre os diferentes modos de transporte, quer dentro do mesmo modo de transporte. Ex. Ligação do transporte colectivo a interfaces e depois a uma boa rede pedonal. As zonas de interface são essenciais para o funcionamento da rede;

5ª Planeamento

- O centro dos projectos de planeamento e acessibilidades é o transporte individual, devendo haver uma alteração desse paradigma;
- Foi referida a falta de uma figura de planeamento de transportes como, por exemplo, um Plano obrigatório de acessibilidades de transportes públicos, pedonais e modos suaves na construção, por exemplo, de grandes infra-estruturas e equipamentos – e também uma figura de Gestor da mobilidade. Ex. A criação de grandes equipamentos ou infra-estruturas fora dos centros das cidades, não considera devidamente a acessibilidade por transporte colectivo ou por modos suaves;

6ª Transportes Colectivos

- Foi referida como essencial a fiabilidade do sistema de transportes colectivos, para que este possa atrair mais utilizadores. Foi referido o exemplo do Metro do Porto, que incute mais fiabilidade do que os serviços de transporte rodoviários;
- Foi proposta a criação de corredores de Transporte Público de qualidade e de alta frequência em alguns eixos essenciais da cidade, como uma medida de promoção dos TC;
- A política de TC deve estar associada ao estacionamento. Por exemplo o estacionamento gratuito junto aos serviços ou equipamentos (Ex. Pólo da Asperela da Universidade do Porto) desmotiva a utilização de meios de transporte alternativos, tornando, simultaneamente, os TC menos atractivos, pela concorrência directa, pela falta de «massa crítica» que permitisse uma melhor oferta, e pelo próprio congestionamento;

7ª Políticas

- Necessidade da coerência das políticas públicas de transporte: A resposta ao congestionamento não se deve basear em mais infra-estruturas (ex. Alargamento do nº de vias trazendo mais veículos para a cidade);
- Devem ser evitadas as soluções casuísticas;
- Dificuldade de governância pela não articulação horizontal – falta de coordenação intersectorial e intrasectorial. Planeamento feito sector a sector sem considerar os restantes. Exemplo: Mesmo dentro de uma Câmara Municipal, a mobilidade é abordada de forma diferente consoante o Pelouro, não havendo, quase nunca, um Pelouro da Mobilidade;
- Coerência e concertação entre os diferentes níveis de administração – local, regional e nacional. Foi referida a necessidade urgente da criação de Autoridades Metropolitanas de Transporte com poderes efectivos;
- Necessidade de adequação da legislação de transporte às necessidades actuais, ao planeamento em rede dos serviços e aos novos tipos de soluções de transporte;

Sobre o Papel da União Europeia:

Foi considerado que as cidades que promovem a mobilidade sustentável devem ter algum tipo de reconhecimento, podendo este ser feito através de dísticos (o que não foi consensual), ou por outras medidas como:

- Promoção e divulgação das suas Boas Práticas de mobilidade;
- Introdução de Prémios para resultados inovadores na área.

Foi referida, ainda, a importância da monitorização, avaliação e divulgação dos projectos e soluções implementadas e dos seus resultados.

Tema 2 – Vilas e Cidades mais Verdes

Moderador: Paulo Pinho

Intervenientes: Jorge Freire de Sousa; Nuno Quental; Paula Teles;

Ao contrário do que aconteceu no Workshop de Lisboa, aqui não houve tanta preocupação com a não coincidência do tema deste capítulo com o seu efectivo conteúdo. A discussão foi imediatamente direccionada para o texto.

A sessão foi muito participada, sendo suscitadas muitas abordagens distintas. No sentido de se dar registo dessa diversidade sem deixar de se tentar identificar os eixos fundamentais das opiniões manifestadas, tentaremos agrupar os comentários em cinco pontos:

1. Consensos

- a) “Este Livro Verde está ainda muito verde”. A opinião generalizada é que o Livro é ainda pouco coerente.

É aqui feita a crítica ao tratamento, como um todo, das questões tecnológicas e das soluções de mobilidade (soluções car sharing, car pooling, etc), sendo proposta a sua separação.

- b) É unânime a necessidade de que o Planeamento, Ordenamento do Território, Gestão Urbana e o Desenho Urbano, sejam abordados de forma entrecruzada com a Mobilidade. Sublinhando-se que a produção de cidade (novas expansões urbanas) e a intervenção na cidade consolidada são questões críticas e de enorme complexidade.

- c) O título do Livro Verde chama à coação, mas lamentavelmente não o desenvolve, uma das matérias consideradas determinantes nesta temática: a “Nova Cultura de Mobilidade”.

- d) A tecnologia só por si não resolve os problemas (externalidades) dos transportes, face ao aumento da mobilidade.

- e) As cidades não estão todas na mesma fase de desenvolvimento, e o livro verde, nas soluções que preconiza, deve reflecti-lo.

Foi sublinhado que enquanto para umas cidades, o problema é de despovoamento e/ou deslocalização de actividades do seu centro, para outras é o controlo da atractividade e acessibilidade a esse mesmo centro.

2. Temas e exemplos concretos de sucesso e dificuldades

↳ “Caducidade do motor de combustão”;

↳ A omissão às referências à rede de infra-estruturas de suporte aos novos combustíveis, “sendo certo que não haverá novas soluções sem essa rede”;

- ↳ A abordagem aos transportes é hoje feita “com o CO2 na cabeça”. Isto é, os transportes estão a ser pensados a partir das externalidades e não na sua função de acesso ou ligação origem / destino;
- ↳ A gestão de tráfego “deve favorecer alguns tipos de veículos em detrimento de outros”, suscitando, de alguma forma, soluções como a etiquetagem de veículos;
- ↳ “O espaço público de circulação é um bem escasso e deve ser entendido com tal”, sendo necessárias medidas políticas concordantes;
- ↳ “São necessárias medidas de redução da necessidade de deslocações”;
- ↳ A perspectiva da “mobilidade para todos”, tendo presente o envelhecimento da população e a sinistralidade;
- ↳ Os estrangulamentos institucionais: a falta das Autoridades Metropolitanas de Transportes;
- ↳ Reinvestir na qualidade do espaço público;
- ↳ Críticas ao dia sem carro e à sua dificuldade (“política”) de implementação;
- ↳ A necessidade de apoios e incentivos aos modos suaves;
- ↳ O impacto negativo que resulta da “disponibilidade de estacionamento nos empregos e nas universidades”, como um estímulo à utilização do automóvel;
- ↳ As tecnologias limpas (fontes energéticas) não podem ser só consideradas no consumo, mas também na sua produção, armazenagem e distribuição;
- ↳ A necessidade de se reduzirem as “medidas avulso” e intuitivas;
- ↳ A melhoria da qualidade, segurança, pontualidade e conforto nos Transportes Colectivos;
- ↳ A necessidade de intervir ao nível da fiscalização;
- ↳ “Não se quer retirar a independência (que o carro promete) mas melhorar a mobilidade”;
- ↳ A preocupação com “o ensino da condução”;
- ↳ A preocupação com as alterações ao nível da mobilidade dos jovens e dos estudantes, pela maior dependência dos pais, no transporte escolar, e a cultura do “back side” (em que “as crianças perderam o seu GPS natural e passaram a conhecer a cidade a partir do banco de trás”). Neste sentido foi mesmo proposto que se realizasse um Plano Metropolitano do Transporte Escolar – com a controvérsia que tal representa ao poder retirar escala aos TC regulares.

3. Conjunto de dicotomias de abordagem suscitadas

- ↳ Tipo de deslocação (redução das distâncias) Vs Eficiência dos consumos energéticos (associados à mobilidade);
- ↳ Medidas Preventivas (planeamento) Vs. Curativas (imediatas);
- ↳ Deslocações quotidianas Vs ocasionais – que suscitam respostas diferentes;
- ↳ Plurifuncionalidade do território Vs especialização – têm impactos distintos na mobilidade;

- ↳ A percepção dos TC Vs a real oferta – A opinião é muitas vezes significativamente diferente entre os utilizadores (mais positiva) e os não utilizadores (mais negativa);
- ↳ Dificuldade de entendimento entre o que são “as medidas conhecidas de todos” (aparentemente “de fácil resolução”) Vs a demora e/ou não implementação.

4. Algumas respostas específicas ao Livro Verde

O papel da União Europeia deve ser:

- ↳ Legislativo e impositivo – Através da emanação de Directivas e medidas orientadoras de padrões de comportamento e de uniformização da qualidade mínima do território edificado. Foram dados os exemplos: da definição da inclinação e dos perfis dos passeios; de rácio de espaços verdes; ou da prioridade aos modos suaves no código da estrada.

Sobre esta perspectiva foi sublinhada a vantagem de não responder eleitoralmente de forma directa pelas medidas impopulares, ao contrário do que acontece com os autarcas.

- ↳ Na fundamentação técnica – a disponibilização de informação técnica deverá ajudar os serviços nacionais e locais a fundamentar as suas propostas e apreciações.
- ↳ Na definição e disponibilização de indicadores de mobilidade (observatório da mobilidade e dos transportes).

5. Propostas apresentadas

- a) O Livro Verde deve fazer um tratamento separado das soluções de mobilidade urbana, das questões das novas tecnologias, devendo a estrutura do documento reflectir essa separação.
- b) Deveria ser feita uma redução do IVA para as bicicletas, passando a aplicar-se a taxa de 5%.
- c) A valorização da sensibilização – “por uma nova cultura” – como um instrumento para consolidar a prazo as medidas de mobilidade e transportes sustentáveis.
- d) O Livro deveria reflectir sobre o que pode ser feito pela União Europeia ao nível legislativo; de formação e informação técnica; de sensibilização e imposição de medidas (sendo estabelecido um paralelismo com as medidas de proibição e restrição do tabagismo)

Conclusão:

Sobre a utilização do Transporte Público como solução sustentável, inteligente e própria das sociedades modernas, foi relatada a experiência pessoal recente do Prof. Paulo Pinho – moderador desta mesa 2 – segundo o qual, indo dar umas aulas em universidades, em Génève e em Luanda, na primeira, à chegada, foi-lhe entregue um mapa das pistas cicláveis e um título de transporte público (comumente designado «passe»), enquanto na segunda lhe foi atribuída uma viatura com motorista.

Tema 3 – Transportes Urbanos mais Inteligentes

Moderador: Américo Pires da Costa

Intervenientes: Luís Damas; Rui Camolino; Rui Silva

(O resumo do Workshop de Lisboa inclui as duas sessões)

Tema 4 – Transportes Urbanos mais Acessíveis

Moderador: Álvaro Costa

Intervenientes: Álvaro Seco; Manuel Oliveira; José Eduardo Caramalho

O debate da sessão temática 4 sobre «Transportes Urbanos mais Acessíveis» centrou-se fundamentalmente sobre Acessibilidades, Transportes Colectivos e factores que influenciam uma boa acessibilidade aos transportes colectivos. Também nesta sessão do Porto não houve a preocupação por parte dos intervenientes em responder directamente às 5 questões colocadas pelo Livro Verde para este Tema.

A sessão iniciou-se com o moderador a “provocar” a assistência fazendo um pequeno inquérito sobre quem se tinha deslocado a este Workshop de transporte público ou de transporte individual (maioria), tendo depois pedido a estes últimos que identificassem as razões que os levaram a utilizar o TI.

Após um breve período de diálogo e discussão foi possível elencar um conjunto de factores que condicionam a boa competitividade do transporte público, a saber:

- Ao nível da oferta:
 - ✓ Cobertura geográfica da rede de transportes;
 - ✓ Frequência do serviço;
 - ✓ Integração tarifária.
- Ao nível da qualidade do serviço:
 - ✓ Rapidez – Velocidade comercial/competitividade com o automóvel (gerir congestionamentos de modo a penalizar o TI); Serviços directos/minimização de transbordos/bons transbordos;
 - ✓ Fiabilidade do serviço;
 - ✓ Segurança, limpeza, conforto;
 - ✓ Simplicidade de utilização do sistema.

Numa segunda fase do debate, identificaram-se um conjunto de medidas que podem melhorar a competitividade do transporte público, nomeadamente:

- Garantir a qualidade do Serviço:
 - ✓ Necessidade de ter sistemas integrados, com uma gestão “porta a porta” e não “paragem a paragem”;
 - ✓ Necessidade de garantir uma adequada qualidade de infra-estruturas, não só de veículos, mas principalmente de interfaces e respectivos acessibilidades pedonais. Foi referido que os interfaces são, em princípio, negativos e desconfortáveis, sendo portanto necessário um especial cuidado na sua construção/organização/gestão;
 - ✓ Prioridade aos transportes públicos, quer na criação de vias segregadas (corredores BUS ou mesmo vias exclusivas), quer no estabelecimento de prioridade nos cruzamentos.
- Garantir a sustentabilidade económica/financeira:
 - ✓ Gestão eficiente do sistema de transportes;
 - ✓ Maximização da procura potencial, não a que existe mas a que pode existir – apostar no ordenamento do território;
 - ✓ Financiamento adequado pelo Serviço Público efectuado, apostando na contractualização de serviços e não esquecendo a subsidiação cruzada. Há outros actores, para além do Estado e dos utilizadores dos Transportes, que devem participar no financiamento do sistema, nomeadamente empresas beneficiárias do sistema e utilizadores dos transportes individuais.

Outro aspecto importante nesta procura de um mais competitivo transporte público é a necessidade de um Enquadramento Institucional/Organizacional claro, em que esteja bem definida a partilha de responsabilidades pelo financiamento de investimentos e de exploração (Estado Central/Regional/Local), que entidade planeadora/promotora (Autoridades Metropolitanas/Câmaras/outras).

Outra área importante de intervenção, é a da criação de instrumentos de promoção de Boas Práticas de planeamento e gestão do sistema de transportes, com a Administração Central a assumir aqui um papel primordial, nomeadamente no desenvolvimento de Recomendações e/ou Normas Técnicas (ao nível dos interfaces, corredores BUS, etc.), na divulgação de Benchmarkings, na exigência de os Planos Directores Municipais terem associados Planos de Mobilidade e no co-financiamento de investimentos ao nível de interfaces, veículos menos poluentes, bilhética, sistemas de informação, etc.



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

Por último, e numa apreciação mais directa ao Livro Verde, foi chamada a atenção para o perigo de a Comissão ser tentada a emanar um conjunto de regras para os Estados Membros esquecendo as realidades completamente distintas entre os vários países, em primeiro lugar em termos de dimensões urbanas.

Foi também revelado algum descrédito acerca dos resultados que se iriam obter, tendo inclusivamente sido referido que da leitura dos temas incluídos no Livro Verde ressalta um conjunto de trivialidades e banalidades, as chamadas “verdades de La Palisse”.

2. Comentários ao Livro Verde:

De: Paulo Sampaio Rodrigues

Enviada: sexta-feira, 8 de Fevereiro de 2008 12:24

Assunto: Tema1 - Vilas e Cidades Descongestionadas

1- Não me parece que o sistema de dísticos de reconhecimento dos esforços das cidades para limitação dos congestionamentos seja o mais adequado tendo em conta a situação em que estamos. Devera ser considerado numa fase posterior.

2- Deve limitar-se o acesso de veículos a determinadas zonas das cidades, por meio de zonas portajadas, com zonas só para peões com os necessários parques de estacionamento na sua periferia, de preferência gratuitos. Existência de ciclovias e melhoria considerável de passeios para peões, que não devem ter os altos e baixos e os buracos que caracterizam uma boa parte dos mesmos e faz com que andar a pé seja em muitas das nossas cidades, nomeadamente Lisboa, só para quem não tem carro.

3- Melhoria dos transportes colectivos nomeadamente com mais lugares sentados e maior cadência dos mesmos bem como um melhor interface entre os mesmos.

De: Dina Alexandra Castro Silva

Enviada: quinta-feira, 7 de Fevereiro de 2008 9:27

Assunto: Tema1. Vilas e Cidades Descongestionadas

Bom dia

Permitam-me fazer uma pequena sugestão para melhoria da vida dos habitantes não só das cidades e vilas, mas de todos os seres da TERRA. A minha sugestão é fomentar nas pessoas a sua capacidade de ajuda, e partilha, assim, podemos ter menos carros nas estradas e menos gastos na comunidades e, conseqüentemente, menos poluição.

Se incentivarmos as pessoas a partilhar o seu carro com o vizinho ou o amigo que fica no caminho do trabalho em vez de termos 3 ou 4 carros na rua passamos a ter 1.

Para podermos “mudar” a forma de pensar das populações não é fácil, mas não é impossível, para isso é necessário trabalhar no sentido de criar novos hábitos nas populações. Os Portugueses são pessoas muito sociáveis, por isso podemos usar estas características para melhorar o trânsito nas cidades e vilas, melhorar as relações interpessoais das populações e

até a qualidade de vida dos cidadãos, temos de deixar de ser egoístas, e colocar-nos a partilhar o nosso meio de transporte com os outros.

Para tentarmos resolver todo este problema teremos de “entrar” nas cabecinhas das pessoas e fazer ver que a partilha é BOA e SAUDÁVEL para além de ser mais ECONÓMICA, mas para isso é necessário mudar mentalidades.

Se cada um de nós se puser ao serviço do próximo, resolvemos o nosso problema, o problema das cidades e vilas e até o problema da economia e do ambiente do mundo.

De: Paulo Sampaio Rodrigues

Enviada: sexta-feira, 8 de Fevereiro de 2008 12:24

Tema 7 – Recursos Financeiros

1- UE poderá desempenhar um papel na definição de regras e nos incentivos às cidades pioneiras no combate ao congestionamento.

De: Ruben João Nogueira

Enviada: sábado, 9 de Fevereiro de 2008 13:54

Tema4. Transportes Urbanos Mais Acessíveis

Sou do Porto e todos os dias utilizo os transportes dos STCP. No dia 1 de Janeiro de 2007 houve uma grande mudança nas linhas e muitas pessoas ficaram prejudicadas. Reduziram em média 44 linhas.

Devia haver mais faixas exclusivas para os transportes colectivos e mais nos acessos aos pontos de mais movimento ao centro da cidade, nem que fosse nas horas de ponta.

De: Fernando Maria Domingues

Data: 12 de Fevereiro de 2008

Começo por me apresentar como simples cidadão, não tenho, nem nunca tive qualquer ligação ao sistema de transportes colectivos, mero utilizador ocasional destes, casado, com 2 filhos menores; tenho 2 carros, mas gostaria de ter só um ou mesmo nenhum, desde que com óptimos transportes colectivos.

A apreciação do “Livro Verde por uma nova cultura de mobilidade”, foi algo que me deixou maravilhado com a UE, neste tema em particular, não por porque se pode lá ir buscar dinheiro

(embora hajam fundos do FEDER), mas, muito especialmente pelo sentido de comunidade que se nota na partilha de experiências e onde só com dimensão se podem rentabilizar inovações tecnológicas. Penso que em Portugal há empresas e quadros técnicos capazes de dar o seu contributo, como convém.

O meu tema favorito é um modelo de transporte colectivo inteligente, e capacitado para servir qualquer pessoa independentemente de eventuais limitações físicas temporárias ou permanentes e com ambição de abrangência comunitária. Sei que fujo um pouco ao tema de transporte urbano inteligente, muito embora o URBANO também seja aqui tratado, embora sem qualquer abordagem ao transporte de mercadorias. Aproveito para abordar as temáticas: Intermodalidade, promoção do transporte não motorizado, direitos e deveres do utilizador dos transportes colectivos

1 – TRANSPORTES URBANOS MAIS INTELIGENTES

REFLEXÕES SOBRE ABRANGÊNCIA/OPTIMIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLECTIVO

Há alguns meses a esta parte que sou assaltado com a ideia de que deve ser possível um modelo de transporte colectivo capaz de concorrer com a viatura própria; para isso é necessário amenizar a desvantagem em relação aos pontos fortes da viatura própria (sair quando e para onde quero, com a viatura logo ali junto da porta de casa, do local de trabalho, etc.) e aumentar vantagem em relação aos pontos fracos da viatura própria (indisponibilidade de estacionamento, malefícios para o ambiente, aquisição onerosa, risco com custos imprevistos, etc.).

Quem pode pedir à generalidade das que utilize os actuais transportes públicos, com o elevado aperto de horários e a dispersão de tudo: trabalho, habitação, creche, escola, hipermercado, lazer, etc?

É meu entendimento, que se coloca aqui um grande desafio ao sistema de transportes: amenizar as incongruências do tecido urbano; mas creio que é possível!

Por outro lado, penso que a mobilidade é um sector estratégico no funcionamento da sociedade, por razões energéticas e ambientais bem conhecidas, por motivos de segurança rodoviária, mas também pela qualidade da vida urbana e porque os modelos de mobilidade interferem no bem-estar geral, particularmente (pela minha observação) nos casos de:

- Famílias sobre endividadadas poderem prescindir do automóvel próprio.
- Pessoas que entretanto se vêem com alguma dificuldade em conduzir, e quanto lhes custa deixar o carro, pelo que representa em perda de mobilidade.
- Deficientes motores, que veriam as suas condições de mobilidade resolvidas sem terem que comprar carro (partindo do bom princípio de que a frota e o serviço estaria pensado também nesta óptica)
- Possibilitar maior mobilidade à 3ª idade, como serviço social de compensação ao isolamento (neste caso, um bom sistema de transporte colectivo seria com certeza factor de integração social)

(sou um pouco avesso a políticas específicas de apoio à mobilidade de idosos; não é por eles não merecerem, mas porque, no meu entendimento o serviço de transporte colectivo deve saber onde estão os casos particulares (idosos, deficientes, crianças, pessoas com crianças) e atendê-las devidamente, quando elas quiserem.

1.1- Modelo de transporte colectivo “inteligente”

O modelo de transporte colectivo que proponho é:

1. Aproximação do transporte colectivo à habitação e ao local de trabalho com veículos mais pequenos, (de 9 a 16 lugares eventualmente), sem paragens definidas, funcionariam quase como táxi colectivo (horários e trajectos mais ajustados às necessidades)
2. O horário de cada trajecto deveria ser o possível, de interesse comum dos respectivos utilizadores.
3. Parte destes Mini-Bus seriam adaptados a transporte de deficientes, pessoas idosas com dificuldades de locomoção e ainda transporte de crianças (tudo em devidas condições de segurança, conforme o estado da arte actual).
4. Um transporte colectivo, o mais possível apelativo, de forma a atrair todo o tipo de utilizadores, incluindo a “classe média”, tornando-o mais facilmente viável em termos económico/ambientais.

Tenho a noção de que isto é um sonho, mas com perseverança, vontade política, investigação aplicada a estes objectivos, deverá conseguir-se!

Claro está, que cada zona deverá ser avaliada conforme a sua especificidade.

1.2 – Tecnologias de Informação e Comunicação

As TIC, que como todos bem sabemos, tiveram enormes progressos nos últimos anos, devem ser aqui chamadas (só agora?) para permitir criar, gerir e tornar operacional um serviço de transportes com as características gerais acima descritas, pois permitiriam:

- Criar uma base de dados de utilizadores, com actualização dinâmica de dados dos percursos pretendidos, horários a cumprir e respectivas tolerâncias.
- Uma plataforma Electrónica de gestão de frota, partindo do mapa da zona, que deveria incluir os sentidos proibidos e possíveis limitações temporárias ao tráfego, criando as rotas adequadas ao atendimento dos percursos dos diversos utilizadores conforme as necessidades horárias destes.
- Cada veículo equipado com GPS ou equivalente, indicando ao motorista por onde deve passar e parar.

- Aviso prévio ao utilizador para Telemóvel via SMS da hora prevista de passagem do Mini-Bus (por exemplo 1/2h, 1/4h, 5 minutos e 1 minuto); assim o utilizador está o mínimo tempo à espera do transporte.
- A identificação/validação do utilizador perante o transporte por cartão com “chip”, detectável por aproximação, controlando-se assim a respectiva utilização e permitindo ao motorista o trato dos utilizadores pelo próprio nome.
- Etc.

1.3 - A comunicação entre o utente e a empresa deveria ser possível via NET ou SMS, por processos automáticos, para operações correntes:

Para solicitar outras viagens

Cancelar viagens

Alteração de horários de viagens

etc....

1.4 – Isto suporia, previamente, um contrato entre o fornecedor do serviço e cada utilizador, com os direitos e deveres de ambas as partes devidamente esclarecidos, acompanhado das normas de utilização. Poderiam, ainda prever-se diferentes classes de prestação do serviço, a que corresponderiam diferentes tempos máximos e médios de tolerância ao horário objectivo do transporte e portanto, preços diferentes. Deveria prever-se linhas de atendimento telefónico com os utentes e lojas de atendimento presencial, nos centros urbanos e em zonas nodais (Estações CP, Aeroporto, etc.); nestes locais é que deveria ser possível contratar o serviço, e receber o cartão de utilizador dos transportes.

Criar-se-ia um sistema evolutivo, que à partida deveria comportar o envio de factura detalhada ao cliente, indicando as viagens feitas e respectivas horas de utilização, bem como indicação dos Kms equivalentes de automóvel próprio que o utilizador poupou, que deverá ter em linha de conta os casos em que utilizam duas pessoas ao mesmo tempo da mesma habitação.

Mensalmente deveria fazer-se o balanço energético do sistema de transportes, comparando os Kms percorridos pela frota, com os Kms não percorridos pelos carros individuais e respectivos consumos. Muito grosseiramente convengo-me de que o balanço seria ≤ 50 o que já seria muito bom!

1.5 – PÚBLICO-ALVO: todos os trabalhadores que utilizam transporte individual nas deslocações para o trabalho, incluindo a situação de passar pelo supermercado (neste caso, passaria outro carro após as compras) ou infantário (neste caso seria de averiguar se compensa ou não o pai ou mãe apanhar outro carro posteriormente);

- Estudantes
- Reformados que periodicamente precisam de sair: fazer compras, passear à cidade, ir ao médico, visitar qualquer amigo, etc;

- Lares de idosos/centros de dia e Jardins-de-infância (eventualmente pode justificar-se em alternativa aos seus carros próprios);

1.6 – CONSTITUIÇÃO/ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTES

Imagino que este sistema de transportes se constituiria por “ilhas”:

- Conforme as pequenas centralidades de atracção de pessoas; estas ilhas não teriam uma delimitação física definida, pelo contrário seriam entrelaçadas (com áreas de intersecção). A interligação entre ilhas seria directa, eventualmente por transferência directa de um carro para outro, com os horários devidamente ajustados. Em complemento, certamente que deveriam existir ligações tipo regionais, mais volumosas, que apanhariam o tráfego das várias ilhas (penso que se aplicariam aqui a intra modalidade)
- Que no caso de deslocações entre cidades, por exemplo um professor de Santarém a dar aulas na zona de Alverca, que actualmente utiliza o automóvel próprio para a sua deslocação diária, com esta rede de transportes, utilizaria o Mini-Bus que o levaria da residência à CP (nó inter modal da CP), para apanhar o comboio mais adequado (enquanto seguia de comboio poderia aproveitar para trabalhar), chegado a Alverca (inter modalidade da CP de Alverca), já a “ilha” de Alverca teria conhecimento da hora de chegada deste passageiro, este teria de imediato um Mini-Bus para o transportar à escola. De regresso a casa, a situação seria inversa.

Seria importante que o cartão electrónico de “passe”, com “chip”, detectável por aproximação, fosse compatível com os diversos modos de transporte (Inter modalidade do cartão)

1.7 – OBJECTIVOS GERAIS – AMBIÇÃO A MÉDIO/LONGO PRAZO

Construir uma rede de transportes com cobertura efectiva desde qualquer aldeia ou urbanização até qualquer cidade da Europa, utilizando o meio de transporte mais adequado: Mini-Bus, carreira, comboio, TGV (quando existir) avião, com critérios de qualidade ambiental à cabeça, tempo de viagem e outros aspectos da qualidade/preço que o utilizador estiver disposto a pagar; estes critérios de qualidade teriam que ser do conhecimento de todos, particularmente dos utilizadores.

Caberia aqui o cartão de utilizador do transporte, normalizado a nível europeu, que permitiria o reconhecimento do viajante à entrada de qualquer transporte colectivo Europeu. O pagamento seria automático

1.8 – IMPLEMENTAÇÃO

Estou absolutamente convicto de que a proposta em apreço, mais ou menos optimizada, será viável. E aqui, deixem-me ter opinião política: é que no estudo da viabilidade do sistema, o critério ambiental deveria ter a ponderação 4, versus o critério económico com a ponderação 1.

A viabilidade, deste como de qualquer outro sistema de transporte colectivo, depende da adesão do público, e o público só adere a um serviço quando o achar interessante. Eu como não percebo nada de Marketing, apostaria acima de tudo, na divulgação espontânea dos próprios utilizadores. Aí é que estaria a marca efectiva do serviço.

Para maximizar a nomeação do serviço, seria adepto de uma campanha de lançamento gratuito (ou a preço simbólico) durante alguns meses, em que se pediria às pessoas que utilizassem o serviço, mas bem esclarecido que seria temporário e a título de teste. Mesmo nestas circunstâncias, o serviço funcionaria sob contrato, e portanto teria que cumprir. Durante o tempo de utilização, as pessoas seriam convidadas a sua avaliação do serviço, ponto por ponto, e deveriam ser informadas dos ganhos ambientais deste sistema (como referido em 1.4), bem como dos custos reais por passageiro, embora em período experimental gratuito. Estes custos devem ser comparados dos com o que se presume serem os custos de uma viatura a percorrer os km em causa (combustível, manutenção, seguros, imposto de circulação, desvalorização, custo do risco de acidente, e finalmente os custos externos da viatura)

Motivar, enfim, uma discussão pública alargadíssima sobre esta matéria.

Como já referi acima, sou favorável a uma política de preços deficitária, sem discriminação de classes, que terá que ser compensada com os impostos de todos. No entanto, acho que importa seja largamente divulgada a situação financeira, do sistema para que o utilizador saiba quem é que paga o quê.

Pelo meio também haverá uma série de patrocínios publicitários a explorar

De qualquer forma, um projecto desta natureza, para seguir em frente, tem que partir de estudos bem estruturados, para que a decisão política inerente, tenha garantias de ser do interesse geral; “estudos bem estruturados” não quer dizer complicados; por mim significaria tão só, com o nº mínimo de variáveis em estudo, estudadas e analisadas de forma desapaixonada, e com o rigor bastante que permitam assumir o risco de avançar com um projecto de investigação aplicada (o que está em apreço), vindo depois, certamente importantes lições técnicas para a implementação no terreno.

Esta é uma batalha que tem que ser ganha, mas com o apoio do público, que deverá dar a suas sugestões, reclamações, etc.... Com o público satisfeito com a opção pelo transporte colectivo (e deve ser esse o objectivo) dos novos modelos de transporte colectivo, todos ficaremos a ganhar.

E em matéria de satisfação, é tempo de o transporte colectivo rodoviário deixar de ser tratado de forma miserabilista (em contraponto com o TGV e Aeroporto). Relembro que referi acima a importância de cativar a “classe média” para a utilização do transporte colectivo, e é essencial que isso aconteça de forma muito geral.

Pelo serviço social que também representa, até pode ser deficitário, e lá vamos nós pagar com os impostos este défice, mas acho bem! Acrescerá ainda a perda de impostos sobre os

combustíveis. Lá teremos que compensar esta parcela de imposto; mas acredito que a longo prazo, os efeitos benéficos para a saúde, resultantes da melhor qualidade do ar na cidade e a diminuição drástica dos acidentes rodoviários, serão algo de gratificante para todos.

2 - A QUESTÃO DA INTERMODALIDADE

Como ponto de situação actual dos actuais modos de transferência que me são bem conhecidos em Santarém:

Pensa-se, por vezes em parques de dissuasão nos arredores das cidades para retirar o trânsito da cidade! Ora eu acho que não é apelativo depois de sair de carro de casa, deixar o carro a 3 ou 4 km do destino, para apanhar o transporte colectivo. De notar, que nesta situação, estaríamos a dizer-se às pessoas que têm que ter carro, depois quando chegarem junto do centro populoso podem deixá-lo, porque já é fácil ter transportes frequentes. Ora eu julgo que é imperativo que se proponha às pessoas condições efectivas de mobilidade sem ter carro próprio, para que deixem de haver 2 ou 3 carros por família e passe a haver só um.

A transferência entre carro próprio e expresso, que se verifica no centro da cidade de Santarém (e em muitas outras cidades) para seguir para Lisboa ou outra cidade) – tem o seu lado negativo por ocupar espaço nobre da cidade durante todo o dia ou dias, uma situação a combater, com oferta de soluções

A inter modalidade do Aeroporto da Portela – por certo também já utilizei o parque de estacionamento do Aeroporto, quando fui viajar de avião. Mas o interessante seria que existisse efectivo transporte colectivo, com horários minimamente compatíveis, que me levasse da residência ao aeroporto. Para o caso da viagem de Santarém à Portela seria aceitável uma transferência intra modal entre o carro de acesso à residência e o Expresso que me levaria ao Aeroporto. Oxalá, a par dos estudos da localização das pontes, se faça o estudo de um sistema de transporte colectivo devidamente dimensionado e estruturado para levar até lá viajantes e trabalhadores do aeroporto, em condições confortáveis e de tempo de viagem interessantes.

Repito, que a meu ver, as inter modalidades entre o transporte individual e o colectivo deverão ser residuais, oferecendo uma solução de transporte colectivo integral

3 - A SEGURANÇA NO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Como nem sempre é possível criar ciclovias, parece-me que há ruas de urbanizações que poderiam ser consideradas como vias prioritárias aos ciclistas, como estratégia a criar desvios de estradas mais movimentadas, sem ter criar pistas exclusivas em todo o sítio, pois nem sempre é possível. Nestes troços das ruas, poderia ser proibido aos automobilistas ultrapassar bicicletas, limitação de velocidade (20 km/h, ex.) e prioridade aos ciclistas em cruzamentos ou entroncamentos.

4 - CARTA EUROPEIA DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS UTENTES DO TRANSPORTE PÚBLICO

A meu ver, em coerência com a minha proposta de transportes colectivos, deverá existir um contrato com o prestador do serviço de transporte colectivo, que define os direitos e obrigações de ambas as partes, quando se utiliza efectivamente o serviço, garantias de ter ao dispor condições de mobilidade, conforme acordado contratualmente, definição de protocolos de relacionamento, etc. Desta forma, qualquer cidadão que, por opção ou por limitações físicas ou financeiras decidisse não ter carro, deveria saber com o que poderia contar.

Seria um contrato como o do fornecimento de água ou electricidade.

De: Mariana Abrantes de Sousa

Empresa: MOPTC – CF

Enviada: quarta-feira, 13 de Fevereiro de 2008 21:39

Assunto: COMENTARIO – Tema1. Vilas e Cidades Descongestionadas

A aplicação de portagens de acesso pressupõe níveis de congestionamento e de procura muito superiores à situação actual em Lisboa e Porto e à maioria das cidades secundárias a nível europeu. Por isso, o regime de taxas de congestionamento aplicado em Londres dificilmente seria aplicável em qualquer cidade portuguesa, que não têm um centro tão dinâmico e valioso como The City. No entanto, faria algum sentido reforçar a fiscalização do estacionamento nos centros urbanos em Portugal, e utilizar parte da receita de multas e de taxas de estacionamento para apoiar os transportes públicos. Compensar os transportes públicos pelos custos de externalidades poupados será bom quando houver uma fórmula aceitável e uma nova fonte de receitas.

De: Pedro Sarreira

Empresa: Professor

Enviada: quinta-feira, 14 de Fevereiro de 2008 15:34

Para: LivroVerde

Assunto: Tema1. Vilas e Cidades Descongestionadas

Penso que as medidas mais importantes são as que dão resposta às questões 2 e 3:

(i) criar ciclovias em todos os eixos principais das cidades dando prioridade às bicicletas em relação aos automóveis, nos cruzamentos;

(ii) criar parques de estacionamento para bicicletas junto a todas as estações principais (terminais, etc.) de transportes públicos e permitir o transporte de bicicletas gratuito nos mesmos transportes públicos;

(iii) introduzir portagens na entrada das grandes cidades para os automóveis de acordo com o número de passageiros transportados: grátis para 4 ou mais, preço máximo para um só passageiro.

De: João Aboim

Empresa/organismo/outros: Vereador da Câmara Municipal das Caldas da Rainha

Enviada: quinta-feira, 14 de Fevereiro de 2008 17:54

Tema 1 – Vilas e Cidades Descongestionadas

A óptica da abordagem de qualquer problema urbanístico, e não só, tem que ter em conta as profundas assimetrias do território nacional. Existem 1.137 202 habitantes a viver em cidades de 20 a 40 mil habitantes, logo qualquer problemática tem que deixar de ser Lisboaocentrica. Os meios técnicos, financeiros e humanos das pequenas cidades são escassos e submergidos pela gestão do quotidiano.

Tema 3 – Transportes Urbanos Mais Inteligentes

É necessário considerar a existência de transportes dedicados – Transportes escolares – com um peso significativo no erário público que deverão encontrar soluções de conjunto com os Transporte Públicos.

Um TP é uma praça em movimento – é necessário implementar vídeo vigilância a bordo como um item comum. A questão da acessibilidade (piso rebaixado) é crucial. Deverá haver uma aposta forte em modelos de TP MINI com estas características.

Tema 6 – Uma Nova Cultura de Mobilidade Urbana

ATENÇÃO às "modas" – está na moda implementar ciclovias... perante a visibilidade de determinadas acções o "poder autárquico" vê-se pressionado pela opinião pública a realizar só as "pontas do iceberg" – ex. Bicicletas gratuitas, semanas da mobilidade, etc. e depois tudo continua na mesma. A cultura da mobilidade demora muitos anos a implementar e não é compatível com ciclos de eleições de 4 anos. O Planeamento e o Urbanismo não dão votos.

De: Cláudio Casimiro

Empresa/organismo/outros: CEEETA-ECO

Enviada: quinta-feira, 14 de Fevereiro de 2008 18:16

Para: LivroVerde

Assunto: Tema 2: Vilas e Cidades mais Verdes

No ponto 2.2 do documento ao nível das tecnologias, nomeadamente, das novas tecnologias, o Livro Verde dos Transportes Urbanos, não refere como solução tecnológica a utilização de veículos híbridos, nomeadamente os híbridos "plug-in" que a curto prazo serão uma solução para a redução de emissões de GEE's. A nível dos veículos eléctricos puros o documento não refere directamente a utilização destes veículos. No entanto a sua aplicação, quer a nível de transporte colectivo, quer a nível individual, poderá, em conjunto com outras soluções de mobilidade, ser uma solução de nicho para o desenvolvimento de cidades mais amigas do ambiente.

De: Ana Cristina Martins da Costa

Empresa/organismo/outros: Câmara Municipal de Lisboa

Enviada: quinta-feira, 14 de Fevereiro de 2008 18:16

Para: LivroVerde

Assunto: Tema 2: Vilas e Cidades mais Verdes

Abordagem do problema do estacionamento não gratuito versus o gratuito condicionado por "arrumadores" e as sugestões socio-económicas associadas.

Taxa de circulação consoante a poluição emitida atmosférica, sonora, de água, resíduos

Preço dos veículos mais amigos do ambiente em termos tecnológicos, energéticos, do tipo de combustível, de análise do ciclo de vida, ecodesign (c/ materiais reutilizáveis, recicláveis, menos perigosos, mais duráveis...)

Planos de acção ambientais, sociais e económicos para os diferentes modos de transporte e de forma integrada entre eles.

Segurança nos transportes públicos (ex. assaltos ou outros crimes)

O transporte de crianças

Se não houver transportes para determinadas áreas e em determinados períodos do dia/noite, e se não houver divulgação e promoção de transportes para essas áreas e períodos, também não haverá clientes, não havendo clientes também não se implementarão. "Pescadinha de rabo na boca"?

Educação, comportamento e aceitação social de que é possível sobreviver utilizando os transportes públicos e até de salutar, de não é discriminatório, não só em termos de socialização, como em termos profissionais.

A simples pergunta de uma criança de 4 anos que se desloca no carro dos pais, sem conhecimento da prática de outros modos de transporte, "oh Tia, porque é que tu não tens carro?", diz muito.

Diz por exemplo que muitas crianças não estão habituadas, educadas a andar de transportes públicos, que não conseguem imaginar uma vida sem transporte individual, como se fosse algo estranho, que a mudança de comportamentos passa muito por elas e pela educação e boas práticas implementadas pelos educadores (pais, professores, entidades, meios de comunicação, a sociedade em geral...) que as ministra ao longo da sua vida.

Mas esta criança de 4 anos pode saber uma coisa, é que tem uma Tia que lhe explica porque é que insiste e quer dar o exemplo, com a utilização/deslocação em transportes públicos (que não é só por razões económicas), apesar de ter carta de condução e diariamente deslocar-se entre 3 concelhos (de manhã Loures e Lisboa, ao fim da tarde entre Lisboa e Amadora e à noite regressar a Lisboa), mesmo que no meio familiar e social muitas vezes seja lembrada sobre esta sua "deficiência".

De: Paulo Cambra

Empresa/organismo/outros: Cesur/IST

Enviada: quinta-feira, 14 de Fevereiro de 2008 18:16

Tema 2: Vilas e Cidades mais Verdes

E se por uma vez, tenta-se-mos cumprir as leis que já temos se exigisse-mos que as entidades com poder decisório cumpram o seu mandato, cumpram o seu dever. Ou será que é preciso um painel de sábios e sábias contribuições (e já agora uns milhões) para manter e sublinho manter, por muitos anos um simples passeio em bom estado, limpo e transitável por todos?

De: Mário Santos

Empresa: INETI

Enviada: sexta-feira, 15 de Fevereiro de 2008 8:19

Tema 1. Vilas e Cidades Descongestionadas

Ter Vilas e cidades descongestionadas passa por criar as infra-estruturas exteriores, com controlo de velocidade e obrigar a que as leis de integração de garagens nos edifícios o sejam na realidade de modo a que o mau estacionamento possa ser anulado, sem que tenhamos de ter pena. Com pena não se faz nada.

1- Os Dísticos só servem para excesso de informação, desordenamento, para além da criação de um ar de desarrumação e de um ambiente incongruente, imóvel, fechado e indiferente.

2- Para promover o andar a pé e o uso da bicicleta, não há como as soluções correntes e de uso comum. O andar a pé deverá ser uma medida ligada à saúde, ao movimento e à vida. A promoção para se andar a pé para os transportes deve conter ideias simples: passeios largos e limpos de postes e árvores no meio, limpos dos detritos correntes, manter as lojas com aspecto cuidadoso, os prédios limpos e pintados, criando aquilo que se pode dizer de uma linha de força positiva que nos abraça.

As linhas de transportes devem ser coerentemente estabelecidas, sem que se estabeleçam linhas para todos os lados, passando por tudo quanto é sítio, paragens pouco espaçadas, abrigos agradáveis, higiénicos e iluminados e principalmente com periodicidade fixa e curta (10-15m máx.).

3- Estabelecer as interfaces com lógica, juntas e os acessos orientados; uso de um único modo de bilhética, coerente em todos os sistemas e que possa ser vendido em qualquer um dos operadores; ter uma entidade que opere em toda a região, mesmo com operadores diferenciados.

4- A UE só servirá para que os responsáveis aprendam com as diferentes regiões e serviços, bem como com a participação nas feiras específicas, dos modelos mais adequados a cada caso.

De: José Monteiro Limão

Empresa: Transportes em Revista

Enviada: domingo, 17 de Fevereiro de 2008 13:27

Tema 7 – Recursos Financeiros

O financiamento do sistema de transportes é de capital importância para a sua sustentabilidade financeira. Além de receitas próprias os sistemas de transportes urbanos, deverão obter uma comparticipação via OE através do poder local e regional. Devem ser consideradas duas novas formas de receitas:

- 1 - Criação de "taxas de mobilidade" aplicadas a empresas com mais de 50 trabalhadores, os quais utilizem maioritariamente o TP;
- 2- Introdução de "taxas de mais valia imobiliária" aplicada a projectos imobiliários que beneficiem de vantagens pela existência ou criação de redes de TP.

De: Tiago Lopes Farias

Empresa: Instituto Superior Técnico

Enviada: segunda-feira, 18 de Fevereiro de 2008 13:42

Assunto: Tema 2: Vilas e Cidades mais Verdes

Introdução

Os meus comentários concentram-se essencialmente no capítulo relacionado com "Vilas e Cidades Mais Verdes" e são a dois níveis, a saber:

- 1 - Conteúdo e formato do texto proposto, 2 – Resposta às perguntas propostas.

- 1 - Conteúdo e formato do texto proposto

No que respeita ao conteúdo do texto sou da opinião que não está nem bem estruturado, nem contém a informação que considero indispensável para quem procura promover cidades mais "verdes".

A Problemática

A problemática é apresentada de uma forma desconectada e por isso difícil de perceber onde estão os problemas.

Vejamos quais os problemas chave:

A nível local destacam-se três:

- * A poluição atmosférica emitida pelos veículos
- * O ruído
- * A ocupação do solo / gestão do espaço urbano

A Nível Global são essencialmente dois:

- * O consumo energético elevado levando a uma forte dependência do petróleo e das importações energéticas;

* As emissões de CO₂ e sua contribuição para o efeito de estufa, alterações climáticas e incumprimento do protocolo de Quioto.

A introdução ao problema terá forçosamente de falar neste cinco pontos e separando os problemas locais dos globais.

A solução.

A solução terá a meu ver de abranger, no mínimo, três níveis, e se o texto não reflectir os memos então será duramente criticado a médio prazo por quem trabalho na área da mobilidade. Se queremos cidades mais verdes então os veículos terão de ser mais verdes, a gestão da mobilidade urbana terá de ser mais verde e os cidadãos terão de partilhar nessa "verdura". O documento não pode centrar as soluções em meia dúzia de ideias avulsas sobre compra de autocarros, "procurement" e condução eficiente. Terá de cobrir as três áreas com propostas de soluções indicativas:

1 - Nas novas soluções tecnológicas mais limpas há que falar não apenas nas tecnologias mas também nos combustíveis mais limpos. O texto nesta área apresenta soluções interessantes como seja a compra pública mais ambiente e a contratação conjunta.

2 - Na gestão da mobilidade nomeadamente na definição de zonas verdes limitadas a certo tipo de veículos ou modos de transporte, no aumento das zonas para modos suaves, no controlo e taxação de acesso para veículos pouco amigos do ambiente, etc.

3 - O cidadão tem igualmente de se "esverdear". Como? Através da mudança de atitude para uma nova cultura de mobilidade sustentável (curiosamente é este o título do Livro Verde mas que não toca no assunto!). Reparem que o Livro Verde, na sua proposta actual opta por ignorar o cidadão, que parece ser uma máquina sem personalidade nem poder de decisão ou opinião, e que não desempenha qualquer papel relevante no resultado final. Pois, a alteração comportamental é a chave de todo o processo. Sem ela não há vilas nem cidades verdes. Apenas tecnologias de suporte. Há que educar e formar civicamente, preparar assim novas gerações para o conceito da mobilidade sustentável para que o andar a pé, a partilha de carro, a opção pelo transporte público, a eco condução, a selecção dos seus padrões de mobilidade com vista a maximizar a acessibilidade (em vez da mobilidade) passem a fazer parte da forma de estar de cada cidadão, abandonando assim a atitude egoísta, mas pior ainda, de ignorância perante a matéria, que actualmente domina a sociedade.

Assim, as três perguntas chave deste capítulo resumem-se a duas já identificadas no Livro (pergunta 5 e 6), a saber:

- 1 - Como aumentar a utilização de tecnologias limpas
- 2 - Como implementar soluções que levem a uma gestão da mobilidade mais sustentável e logo promovendo zonas "verdes" (que me parece muito semelhante à pergunta 6) e ainda a uma terceira:
- 3 - Como envolver mais o cidadão para que ele faça parte da solução verde contribuindo com uma nova atitude?

RESPOSTA ÀS PERGUNTAS:

NÚMERO 5 – Só com legislação nacional e local forçando a introdução das mesmas e com incentivos fiscais, caso seja necessário. Recorrendo a contratação pública com critérios ambientais e à contratação conjunta, caso seja necessário. O estado deverá dar o exemplo. Futuras compras estatais e municipais deveriam ser baseadas em critérios mais orientados para o conceito de veículo verde.

NÚMERO 6 – A contratação conjunta é fundamental para ultrapassar o problema do ovo e da galinha no que toca a novas tecnologias / combustíveis, necessidade de estações de abastecimento e veículos a preço competitivo. Em Portugal, a introdução dessas novas tecnologias em massa pode ser importante uma vez definido localmente que tipo de veículo alternativo se pretende. Mas essa reflexão estratégica é ainda vaga.

NÚMERO 7 – Formando, educando e monitorizando. A eco condução só tem impacte se o condutor for monitorizado. Devem ser feitos esforços para que o condutor saiba o que fez com a sua viatura e possa ser valorizado o seu bom desempenho. E a tecnologia para tal existe. Por último, a EU deve regular de forma a "orientar" os centros urbanos a ficarem mais limpos. Se o faz com as viaturas, nomeadamente com as normas Euro, porque não o faz com as cidades e vilas?

De: Maria de Jesus Lopes

Empresa/organismo/outros: ANEPE

Enviada: terça-feira, 19 de Fevereiro de 2008 12:24

A ANEPE – Associação Nacional de Empresas de Parques de Estacionamento, em representação das EMPRESAS DE ESTACIONAMENTO – operadores e instaladores de equipamento, do sector publico e privado, está muito satisfeita por poder manifestar a sua opinião na audição publica promovida pelo IMTT sobre o LIVRO VERDE – ‘Para uma Nova Cultura de Mobilidade’.

Consideramos que somos a entidade Nacional mais habilitada para expressar opinião, no sector em que nos inserimos, não só porque veiculamos o entendimento das empresas portuguesas, mas também porque a nossa participação na EPA - European Parking Association nos permite ter informação privilegiada sobre a opinião do sector no contexto alargado da União Europeia.

É nosso entendimento que o Estacionamento é:

- Parte integrante e indissociável da cadeia da Mobilidade
- Suporte da Qualidade de Vida dos cidadãos
- Factor de desenvolvimento económico e social

Pois não se trata só de ‘arrumar’ os veículos que estão na cidade, ou a ela acedem diariamente, mas sobretudo de regular e controlar a sua circulação.

O estacionamento pago no centro das cidades, o controlo de acessos a zonas históricas, a definição de zonas de estacionamento de duração limitada e a construção de parques de estacionamento são efectivas parcerias Público – Privadas, nas quais o poder Autárquico define a estratégia e as empresas Privadas e/ou Municipais co-participam na sua prossecução.

A ANEPE, em representação das EMPRESAS DE ESTACIONAMENTO, pretende contribuir para o desafio constante do LIVRO VERDE da seguinte forma:

- a) Contribuir para a saúde ambiental e desenvolvimento económico das cidades, participando e operacionalizando políticas publicas conducentes ao acesso regulado a zonas sensíveis das cidades
- b) Promovendo Investimento através de parcerias público-privadas
- c) Disponibilizando informação tecnicamente avançada, por parte dos operadores e dos instaladores
- d) Participando em fóruns de discussão, para onde aporte os seus conhecimento e os da cadeia europeia em que se insere.

2. Comentários

2.1 – Vilas e Cidades Descongestionadas

O LIVRO VERDE enfatiza uma adequada política de estacionamento para reduzir o uso de veículos no centro das cidades.

Não é objecto das EMPRESAS DE ESTACIONAMENTO maximizar a capacidade de estacionamento, mas sim otimizar o uso da limitada capacidade disponível, tomando parte activa nesta gestão.

Tarifas diferenciadas deveriam reflectir a lei da oferta e da procura, patente na escassez de lugares disponíveis em espaço público, nas zonas centrais das cidades; bem como se verifica a necessidade de criar uma estratégia de estacionamento a tarifas reduzidas, junto a terminais de transporte suburbano.

2.2 – Vilas e Cidades Mais Verdes

A concentração de parques e zonas de estacionamento, bem como uma boa sinalética informativa – quer da localização, quer da disponibilidade, podem diminuir a circulação na procura de um lugar disponível, com conseqüente redução da emissão de poluentes. Considera-se que 30% a 50% da circulação no centro das cidades é devida à procura de lugar para estacionar.

A qualidade da construção dos parques de estacionamento, a gestão qualificada e a manutenção cuidada contribuem para o tratamento adequado de lixo, lama ou pó provenientes da circulação interna das viaturas; e, correcta conservação de materiais e instalações.

As Cidades Mais Verdes devem também ser suportadas por políticas de estacionamento e estratégias de preços, pelas quais as tarifas praticadas nas zonas centrais tenham um nível que não encoraje o acesso e/ou estacionamento a quem não tenha alta prioridade de ali estar. O controlo do estacionamento, por parte das autoridades competentes, é parte essencial da implementação da política de mobilidade, para garantia da sua efectividade.

A instalação de tomadas de carga de viaturas eléctricas em parques de estacionamento e/ou a existência de estações de tomada/largada de viaturas eléctricas em parques dissuasores, poderão também ser um incentivo ao uso destes veículos não poluentes.

2.3 – Transportes Urbanos Mais Inteligentes

O controlo de acesso dos parques de estacionamento deve estar ligado às informações de trânsito, para dar indicação actualizada aos automobilistas, que se deslocam para a cidade ou dentro da cidade, do melhor local para estacionar e do n.º de lugares disponíveis. Também se pode e deve disponibilizar informação através de sistemas de navegação existentes nas viaturas ou de sítios na Internet.

Especialmente em zonas de interface com transporte público, uma informação correcta e actualizada, pode promover a intermodalidade entre o transporte público e o privado, garantindo a qualidade da oferta para todos os que se deslocam às zonas centrais. O estacionamento nas zonas centrais tem de ser conjugado com os transportes públicos e contemplar duas vertentes essenciais:

- Oferta de Curta permanência, para responder à procura da deslocação eventual – como garante da vida activa das zonas centrais das cidades
- Oferta de Longa Permanência, para residentes – como forma de combater a desertificação das zonas históricas

2.4 – Transportes Urbanos mais acessíveis

O acesso a transportes públicos mais apelativos vem com a sua qualidade.

A existência de meios em que os cidadãos se sentem bem: espaçosos, confortáveis, limpos e seguros é um incentivo ao seu uso e contrariar a relutância da sua utilização.

A diminuição da circulação do Transporte Individual, possível através de uma adequada política pública de estacionamento, pode permitir um melhor desempenho dos transportes públicos rodoviários, através do cumprimento de horários e diminuição do tempo dos trajectos.

Trata-se de gerir adequadamente o espaço rodoviário público.

As EMPRESAS DE ESTACIONAMENTO consideram-se parte activa nesta gestão porque disponibilizam, directa e indirectamente, espaço onde os veículos podem estacionar correctamente; cabe às autoridades competentes garantir o cumprimento da legislação em vigor, garantindo que não há carros estacionados em segunda/terceira fila, ou em vias prioritárias (BUS) ou em zonas proibidas ou ainda por largos períodos em zonas de estacionamento de duração limitada. Uma atenção especial deverá ser dada à movimentação de cargas e descargas.

Julgamos também que deveria haver, por parte do Poder Político competente, uma apreciação cuidada das regras que determinam o n.º de lugares de estacionamento integrado nas construções urbanas – habitação, serviços, comerciais ou sócio-culturais – de forma a garantir um adequado estacionamento das viaturas inerentes aos utilizadores dessas construções; bem como, uma estratégia correcta para os utilizadores de espaço publico, nomeadamente residentes, através da construção de parques específicos.

2.5 – Transportes Urbanos Seguros

As EMPRESAS DE ESTACIONAMENTO associadas da ANEPE estão fortemente empenhadas na qualidade dos serviços e das infra-estruturas que operam, quer seja no estacionamento de superfície ou em parques de estacionamento.

Disso é exemplo os Prémios atribuídos em 2005 e em 2007 pela EPA (European Parking Awards) a empresas portuguesas.

O conforto e a segurança que os clientes sentem ao aceder e utilizar parques de estacionamento, quer como automobilistas quer como peões, são factores essenciais da preferência por este serviço.

Também, as preocupações com o ambiente e com a qualidade da construção dos parques são reveladores da estratégia de sustentabilidade seguida pelas EMPRESAS DE ESTACIONAMENTO

O transporte urbano, a segurança rodoviária e a fluidez do tráfego têm possibilidades de melhorar substancialmente com a diminuição de veículos à superfície, quer pelo encaminhamento para parques subterrâneos devidamente localizados e quer por um eficaz controlo e penalização do estacionamento ilegal.

O Capitulo 4 do LIVRO VERDE refere-se a recursos financeiros e fontes de financiamento para as cidades. Sugere-se a criação de Fundos de Investimento para execução e reconversão de parques e zonas de estacionamento, que congregados com as políticas públicas, poderiam

estabelecer verdadeiras parcerias publico-privadas dando prossecução a estratégias de interesse público.

Sugere-se ainda o estudo de soluções integradas com outros intervenientes no processo – por ex.: operadores de transportes públicos e promotores imobiliários – de forma a criar sinergias.

Deve ainda ser perspectivada a adequação legislativa a estas novas realidades, no que se refere às concessões públicas, garantindo transparência e certezas no processo.

Os parques de estacionamento são parte integrante das infra-estruturas públicas sujeitos a afectação de dinheiros públicos. Por exemplo, no Reino Unido, o resultado líquido da actividade de estacionamento pode ser alocado ao financiamento de projectos de parques de estacionamento, manutenção e/ou construção de vias de circulação ou transportes públicos. Estes interfaces financeiros permitem uma melhor compreensão por parte dos cidadãos, visto que o encargo do estacionamento pago se traduz numa maior qualidade da acessibilidade, mobilidade e ambiente do centro das cidades.

De: Fernanda Rebelo Filipe

Enviada: segunda-feira, 18 de Fevereiro de 2008 16:57

Tema 5. Transportes Urbanos Seguros

Como é possível ter/utilizar transportes seguros quando "sou obrigada" a entrar em autocarros da TST, decrépitos com datas de 1982, 1984, 1994 e...> por mero acaso, num de 1995! > Será que o IMTT não fiscaliza as transportadoras e permite que material com tais datas (senão mesmo anteriores), possam estar ainda ao serviço? Sei que muito deste material rodoviário foi adquirido em 2ª ou 3ª mão a países da UE: basta reparar que num ou outro caso, ainda temos um "Aufsteigen" e uma nota (ironicamente, no verdadeiro sentido da expressão) dizendo "Wir bringen sie ins Bewegung"!

De: Otília Maria Queiroz Sousa

Empresa/organismo/outros: CP

Enviada: quinta-feira, 21 de Fevereiro de 2008 15:56

Tema 1 – Vilas e Cidades Descongestionadas:

Resposta às questões:

1. Sim.
2. Facilitar corredores próprios que potenciem a sua utilização.

3. Melhorar a qualidade dos transportes públicos designadamente, através de segurança, boa qualidade do material, boas condições de transferência modal, acessibilidade à venda, preços integrados e frequência /cadência integrada e de acordo com a procura potencial.

Papel da UE: Instrumentos fiscais e de financiamento selectivo.

Tema 4 – Transportes Urbanos Mais Acessíveis:

Resposta às questões:

11. Nesta questão é fundamental para o cliente uma boa interligação entre os vários modos de transporte, através de bons interfaces de qualidade. A estes bons interfaces deve estar associada uma cadência e frequência da oferta, de modo integrado e de acordo com as potencialidades da procura. O interface deve integrar todas as suas componentes, física, bilhética, venda, oferta de serviços de utilidade, segurança e acessibilidade circundante.

12. Sim.

13. A visão de CLIENTE deve substituir definitivamente a visão de utente, pelo significado e amplitude que representa.

14. Ordenação horária e acessos limitados para determinadas dimensões no âmbito do transporte de mercadorias nos centros urbanos.

15. Informação integrada, interfaces adequados, cadência e frequência de forma harmonizada.

O papel que pode ser desempenhado pela UE pode situar-se a dois níveis:

- Enquadramento institucional através da criação das AMP nos maiores aglomerados;
- Preferenciar o financiamento em infra-estruturas que melhorem os interfaces.
- Enquadramento institucional através da AMP;
- Preferenciar o financiamento em infra-estruturas que potenciem o uso do TP nas vertentes anteriormente referidas.
- Regulamentar de modo a coordenar o serviço a prestar aos clientes nos grandes centros com as AMT;
- Preferenciando o financiamento nas infra-estruturas de projectos integrados que potenciem o uso do TP.

De: Joaquim Gomes

Empresa: STCP

Enviada: terça-feira, 22 de Fevereiro de 2008 18:16

Tema 1 – Vilas e Cidades Descongestionadas:

Questão 1 – Não me parece que isso possa contribuir para o que quer que seja. Cairíamos na mesma situação do dia europeu sem carros.

2- Numa cidade como o Porto não me parece grande solução a opção bicicleta. Deslocações a pé, talvez mas, na condição de haver passeios transitáveis – relativamente espaçosos, com bom piso, iluminados e, com alguma protecção das intempéries.

3- Promover a intermodalidade – bilhete único fácil de compreender e de usar.

Planear a cidade pensando na mobilidade, principalmente na que se apoia nos transportes públicos.

Gestão do uso do espaço urbano considerando os transportes públicos – planejar interrupções (obras ou eventos), facilidades de acesso, prioridade (por vezes basta um sinal).

Cumprimento rigoroso das posturas de estacionamento que devem facilitar acesso à cidade mas dificultar estacionamento irregular e de longa duração. Penalizar trânsito de travessia do centro a transportes individuais. Estabelecer regras para cargas e descargas e fazê-las cumprir. As coimas por má utilização do espaço viário público deveriam "doer" e reverter para financiamento dos transportes. Promover a disponibilização de corredores de fácil circulação ao transporte público – corredores bus, prioridade semaforica, corredores de paragem proibida, troços banalizados mas com prioridade sobre os demais., etc.

Espaços de paragem que permitam (e obriguem) a aproximação ao passeio.

Quanto às portagens urbanas (eu vivo dentro da cidade) e julgo que causarão mais problemas do que os que se propõem resolver.

De: Marçal António Alves

Empresa/organismo/outros: Câmara Municipal de Oeiras

Enviada: segunda-feira, 25 de Fevereiro de 2008 13:04

«Enfrentar o desafio»

1) Vilas e Cidades descongestionadas

Resposta Às Questões:

1ª – SIM, DEVE.

A simples existência deste sistema, semelhante ao da “bandeira azul” nas praias, poderá influenciar o próprio mercado imobiliário no sentido de induzir uma valorização dos imóveis situados nos aglomerados e áreas urbanas detentores de tal dístico.

O referido sistema deverá, em consequência, ser devidamente hierarquizado e graduado, em termos de escala territorial, permitindo por um lado premiar as autoridades (locais, regionais, ou até nacionais) que detenham tais dísticos em maior número e, por outro, relevar as assimetrias realmente existentes no território, o que seria conseguido pela desagregação e hierarquização destes dísticos em diferentes graus, por exemplo: “Concelho descongestionado”, “Freguesia descongestionada”, “Cidade (ou Vila) descongestionada”, “Bairro descongestionado”...

2ª – MUITAS! Demasiadas...

Mas, em termos da Administração Pública, a mais evidente e óbvia seria a afectação de parte da rede viária urbana ao USO EXCLUSIVO, OU PRIORITÁRIO, DOS MODOS SUAVES, tal como já existe um sistema viário, por exemplo, para uso exclusivo dos veículos automóveis (as chamadas “vias rápidas” urbanas).

O paradigma deste conceito seria o próprio modelo de circulação do Corpo Humano, que segrega o modo “suave” – sistema circulatório venal – do modo “stressado” – sistema circulatório arterial – de uma forma absolutamente radical, por meio de “infra-estruturas de circulação” totalmente distintas, mas que se sobrepõem e distribuem eficaz e equilibradamente, sem nunca se cruzarem, ao longo de todo o tecido do nosso corpo.

Assim, este sistema viário “suave”, que deveria ser adaptado, fisicamente e mediante apropriada sinalização, à circulação pedonal e ciclável e, simultaneamente, muito restritivo para a circulação motorizada (à semelhança, por exemplo, do que foi recentemente implementado em Lisboa, no Bairro Alto/Santa Catarina e em Alfama), deveria preferencialmente abarcar toda a área do aglomerado urbano, formando como que uma malha viária “alternativa” e “subjacente” à restante malha urbana (que continuaria assim a ser vocacionada para os modos motorizados, com o clássico dispositivo separativo “passeio–recorte para estacionamento (eventual)-faixa de rodagem-pista ciclável (eventual)-passeio”, permitindo assim aos modos ditos “suaves” uma alternativa coerente e com continuidade para todos os percursos possíveis dentro do aglomerado urbano, e não somente, como até agora, troços isolados e, diria mesmo, algo desgarrados dentro de um sistema viário todo ele homogeneizado e vocacionado para a preponderância ou exclusividade dos modos ditos “rudes”.

Uma consequência urbanística bastante interessante desta nova solução de hierarquia viária urbana seria a possibilidade de diferenciar as fachadas dos edifícios, em termos das suas condições de acesso, um pouco à imagem do que acontecia outrora nos prédios com as suas entradas “nobre” (pela frente) e “de serviço” (pelas escadas e saguões nas traseiras), segregando os acessos em modos “suaves” através das ruas tranquilas, para onde dariam todas as fachadas principais (e as quais dariam prioridade ao peão, aos ciclistas e aos Transportes Públicos, sendo desenhadas e pavimentadas em conformidade, e para as quais se virariam as montras das lojas, nos edifícios, e se planeariam as zonas verdes e o mobiliário urbano, no espaço público, isto para além de possuírem restrições muito severas em termos de velocidade de circulação e capacidade de estacionamento), e os acessos “de

serviço” – operações logísticas, como as cargas e descargas, a recolha de resíduos e as circulações de emergência; acessos a estacionamentos interiores; etc. – nas vias de traseiras, vocacionadas para o tráfego motorizado e para o estacionamento extensivo na via pública.

Um pouco à semelhança do que acontece já hoje na Baixa Pombalina lisboeta, cujos expoentes máximos desta configuração, para cada um dos extremos do leque funcional, serão as Rua Áurea (neste caso sem estacionamento marginal) e Augusta (neste caso sem zonas verdes) ...

3ª – TANTO!...

Mas, acima de tudo, torná-los mais apetecíveis do que o Transporte Individual, para quem tenha possibilidade de escolha, e expandi-los a segmentos de mercado que ainda lhes não têm acesso, por variadíssimos motivos.

No primeiro caso, torná-los competitivos implica, fundamentalmente (e mais, mas muito mais do que as habituais considerações “bem-intencionadas” sobre “qualidade” e “conforto”, características que, significativamente, são apanágio perfeito de quem nunca deixará de preferir o seu veículo próprio!), torná-los atractivos em termos económicos, temporais e de fiabilidade. De nada servirá investir noutros aspectos, se os Transportes Colectivos urbanos continuarem a revelar-se mais caros, ou mais lentos, ou mais imprevisíveis do que a concorrência do Transporte Individual.

No segundo caso, expandi-los a populações que a eles ainda não têm “acesso” poderá significar, principalmente, torná-los fisicamente mais próximos da procura, mais acessíveis, mais consonantes com os horários dos utilizadores, ou simplesmente mais económicos. Neste caso podendo ir até à gratuitidade para determinados segmentos sociais (como os desempregados, por exemplo).

Fundamental em todos estes aspectos será a adopção de políticas de habitação e de urbanismo que conduzam aos seguintes quatro objectivos fulcrais:

- 1º) Possibilidade de escolher um local de residência o mais próximo possível dos locais de trabalho (e de estudo) da família, reduzindo os trajectos pendulares a realizar (a viabilidade e a competitividade do transporte colectivo são, em geral, inversamente proporcionais às distâncias médias a percorrer e ao número de transbordos indispensáveis);
- 2º) Opção por tecidos urbanos compactos, integrados e polivalentes, em detrimento da dispersão, ou mesmo pulverização, e da segregação e especialização funcional dos aglomerados, evitando assim quer a criação de “dormitórios”, quer de “laboratórios” (no sentido de zonas urbanas exclusivamente laborais), e permitindo uma maior regularidade e homogeneidade da procura de transporte ao longo do dia, e não apenas sobre-concentrada em fluxos altamente mono-direccionados nos chamados períodos

- de “ponta”, situação que dificulta extremamente a racionalização e a gestão dos sistemas de transporte urbanos e suburbanos;
- 3º) Consideração eficaz das necessidades específicas dos Transportes Colectivos, em termos das infra-estruturas viárias, ao nível do desenho urbano e em todas as fases dos licenciamentos urbanos municipais, isto num plano semelhante, por exemplo, aos das restantes infra-estruturas urbanas (telecomunicações, energias, águas, etc.), regulamentando tecnicamente a instrução deste tipo de processos, em função das cargas estimadas de cada empreendimento urbano sobre os sistemas viário e de transportes, quer se trate de novas ocupações de solo, quer de transformações ao seu uso;
 - 4º) Afastar o mais possível os usos de solo vocacionados para o acesso maciço em termos de Transporte Individual, como os grandes hipermercados, ou centros comerciais, os casinos e os hotéis de luxo, por exemplo, de todos aqueles que detêm grande potencial para uma utilização preferencial por parte dos utentes dos Transportes Colectivos, ou modos “suaves”, como sejam as Escolas, as Universidades, os Hospitais, as Interfaces de Transportes, as Salas de Espectáculos e outras diversões, etc., evitando assim a mistura ou o cruzamento de tráfegos em Transporte Individual muito intensos com os principais trajectos do Transporte Colectivo rodoviário.

E que papel poderá a U. E. desempenhar?

Em primeiro lugar, NÃO ATRAPALHAR!

Evitando generalizações demasiado massificadoras e impeditivas da consideração das particularidades nacionais, regionais e locais, por exemplo (de que esta obsessão pela bicicleta, de uma importância relativa francamente reduzida em Portugal nesta problemática, é o mais claro exemplo).

Mas também contribuindo, em diálogo com as restantes autoridades responsáveis, nacionais, regionais e locais, para uma dignificação e elevação desta problemática, que por enquanto só muito esporadicamente sai do círculo restrito dos especialistas e dos “militantes” da causa do desenvolvimento sustentável...

O melhor papel que a U. E. poderá desempenhar será cooperar na definição dos parâmetros para a certificação e monitorização das práticas tendentes à melhoria da actual situação e, em consequência, disponibilizando recursos para premiar ou incentivar as autoridades que se revelem, pela sua acção consequente e verificável, mais merecedoras de apoio na prossecução destas tarefas.

7) Recursos financeiros

E que papel poderá a U. E. desempenhar?

- 1º) Um correcto diagnóstico dos actuais problemas de funcionamento da D. T. T. e das suas múltiplas causas;
- 2º) A procura das melhores formas de os poder ultrapassar, num prazo razoável e de um modo apropriado e eficiente.

De: Armando Herculano Lopes Ferreira

Empresa/organismo/outros: CULP – Comissão de Utentes da linha da (CP) Póvoa, integrada na linha do Metro

Enviada: domingo, 24 de Fevereiro de 2008 15:54

Tema 3 – Transportes Urbanos Mais Inteligentes:

Participámos na Workshop do Porto no Painel "Transportes Urbanos mais Inteligentes" onde apresentámos o conceito de "Via Verde para a Mobilidade" para os transportes colectivos. Levantámos também algumas críticas em relação ao sistema de bilhética adoptado na AMP devido, entre outros motivos, à extrema opacidade dos títulos e a total fragilização dos utentes para com as operadoras, designadamente por os primeiros não terem qualquer meio de prova de que procederam à validação dos títulos, à cobrança de tarifário intermodal em concelhos onde tal serviço não existe por falta de operadores aderentes e ainda ao facto dos abrigos nas paragens serem minimalistas, não cumprindo a sua função de protegerem os utentes de intempéries.

Porque algumas destas questões foram já abordadas noutros fóruns, e porque julgamos úteis a visão dos utentes para que o debate e a sua reflexão e contributo para o LIVRO VERDE, indicamos alguns 'links' onde está reflectida a nossa visão e propostas:

ABRIGOS ÚTEIS

www.futurosustentavel.org/fotos/ambiente/Abrigos_Uteis.pdf

'VIA VERDE' para a Mobilidade

www.futurosustentavel.org/fotos/ambiente/Via_Verde_Armando_Herculano.pdf
www.futurosustentavel.org/fotos/ambiente/Via_Verde_Armando_Herculano_a.pdf

Blogue da CULP - <http://utentes-linhadapovoa.blogspot.com/>

- Intermodalidade e tarifários do Metro

<http://utentes-linhadapovoa.blogspot.com/2006/03/intermodalidade-e-tarifario-do-metro.html>

- Nó salvador da linha vermelha

<http://utentes-linhadapovoa.blogspot.com/2007/06/o-n-salvador-da-linha-vermelha.html>

Tema 4 – Transportes Urbanos mais acessíveis

Gostaríamos de futuramente ser convidados para iniciativas deste género (Seminários, debates, palestras, apresentações de estudos) Gostaríamos igualmente de nos ser facultado o acesso aos estudos sobre mobilidade da área metropolitana do Porto.

Achamos útil a existência de um canal de comunicação permanente entre utentes e os decisores/estudiosos sobre a mobilidade, de forma a auscultar a opinião dos utentes sobre as propostas na área do transporte colectivo e na mobilidade em geral.

Achamos útil que os utentes organizados tenham acesso às reclamações dos utentes na posse dos operadores (públicos e privados) com o fim de poderem sugerir modos de solucionar ou minorizar o impacto dos inconvenientes e desajustes do serviço de transporte para os utentes.

De: Armando Isabel Cristina Santos Oliveira

Empresa/organismo/outros: Câmara Municipal de Lousada

Enviada: segunda-feira, 25 de Fevereiro de 2008 12:30

Tema 4 Transportes Urbanos mais acessíveis

A promoção dos transportes públicos poderá passar por iniciativas municipais do tipo de promoção/oferta de carreiras municipais para deslocação de crianças e jovens às escolas evitando o transporte individual.

Prever antecipadamente a localização de parques de estacionamento nos novos parques de habitação e de serviços (ex.: nova zona judiciária).

Promover ruas de exclusividade de transporte público, com passeios largos e sem estacionamento não estimulando a utilização do veículo privado.

Promover a oferta regular de transportes públicos de 5 em 5 minutos por toda(s) cidade(s).

Diminuir o custo dos bilhetes de metro por incentivos à sua utilização.

Estimular a utilização de bicicletas e corredores específicos para a sua utilização sem criar novos problemas...

Maior responsabilidade nas decisões. Maior legitimidade política introduzindo "inteligência no sistema". Impor mais valias urbanísticas aos privados para financiar os transportes públicos.

Utilização de alternativas (táxis, meto, aumentar rede), flexibilizar as redes de transporte público.

Planos de mobilidade.

Aplicar medidas restritivas ao transporte individual.

Daqui a 20 anos o número de pessoas a trabalhar em casa com a utilização das novas tecnologias em força, pode ser uma solução para diminuir o número de viagens unipessoais nas deslocações casa/emprego. Diminuir as deslocações diárias casa/emprego passando a utilizações semanais para discussão da evolução do trabalho que individualmente se está a desenvolver (mas com a possibilidade de estar sempre em contacto on-line com a entidade empregadora)...

Desenvolvimento de veículos não poluentes.

Dicotomia TP/TI (...)

Livro Verde?! Simplificar o sistema de transportes é preciso!

De: Armando João Paulo Fernandes Ruivo

Empresa/organismo/outros: VEDIOR

Enviada: segunda-feira, 25 de Fevereiro de 2008 12:35

Tema 4 -Transportes Urbanos mais acessíveis

Entidades gestoras das redes de transportes – não há projecto ou não há força de vontade. É notório que é necessário uma entidade gestora das várias redes para proporcionar uma maior intermodalidade gerando maior mobilidade, sempre com o pressuposto das acessibilidades apresentarem as condições correctas. Mobilidade (transporte pedestre transporte motorizado). Áreas metropolitanas de transporte continua tabu. Autoridade Metropolitana de Transportes ainda não vai ser desta. Triste em saber que ninguém se entende (operadores de transportes). Mas promoções deste tipo serão sempre bem vindas e terei todo o gosto em voltar a participar. Votos de sucesso!

De: Gonçalo Rocha

Empresa/organismo/outros: estudante

Enviada: segunda-feira, 25 de Fevereiro de 2008 19:27

Tema 4 – Transportes Urbanos mais acessíveis

"Parques de estacionamento, terminais, etc., devem ser de elevada qualidade"

Este é um ponto extremamente importante. Por exemplo, um modesto pneu 2.25 não cabe na maioria das estruturas metálicas utilizadas para prender bicicletas ou, quando é possível, os quadros ficam riscados, bem como o grande risco de furto, é ridículo deixar a bicicleta num desses parques convencionais e ter de levar o selim, conta Km entre outros acessórios atrás.

Criem condições! Utilizadores diários de meios de transporte alternativos haverá de certeza, as massas vão aderir por acréscimo pela satisfação e vantagens à vista de todos.

De: João Falcão e Cunha

Empresa/organismo/outros: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Enviada: terça-feira, 26 de Fevereiro de 2008 12:07

Tema 3 Transportes Urbanos Mais Inteligentes

A qualidade e quantidade de informação ao público sobre transportes de uso colectivo, público e privado, é, em geral, muito baixa.

Não é possível obter e disponibilizar com base em novas tecnologias (por exemplo telemóveis) informação geral e informação em tempo real sem os sistemas estarem normalizados e abertos.

É por isso essencial que a concessão de direitos de transporte público em geral seja dependente de ser disponibilizada informação através de sistemas normalizados e abertos, que possa ser usada por portais fixos e móveis e de acesso generalizado.

De: Maria da Conceição Jorge Proença

Empresa/organismo/outros: IMTT

Enviada: quarta-feira, 27 de Fevereiro de 2008 11:28

Tema 2. Vilas e Cidades mais Verdes

Nos últimos anos tem existido em Portugal um avultado investimento no sector dos transportes, quer em infra-estruturas quer em material circulante bem como em sistemas informáticos de apoio à gestão das empresas.

Houve nalgumas cidades do nosso país a mudança de redes dos transportes rodoviários e a renovação de frotas com uma maior utilização das energias alternativas.

Foram essas infra-estruturas necessárias?

Serão essas redes atractivas?

Se a resposta for positiva como entendo, será urgente efectuar desde já a promoção do transporte público, quer pelo aumento das vias próprias para a sua circulação (aumento substancial dos corredores Bus), quer por meio da aplicação de medidas impeditivas de circulação do transporte individual nos centros urbanos (com aplicação de um sistema de taxa de circulação urbana como já acontece noutras cidades europeias).

Para tal torna-se necessário que Instituições, Autarquias e Associações do sector sensibilizem o cidadão no sentido de que tem nas suas próprias mãos a ferramenta essencial de preservação do meio ambiente.

Fica ainda uma pergunta:

O que se deverá e poderá fazer no futuro para aproximar o local de trabalho do local de residência para determinados segmentos da população? (ex. dos funcionários públicos com a consequente redução da utilização do transporte individual).

De: Filipe Alexandre Casaca Lavrador

Empresa/organismo/outros: Particular

Enviada: segunda-feira, 3 de Março de 2008 21:05

Tema 1. Vilas e Cidades Descongestionadas

1. O regime de dísticos é secundarizar uma questão essencial como a mobilidade dos cidadãos. Pode ser prevista, pode até funcionar como elemento de desenvolvimento de medidas, mas levará a medidas que se arrastarão no tempo.

2. As deslocações a pé e de bicicleta deverão ser equacionadas. Nem todas as cidades e vilas são convidativas à utilização da bicicleta devido aos seus constantes desníveis. Contudo, nas zonas mais planas das urbes, pode-se remodelar algumas estruturas de modo a permitir a inserção de uma via reservada a bicicletas e de suportes de apoio como estacionamento.

As deslocações a pé devem ser fomentadas a partir da melhoria global das condições de circulação pedonal. Reforço da iluminação pública onde tal for necessário, passeios que convidem à utilização pedonal sem serem estreitos ou repletos de carros, o fecho de ruas aos veículos particulares tem efeitos benéficos ao nível da segurança e bem-estar dos peões. Algumas dessas artérias, desde que sejam redundantes a outras já existentes, poderiam complementar a função pedonal com um espaço reservado aos transportes públicos como o autocarro ou eléctrico.

3. Em Portugal, a transferência modal para transportes mais sustentáveis passa sobretudo por condicionar e restringir o acesso de viaturas particulares a certas zonas das urbes. Além desse condicionamento ao trânsito automóvel, deve ser dado um maior apoio às bicicletas e à circulação pedonal conforme referido no ponto 2. Felizmente, as operadoras de transporte público têm vindo a adoptar cada vez mais medidas de apoio ao transporte de bicicletas: comboios, barcos e autocarros da Carris de Lisboa nas carreiras 708 e 723.

Para o transporte colectivo, deve ser iniciada uma forte campanha de sensibilização do uso deste meio de transporte. A campanha local tem nesta questão uma enorme expressão,

fazendo pequenos mapas e roteiros que expliquem as várias alternativas de deslocação desde os bairros até outros sítios. Por exemplo, com o nome "Desde o meu Bairro..." mostrar-se-iam as melhores combinações em termos de duração de viagem, ou de menores transbordos, para se deslocar desde o bairro até aos sítios mais importantes da cidade ou de urbes próximas.

Em suma, sobre o tema 1 (Vilas e Cidades Descongestionadas), há que condicionar o uso de veículos particulares sobretudo através da taxaçaõ severa do estacionamento. Ao mesmo tempo, proceder à implantação do reforço do sistema de transportes públicos em termos de regularidade e número de lugares oferecidos, potenciando o uso modal da rede completa de transportes (autocarro, eléctrico, barco, comboio, metropolitano, ascensores, etc.), acompanhado da criação de parques de estacionamento localizados perto de sítios bem servidos por transportes.

A criação de novas linhas de comboio ou de eléctricos que os complementem, nos sítios onde tal se justifique – fluxos grandes de passageiros durante todo o dia – permite diminuir a pressão sobre as estradas.

Já nos transportes rodoviários, a expansão de corredores Bus bem constituídos, ao invés de faixas reservadas, a implantar nas principais artérias das urbes. Ao longo do corredor implantar modernos, apelativos, funcionais, acolhedores e informativos abrigos de paragem.

Tema 2. Vilas e Cidades mais Verdes:

4. A aposta no serviço de eléctricos deve ser fortemente apoiada pela UE e pelos Governos Locais a fim de promover uma menor emissão de gases poluentes e oferecer maior comodidade ao passageiro. Nos serviços explorados por autocarros, devem ser promovidas as companhias que detenham uma frota significativa de veículos movidos a gás natural de modo a seguir de exemplo para muitas outras companhias.

6. A criação de critérios e normas orientadoras na definição de zonas verdes constitui-se da mais plena importância a nível do ordenamento do território.

No seguimento do ponto 2., a existência de mais espaços verdes fomenta as deslocações a pé. A sua compatibilidade com a livre circulação deve ser feita através do encerramento de certas vias redundantes nas urbes, ou nalgumas condições através do encerramento parcial permitindo algumas cargas e descargas pontuais e feitas com veículos de dimensões médias.

A UE pode desempenhar um papel fundamental subsidiando, em parte simbólica ou significativa, as obras de adaptação necessárias à readaptação de artérias, bem como promover o uso de eléctricos ou autocarros a gás natural através de preços mais brandos no momento da sua aquisição.

Tema 3 Transportes Urbanos Mais Inteligentes:

8. O desenvolvimento e promoção de melhores serviços de informação são a peça fulcral na transferência modal de utentes. Não só publicitar os serviços já existentes, como adaptá-los a uma informação mais local e mais próxima do cidadão em concreto. A utilização de mapas de rede simples de entender, segmentação por códigos (de cores, de números, de letras, de nomes) dos diferentes serviços oferecidos (local, abrangente, rápido), horários disponibilizados, sistema de informação em tempo real cada vez mais afinados e informação de próxima paragem são exemplos de um melhor serviço de informação.

9. Os interfaces entre os transportes devem ser desenvolvidos a que o utente se sinta bem acolhido durante o tempo de espera. No caso de transportes rodoviários, localizar as paragens de acordo com os destinos abrangidos e com o número de pessoas servidas: se há 3 carreiras que vão desse interface e passam pela maioria dos mesmos sítios, as paragens devem ser localizadas o mais próximas entre si que seja possível.

A falta de espaço pode ser facilmente contornada através da adaptação do que já existe. Nesse exemplo concreto, o Largo do Calvário em Lisboa apesar de ser um ponto de passagem interno na cidade, funciona como um exemplo para a estruturação de centros multimodais.

A UE pode desempenhar um papel importante através da criação de um comité com representantes de vários países que analise as diferentes situações na Europa dos 27. Após a análise, proceder a fortes campanhas de sensibilização junto do poder local de modo a melhorar as condições de segurança, informação e qualidade dos interfaces.

Tema 4. Transportes Urbanos Mais Acessíveis

11. A melhoria dos transportes colectivos deve ser feita com um forte conceito de rede por trás. A união entre as várias operadoras de transportes é fundamental de modo a que não sejam gastos recursos em sobreposição com outros e que estes recursos migrem para zonas carenciadas de transporte público.

Acabar com congestionamentos importantes ao nível dos transportes públicos que em muito degradam a sua qualidade. Um exemplo disso é em Alcântara, Lisboa, a inexistência de uma ligação facilitada entre os comboios da linha de Cascais e da Cintura, não falando na inexistência de ligações directas entre ambas as linhas.

O uso de frotas confortáveis é exigência primordial na melhoria da qualidade dos transportes, mas nem só de níveis materiais se faz esta melhoria.

Ao nível dos operadores, monitorizar e interpretar as flutuações de passageiros. Ao nível estatístico, promover estudos que mostrem qual a origem e o destino de cada cidadão ao nível de freguesias, podendo inferir quais os principais eixos de mobilidade. Questionar, a cada um desses cidadãos, o porquê de preferir deslocar-se dentro daquele eixo da forma que o faz (transporte individual ou colectivo).

Adaptar as redes de transportes à procura, reforçando onde a procura é elevada, potenciando eixos inexistentes através de novos serviços rápidos, confortáveis e fiáveis e diminuindo em eixos de fraca procura disponibilizando sempre alternativas acessíveis e cómodas.

Responder de forma imediata à procura, com algum cuidado de estabelecer políticas que levem o cidadão a escolher a melhor alternativa para si e para todos, evitando situações em que se preencha demais um determinado transporte quando outros poderiam servir melhor às deslocações, ocupando o lugar de alguém que necessite mesmo de usar aquele serviço.

12. O conceito de faixas reservadas é limitador. Deve-se incentivar a construção de corredores (não confundir com faixas) em sítios onde tal seja permitido, elevando a velocidade comercial dos serviços, diminuindo o consumo de energia, tornando a vida dos passageiros mais rápida, regularizando a oferta dos serviços e motivando o uso dos transportes colectivos. Por exemplo, numa artéria de 2 faixas para cada lado deve ser construída um corredor BUS que ocupe o espaço de 2 das antigas faixas com abrigos de paragem bem adaptados conforme o que referi no tema 1 ("Ao longo do corredor implantar modernos, apelativos, funcionais, acolhedores e informativos abrigos de paragem")

Portanto, faixas só mesmo onde o número de veículos colectivos não é muito grande e corredores nas principais artérias da cidade.

13. A carta europeia dos direitos e obrigações dos utentes dos transportes colectivos é perfeitamente justificada. Não só para disciplinar o uso de transportes colectivos, como também para proteger os utentes. A existência dessa carta poderá prevenir abusos por parte das operadoras, o que permite gerar um clima de segurança.

14. Criação de corredores reservados a transportes colectivos, maior abrangência dos eléctricos, comboios e metropolitanos, paragens bem localizadas e que não entrem em conflito com a normal circulação pedonal.

15. Para esta questão, o tipo de estrutura mais adequado é o de uma forte acção do Estado sobre as operadoras, ao nível do poder regional. Quanto menos operadoras melhor, diminuindo a confusão entre o utente. Além de uma acção Estatal, devem ser promovidas algumas fusões de companhias, ou holdings, ou joint-ventures, operando as diferentes companhias sob uma designação única Regional.

Deste modo, cada Região seria responsável pela criação e desenvolvimento de uma rede interurbana adequada subvencionando esse serviço às operadoras mais competentes.

Neste ponto 15., a UE pode pressionar os países a optarem pela região como principal divisão territorial, acompanhar, aconselhar e promover a criação de uma rede regional de transportes urbanos e interurbanos, deixando as ligações de âmbito nacional e inter-regional a cargo de outras entidades mais abrangentes.

20. A existência de um observatório europeu da mobilidade é bastante útil, devendo a UE pressionar cada estado-membro a contribuir activamente através de workshops, palestras, reuniões, observações de campo, entrevistas a utentes de transportes colectivos, barómetros internos, etc.

Mas nem só a UE e os Governos dos Estados Membros devem ter um papel activo na sensibilização do uso dos transportes colectivos. As próprias operadores devem promover acções para que todos os cidadãos fiquem a conhecer o modo como funcionam, como é gerida a sua rede, como são implementados os serviços, quais as justificações e com que base as alterações são efectuadas.

Estudos estatísticos que mostrem com exactidão como é que as pessoas se movem, entre que locais e como justificam a escolha do modo com que fazem essas deslocações, permitem inferir a qualidade do sistema global de mobilidade através do conhecimento do que vai bem e do que vai mal e do porquê de cada coisa.

O uso de novos serviços como o Park & Ride, serviços rápidos regulares, serviços locais bem estruturados de apoio à comunidade, a integração da bicicleta dentro dos transportes colectivos e a desmistificação do uso do transbordo quando feito em boas condições (como paragens localizadas próximas uma da outra, plataformas de comboios paralelas ou um reordenamento da rede viária de modo a melhorar as condições do transbordo), podem levar a resultados bem concretos.

Em suma, para melhorar o serviço dos transportes colectivos, há que chegar próximo do utente e tratá-lo como fosse o capital mais importante de todo o sistema de mobilidade, deixando pensamentos secundarizantes de lado como "o passageiro só existe porque o transportamos".

Tema 7 – Recursos Financeiros

Quiçá o ponto mais limitado de qualquer rede de transporte.

24. A taxaçoão deverá incidir, pelo menos numa primeira fase, na ocupaçoão dos veículos particulares ao longo da via pública. Isto é, estacionamento mais caro nas artérias, estacionamento mais barato em parques de estacionamento centrais e ainda mais barato em parques de estacionamento mais periféricos. Apesar da ênfase colocada em barato e caro, as tarifas a implementar deveriam ter em conta a capacidade do estacionamento bem como provocar um efeito dissuasor no aparcamento de veículos privados no interior da cidade e promover o aparcamento em zonas periféricas e dotadas de um bom acesso às restantes zonas da cidade.

Numa segunda fase, reduzir gradualmente o acesso a veículos particulares a certas artérias urbanas.

A taxaçoão para a entrada na cidade deve ser equacionada em último recurso.

Uma fatia, não mais do que 20 reverteria para as redes de transporte público de modo a disponibilizarem uma oferta mais frequente, regular e com maior número de lugares.

A UE poderá assegurar, através de directivas sobre a mobilidade, a execução de uma hierarquia de taxas sobre o estacionamento de veículos privados nas urbes.

Igualmente, além de observatórios sobre a mobilidade, ou de comités especializados, a criação de alguns regulamentos quadro da mobilidade, permitiria uma melhoria neste domínio.

Tudo isto conjugado com o diálogo de proximidade e personalizado com o utente.

De: Amélia Simplício

Empresa/organismo/outros: ANTRAM

Enviada: terça-feira, 4 de Março de 2008 16:44

Assunto: Tema 2. Vilas e Cidades Mais Verdes

O livro verde identifica um conjunto de problemáticas a nível do transporte urbano. É dirigido a uma nova cultura de mobilidade, logo o envolvimento e o comprometimento do cidadão na política de mobilidade é fundamental para uma cidade mais "verde".

O impacto do efeito de estufa é um impacto global que é analisado e tratado a nível global com contributos regionais dos países da UE. O esforço apesar de global passa por cada um no papel de cidadão, de colaborador activo na indústria ou nos serviços de se envolver e contribuir para a sustentabilidade do Ambiente.

A nível nacional o sector de transportes contribui para este efeito com cerca de 33em que o sector rodoviário tem um contributo elevado (cerca de 91).

O item 2.2 "Vilas e Cidades mais verdes" do livro verde refere o envolvimento do cidadão com um papel secundário em todo este processo de fenómenos problemáticos de mobilidade com consequências na saúde pública. O destaque principal é dado aos sectores de transporte, como principais poluidores. É essencial a inversão de papéis e a tomada de justas medidas para cada um dos actores no sentido de contribuírem para uma nova cultura de mobilidade nas cidades.

Relativamente às questões formuladas e no que respeita a:

Questão 4 – Como aumentar a utilização de tecnologias limpas e dotadas de eficiência energética nos transportes?

A integração da temática das tecnologias mais limpas nas políticas e nos planos de ensino e na formação profissional será essencial para a fomentação de uma cultura de mobilidade.

Uma campanha de comunicação continuada e positiva sobre o benefício da utilização dos biocombustíveis, com dados de monitorização da qualidade do ar das regiões ..., junto dos cidadãos, por parte quer das autoridades nacionais ou regionais, com testemunhos dos benefícios e da satisfação, o cidadão adere e o retorno será positivo a médio longo prazo.

Questão 5 – Como promover a contratação conjunta?

Estabelecimento de regras nacionais para uma atitude mais ambiental tendo em atenção as boas práticas já implementadas nos outros países da EU e o princípio do poluidor-pagador.

Disponibilização de tecnologias mais limpas e concorrendo de forma competitiva com os combustíveis fósseis e promovendo a sua disponibilidade quer a nível nacional quer a nível regional.

Promoção do rejuvenescimento da frota (utilização de veículos menos poluentes com idade não superior a 5 anos) do sector de transportes de mercadorias e públicos como um factor importante para a melhoria do desempenho ambiental e para a segurança rodoviária, conjugando um pacote articulado de medidas fiscais com medidas de incentivo financeiro, com intervenção ao nível do IUC e do IRS.

Questão 6 – Devem definir-se critérios ou orientações para a definição de zonas verdes e respectivas medidas restritivas? Qual a melhor forma de garantir a sua compatibilidade com a livre circulação? Há a possibilidade de assegurar a aplicação além fronteiras de regras locais sobre zonas verdes?

A aplicação de regras regulamentares a nível nacional e no espaço europeu; a educação escolar; o incentivo a uma condução defensiva e ecológica; a promoção de parcerias com entidades de reconhecida competência para estudarem e proporem soluções e boas práticas quer a nível de logística, mobilidade, comportamento do cidadão e do profissional de transporte, serão certamente critérios e medidas de apoio a uma melhor gestão da mobilidade urbana regional e nacional.

Questão 6 – Como incentivar a condução respeitadora do ambiente?

A intervenção terá de incidir a nível das atitudes e dos comportamentos para uma nova cultura de mobilidade urbana. O papel de intervenção terá de passar pela formação e informação a desenvolver pelas autoridades locais e informação sobre a monitorização do ar ambiente e dos benefícios do seu gesto e contributo; o fomento e a promoção por parte das autoridades reguladoras nacionais e municipais do conceito de transporte público na gestão integrada do transporte de mercadorias na logística das cidades e ensaiar a utilização de veículos com utilização de energias alternativas. O estudo de soluções inovadoras de regulação de fluxos urbanos de tráfego em parcerias com empresas e autoridades municipais; o incremento de um observatório para monitorização, avaliação, informação e sugestão de medidas de melhoria, serão certamente medidas que irão incentivar a condução respeitadora do ambiente.

De: Cristiane Reis

Empresa/organismo/outros:

Enviada: terça-feira, 4 de Março de 2008 17:50

Para: Livro Verde

Vilas e Cidades Descongestionadas

1 - Mais eficaz que "dísticos" seria o fornecimento de verbas monetárias proporcionais ao sucesso ambiental de cada cidade;

2 - Aumentar a largura dos passeios, criar mais ciclovias, criar condições de estacionamento ou partilha de bicicletas/bicicletas eléctricas/trotinetes/segways, alterar a cultura do formalismo do vestuário que impede a utilização de motociclos/bicicletas, promover a integração com os transportes públicos (ex. existem sistemas com acesso livre às bicicletas mas cujos elevadores - para estações subterrâneas - não comportam uma bicicleta, a não ser que esta seja transportada na posição vertical), criar zonas pedonais nos centros urbanos, permitir o uso de parte das faixas "BUS" pelos motociclos e bicicletas;

3 - Interfaces eficientes que reduzam o tempo de transbordo e que permita que este seja feito de forma confortável, estudos de mobilidade actuais (pois essa realidade é muito dinâmica) e adaptação dos meios de transporte à intensidade e variabilidade da procura (ex. muita procura e estável -> meios rígidos e de porte como metro/comboio, muita procura e instável -> meios flexíveis de baixo porte como autocarros, pouca procura -> navettes, autocarros de pequenas dimensões);

UE – Promover (obrigar) a criação de autoridades metropolitanas de transporte que possam encomendar estudos de procura/mobilidade abrangentes e que possam planear sistemas de transportes integrados. Financiar/Premiar as cidades melhores sucedidas.

Tema 2. Vilas e Cidades Mais Verdes:

4 - Desmistificar os Biocombustíveis, utilizar receitas de estacionamento/Imposto único de circulação/IA, etc. para permitir a redução das tarifas nos TC e financiar programas de eficiência energética;

5 - Autoridades Metropolitanas de Transporte que integrem/consolidem toda a informação acerca dos operadores e que permitam compra conjunta de equipamentos, nomeadamente material circulante e contratação de prestações de serviços;

6-Se se conseguir tornar o transportes colectivos competitivos e atractivos não deverá ser necessário restringir o acesso às cidades;

7- Promover uma condução respeitadora do ambiente nas empresas de TC e através das escolas de condução para TI, aplicar dispositivos que limitem a velocidade nos carros, melhorar a sinalização nas cidades e a utilização de GPS;

UE – Regulamentação das compras por contratação conjunta, mais esforço de "marketing".

De: Pedro Inácio

Empresa/organismo/outros: Nokia Siemens Networks

Enviada: terça-feira, 4 de Março de 2008 10:36

Tema 1 - Vilas e Cidades Descongestionadas

1 - Penso que tal sistema não irá beneficiar realmente os habitantes das cidades, mas por outro lado talvez exerça alguma força em termos políticos para mudar as coisas.

2 - Criar ciclovias e zonas pedonais. Andar de bicicleta em Portugal é bastante perigoso devido à inconsciência de muitos condutores em relação aos peões e bicicletas. Criar uma verdadeira política de protecção aos peões e às bicicletas em vez de se beneficiar constantemente os automóveis.

3 - A polícia tem de actuar mais constantemente contra aqueles que provocam bloqueios à circulação, como por exemplo os que param em locais não permitidos. É claro que isto tem de ser reforçado a nível judicial e governamental, penalizando mesmo os infractores e não deixar as coisas prescreverem, levando a um sentimento de impunidade por parte dos infractores. Criar maior frequência entre cada transporte de cada carreira.

Por exemplo a ligação fluvial Montijo – Lisboa tem uma frequência mínima de 30 minutos, Se queremos incentivar a população a usar mais os barcos temos de ter frequências muito inferiores (por exemplo a cada 10 minutos). É preciso promover os transportes mesmo que poucos passageiros usem as carreiras. Quanto menor a frequência entre cada transporte menor a probabilidade de alguém querer usar essa carreira. É necessário que o estado forneça meios financeiros para os transportes públicos. Ou seja é necessária uma real política nacional de transportes públicos. Infelizmente o que dá nas vistas é sempre criar novas estradas e não criar mais transportes públicos de qualidade.

De: Hugo Jorge

Empresa/organismo/outros: Psicólogo

Enviada: quarta-feira, 5 de Março de 2008 13:39

Resposta às Questões:

1. Deve reconhecer-se os esforços das cidades.
2. Campanhas na TV, rádio e jornais. Criação de cidades amigas do peão e amigas do ciclista. Mais passeios, mais vias cicláveis, diminuição da velocidade dos carros nas cidades.
3. Seguir o exemplo de Bogotá.
4. Definir metas para implementação de tecnologias limpas nos transportes urbanos. Por exemplo, até uma data específica, teria de ser alcançado um determinado valor (nº de veículos com tecnologias limpas).
7. Campanhas educativas de grande escala.
8. Completamente. Viajar deve ser algo fácil (consultar horários, trânsito, melhores alternativas, custos, etc.).
10. Desenvolver encontros regionais, nacionais e internacionais.
11. Transportes colectivos que sirvam as populações. Mais qualidade, mais percursos, melhores paragens de autocarros, horários afixados.
12. Sim.
13. Sim.
16. Fazer da bicicleta um meio de transporte reconhecido. Promover deslocações em bicicleta. Ruas mais seguras.
18. Sim. Sim.
19. Sim.
20. Sim. Sim.
24. Sim. Sim. Sim. Sim.

De: Luís Mota

Empresa/organismo/outros: ISCTE

Enviada: quarta-feira, 5 de Março de 2008 19:49

Tema 1. Vilas e Cidades Descongestionadas

Em termos gerais, as propostas são túbias e pouco ambiciosas.

A primeira então roça o disparate. Face aos problemas de congestionamento actuais, propõem-se dísticos?

Na segunda questão, parece-me a segurança o ponto mais importante:

Enquanto as pessoas se virem a andar de bicicleta em vias cheias de carros em excesso de velocidade, enquanto os peões andarem em passeios degradados (e ocupados por carros), em

zonas poluídas e, de novo, perto de carros a alta velocidade, não haverá tal promoção. Assegure-se por isso: moderação de trânsito e velocidades, valorização dos espaços pedonais, regulamentação estrita do estacionamento.

No ponto 3: em Lisboa, por exemplo, os corredores BUS são frequentemente usados abusivamente por automóveis. Isso deve ser rigorosamente controlado.

Têm também de ser criados, com abundância, parque dissuasores fora das cidades, com estacionamento gratuito ou a preços significativamente mais baixos que o estacionamento na cidade.

A UE pode ajudar divulgando exemplos de sucesso na resolução destes problemas.

Tema 2 – Vilas e Cidades Mais Verdes

Este aspecto perpassa todo o documento: a falta de ambição é notória! Melhorar sim, mas nunca pondo em causa o domínio do automóvel e a indústria a ele associada!

Ora, aqui a questão é essencialmente a poluição. Mas nunca se fala na sua redução, apenas em pequenos aspectos para que não aumente muito! O problema não se resolve apenas com redução das emissões (em geral até muito modesta), tem de se pensar na redução do tráfego! Reduzindo o número de carros a circular é que se baixa consideravelmente as emissões, não é baixando as taxas de emissão em 10 ou 20 enquanto se deixa o parque automóvel continuar a aumentar!

Na segunda questão, nem sei o que é contratação conjunta... Não será um vocabulário demasiado técnico?

A questão 7 volta a sofrer de falta de ambição. Ou será pior e é mesmo atirar areia para os olhos das pessoas? Então isto vai lá com mudanças no estilo de condução? Disparate...

Tema 6 – Uma Nova Cultura de Mobilidade Urbana:

A resposta é sem dúvida positiva.

Mas, face aos problemas dos actuais modelos de mobilidade (poluição, custo energético, tempo desperdiçado, etc.) teria de se ser muito mais ambicioso.

Parece-me também que neste livro verde se dá pouca importância aos aspectos sociais ligados à mobilidade: é inegável que a deriva das últimas décadas a favor da utilização do carro foi um

dos factores (entre muitos) para o desenvolvimento de uma cultura excessivamente pessoal, de desprezo pelo próximo e de vale-tudo. Quantas vezes já terei ouvido que "este trânsito é uma selva". Estes aspectos contribuem para uma cada vez maior desagregação da sociedade e ao aparecimento de comportamentos cada vez mais isolacionistas e agressivos. Estes aspectos nunca poderiam ser esquecidos em favor dos aspectos técnicos, mais imediatos.

De: Ricardo Mendes

Empresa/organismo/outros: particular

Enviada: quarta-feira, 5 de Março de 2008 20:11

Assunto: Tema 1. Vilas e Cidades Descongestionadas

Não foi há muitos anos que cidades europeias viveram o mesmo problema que se assiste em Portugal. Algumas chegaram à conclusão que promovendo o transporte não poluente, rapidamente chegariam a uma melhor qualidade de vida.

A utilização da bicicleta como meio de locomoção revela-se eficaz, económica e saudável. A comunidade ciclista que em Portugal pedala e arrisca a sua vida no trânsito, sofre mais pela falta de consciência e compreensão de alguns condutores que propriamente pelas condições atmosféricas ou desníveis do terreno.

Estes ciclistas, movidos pela sua paixão, contribuem a nível local para uma solução de mobilidade mais amiga do ambiente mesmo sem apoios ou protecções especiais que não seja a sua resiliência.

Não é preciso ciclovias novas, à semelhança dos corredores para o BUS, criem faixas verdes nas estradas (é menos um metro de betuminoso e alguns litros de tinta porque basta um traço interrompido) e toda a imunidade que uma passadeira confere aos peões.

Com poucos custos monetários e sem grandes comissões científicas, chegaríamos, de bicicleta, a qualquer parte do mundo.

Dai-me Senhor,

Saúde e dinheiro

E eu pedalarei

Pelo mundo inteiro.

De: Luís Martinho

Empresa/organismo/outros:

Enviada: quinta-feira, 6 de Março de 2008 0:12

Assunto: Tema 1. Vilas e Cidades Descongestionadas

1. Concordo que com tudo o que vá no sentido de premiar esforços de combate ao flagelo do congestionamento e da perda de qualidade de vida associada (transportes mais demorados, mais stress logo no início do dia).

2. É preciso, de uma vez por todas, aceitar que o lugar do carro não é no centro da cidade durante o dia. Assim deverão ser tomadas medidas em conformidade:

- Criar faixas BUS nos trajectos que reúnam a maioria do trânsito de pessoas (criando uma vantagem competitiva natural para os transportes públicos);
- Criar ruas fechadas ao trânsito automóvel, reservando-as para deslocações a pé e bicicleta;
- Taxar substancialmente a utilização de automóvel nos centros urbanos;
- Permitir a exploração por privados dos transportes nos centros urbanos;
- Criar sistemas de aluguer de bicicleta em grande escala, mesmo que sejam cobrados de forma a serem economicamente autónomos;

3. Creio que as medidas enunciadas no ponto 2 poderão ser um ponto de partida interessante

Creio que a UE poderá ter um efeito muito importante no sentido de IMPÔR (mais ou menos agressivamente) as melhores práticas verificadas em cada Estado membro aos restantes.

Poderia fazer sentido lançar uma campanha de sensibilização ao nível mais alto do Governo, fazendo pressão substancial para serem utilizados transportes alternativos ao carro. Esta acção deveria ser devidamente noticiada de forma a constituir um exemplo de relevo.

De: Mário Santos

Empresa/organismo/outros: INETI

Enviada: quinta-feira, 6 de Março de 2008 9:16

Tema 2 – Vilas e Cidades Mais Verdes

Antes de escrever a minha opinião sobre os pontos referidos no tema, eu diria que as Vilas e as Cidades seriam mais verdes se na sua estrutura habitacional, de serviços e industriais, se enquadrassem os conceitos de alamedas, com uma componente arbórea extensa, harmonizando pessoas, bens e transportes, bem como o de parques verdes, abertos à população, localizados estrategicamente para o lazer de novos e velhos e com serviços de apoio.

Resposta às questões:

4- Utilizando nos chamados centros urbanos Redes de Troleicarros e metropolitanos nas mais densas.

5- Este aspecto ultrapassa-me, mas conheço em cidades europeias e americanas modos diferentes de gestão. É estudar cada um, e chegar a fórmulas Portuguesa, que se possam encaixar nas nossas cidades, que também são diferentes.

6- Não se devem definir critérios e orientações, porque cada terra tem a sua organização e planeamento. Por outro lado, quando são aprovados os PDM por entidades superiores, estas devem olhar para estes detalhes e procurar chegar a consensos com as autarquias, pois elas são a sabedoria local.

7- A condução respeitadora do ambiente passa por uma educação e por bom senso, seja de condutores, seja de quem define limites, seja das autoridades, mas deverá começar sempre na Escola.

Tema 3 – Transportes Urbanos Mais Inteligentes

Resposta às questões:

8- Sim, devem-se promover melhores informações aos viajantes ou seus potenciais, vendo como uma boa hipótese, nesta era da informática, que qualquer operador pudesse dar a informação pretendida, desde que esta estivesse centrada numa Autoridade de Transportes ou no IMTT ou outra entidade e que se pudesse estender a todo o país, para se prosseguir para a Europa.

9- As ações serão sempre de acordo com as localidades, as interfaces, os modos de transporte e a estrutura da interface.

Portanto é difícil estabelecer uma ideia ou uma estratégia.

Como ponto assente numa normalização seria: transportes com periodicidade e intervalos curtos; ligações entre transporte no tempo e nunca na espera; uma bilhética universal e simples; estacionamento gratuitos para os utentes; informação simples e clara.

10. As estações ferroviárias, rodoviárias, aéreas, de metro de táxi deveriam integrar um sistema único comum de informação visual, computacional, uma bilhética compreensiva e simples e, de fácil aquisição.

Deviam localizar nos centros urbanos e entradas indicações precisas, aproveitar as novas tecnologias de SMS, Internet, GPS para criar novas formas de comunicação.

Tema 4 – Transportes Urbanos Mais Acessíveis

Antes de dar alguma opinião ao tema 4 gostaria de salientar, que os transportes urbanos, mais acessíveis como se indica, ou mais acessíveis a todos, passa por um plano de ordenamento do território onde as prioridades serão definidas.

Nesta situação os transportes locais, suburbanos, regionais, longo curso, táxis, terão de conviver como uma unidade de complementaridade e não como concorrente.

Resposta às questões:

11. A definição de verdadeiras interfaces, amplas e livres na circulação, integradas na bilhética, acessíveis a todos, pessoas e meios de transporte e bons estacionamentos para transportes.

Definição dos principais eixos de transporte, dos eixos complementares e dos eixos de ligação.

Definição, para cada eixo, para cada hora, para cada dia, para cada grupo de clientes, do melhor meio de transporte a ser utilizado.

12. Não deve ser incentivada a criação de nada, porque isso pressupõe que a sua autorização ficará dependente de uma pessoa, de uma entidade ou da inércia do processo.

As vias para BUS devem estar contempladas nos planos de ordenamento e serem obrigatórias nos eixos onde se pretende uma circulação saudável, rápida e eficiente.

13. Não se justifica nenhuma carta europeia de direitos e obrigações, mas criar, através da diversidade excelente que a Europa tem, de nas Comissões de Transportes, procurarem perceber os interesses dos cidadãos, das comunidades, dos países e procurar as soluções adequadas a cada situação.

14. A relação passageiro-mercadoria depende de muitos factores, pois haverá situações em que não há problemas e outras em que haverá dificuldades em coexistir.

É na avaliação de cada situação, que se pode perceber como tratar, não inventar porque a UE está cheia de soluções muito variadas.

15. A existência de uma Área Metropolitana, onde existissem as Autoridades, com poderes de coordenação, integração, execução, neste caso dos transportes, poder-se-ia ter uma bilhética comum, introduzir o tempo de vida de autocarros, definir tipo de composições, introduzir nos centros da cidade o Trolley-Carro, zonas antigas o eléctrico.

Assim, o cliente ao comprar o bilhete no eléctrico poderia estar a ir até uma zona suburbana da Área Metropolitana.

Tema 5 – Transportes Urbanos Seguros

Introdução

A segurança dos cidadãos começa por não se terem passeios com dimensão suficiente para se deslocarem grupos de pessoas, nem terem barreiras mal localizadas, como árvores, postes de sinalização, iluminação e publicitária.

Os passeios deviam ter uma altura adequada a não ser facilmente transposta por um veículo, mas ter a altura para um fácil acesso aos transportes.

A criação na via dos BUS de um espaço para veículos de 2 rodas seria seguro para todos, mas também eliminar a feitura de infra-estruturas no meio das rodovias, traduz-se por uma incomodidade do viajante, pela redução do tempo de vida das peças e pior do que isso, é termos uma via não uniforme, descaracterizada, irregular e em degradação constante.

Os nós, têm um objectivo, que é a distribuição. Se calhar este nó não é o que penso e portanto não tenho qualquer proposta.

Resposta às questões:

16. Paragens próximas, de acordo com a tipologia do transporte; abrigos eficientes, claros, iluminados e sem constrangimentos; passadeiras bem localizadas e protegidas com semáforos; conferir ao limite de velocidade o seu valor real e não casuístico.

17. O melhor processo de informação aos cidadãos é ter horários nas paragens; ter desdobráveis de horários nos transportes ou nos locais de venda de bilhetes; criar horários com periodicidade certa, em intervalos curtos; ter fiscais a rodar por toda a rede, mais com aspecto de presença, controlo e prevenção; as tecnologias modernas devem estar ao serviço do motorista para comunicação e ser identificada a sua localização, bem como dentro do veículo, ter-se informação da viagem, paragem, anomalias.

18. Os radares e as informações electrónicas nas estradas devem estar ligadas e com informação correcta e real.

19. O vídeo é uma segurança relativa, na medida que serve para uma posterior utilização. O vídeo nunca anula a falta do revisor ou dos fiscais.

São o movimento das pessoas, a sua autoridade, a sua segurança de palavras, de ordem e de bom senso e de clarificação, que dá confiança ao condutor e aos passageiros.

De: Maria do Carmo Rodrigues Lucas

Empresa/organismo/outros: GISMÉDIA – Sistemas de Informação Geográfica e Multimédia, SA

Data: 6 de Março de 2008 22:54

Tema 3: Transportes Urbanos Mais Inteligentes

A tecnologia disponível permite a prestação de serviços aos utentes dos transportes públicos urbanos que facilite o descongestionamento das cidades, a racionalização dos vários modos de transporte, a defesa do ambiente. O que falta é a articulação com os vários agentes que gerem as infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias para que a interoperabilidade seja uma realidade e a integração da informação em tempo real seja fiável.

Tema 4: Transportes Urbanos Mais Acessíveis

Mais uma vez, os transportes urbanos só poderão ser acessíveis, especialmente a pessoas de mobilidade reduzida, se as várias entidades intervenientes conjugarem os esforços. Um exemplo: Os passeios das paragens de autocarros não estão compatibilizados com a altura dos acessos aos autocarros. Como é que alguém em cadeira de rodas pode subir para o autocarro sem a ajuda de 3^{os}? O que adianta termos um sistema que forneça informação sobre carreiras cujos veículos estão adaptados a receber as cadeiras de rodas se o utente não tem como subir para eles?

De: César Guerreiro

Empresa/organismo/outros:

Enviada: sábado, 8 de Março de 2008 11:46

Para: Livro Verde

Tema 2 – Vilas e Cidades mais Verdes

4. Promover e desenvolver o modo eléctrico. O Metro do Porto é a concretização exemplar do objectivo como rede estruturante de transporte urbano de passageiros, combinando percursos subterrâneos – a menor parte, felizmente, com percursos à superfície, num misto de metropolitano clássico e de eléctrico rápido (seria óptimo que em Lisboa se aprendesse qualquer coisa a respeito). No caso concreto do Porto, sendo a bitola compatível com a dos eléctricos (bitola standard europeia, 1435 mm), será lógico e desejável a articulação de ambos em pequenos troços comuns, com a reposição da linha 1 de eléctricos até Matosinhos e do aproveitamento para o modo eléctrico da faixa central da Av. da Boavista. Nas grandes artérias urbanas, os percursos estruturais de tráfego, deveriam igualmente ser servidos pelo modo eléctrico sobre carris, com composições menos longas, passíveis de maior coexistência com o tráfego automóvel. Nada disto é inédito.

Vejam os exemplos de cidades como Berlim, Berna, Praga, Basileia, Viena, Barcelona, Sevilha...

A União Europeia pode desempenhar um papel fundamental para Portugal, por meio de incentivos, impondo à indolência portuguesa o esvaziamento de pretextos para não fazer o melhor.

De: S. Belo

Empresa/organismo/outros: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Enviada: domingo, 9 de Março de 2008 21:07

Para: Livro Verde

Assunto: COMENTARIO – Tema 1. Vilas e Cidades Descongestionadas

Fui à apresentação do Livro Verde dos Transportes Urbanos realizada no Hotel Sheraton no Porto e venho por este meio efectuar o meu comentário ao mesmo. Relativamente ao evento em si, não pude ignorar o facto de que foi mais uma possibilidade para os intervenientes se focarem em questões pessoais de mobilidade (motivo de utilização do veículo privado) do que um fórum de discussão sobre questões gerais relativas ao Livro Verde. Relativamente ao documento em si, estando a terminar a tese de doutoramento em abastecimentos de mercadorias em centros urbanos (logística urbana), o constante na pagina 7 – 1º paragrafo do livro que distribuíram pode levar erradamente à proliferação de interfaces que podem vir a revelar-se contraproducentes no seu objectivo. Experiências realizadas em alguns países europeus revelaram que estes interfaces podem conduzir a situações de maior congestionamento, maiores custos para os operadores e maior poluição atmosférica. O sucesso deste tipo de iniciativa é fortemente dependente das condições locais de implementação. Como especialista em logística urbana atrevo-me a dizer, baseada na investigação académica que efectuei no meu doutoramento, que os interfaces terão uma aplicabilidade muito limitada em Portugal e que uma análise custo-benefício dos mesmos, em cidades como o Porto em Lisboa, revelará que esta não é uma boa pratica para o nosso contexto económico, geográfico e social.

De: Luís Cabaço Martins

Empresa/organismo/outros: Presidente do Conselho Directivo da ANTROP

Enviada: quarta-feira, 12 de Março de 2008 12:03:32

Transporte Público é parte da solução

É fundamentalmente nas áreas urbanas, onde vive e trabalha a maioria da população da União Europeia, que se mostra necessário intervir ao nível da mobilidade sustentável.

A intensificação do tráfego automóvel está directamente relacionada com o aumento da sinistralidade e da poluição sonora e atmosférica, com impactos naturalmente muito negativos no crescimento económico.

Existe claramente uma tendência, que importa combater, de os Governos se concentrarem em medidas do lado da oferta de infra-estruturas e tecnologia, sem promover uma atenção adequada ao ordenamento do território.

1. A União Europeia pode e deve actuar de forma coerente

Acreditamos que a publicação do “Livro Verde – por uma nova cultura de mobilidade urbana” cria uma oportunidade única de reflexão e discussão, potenciadora de iniciativas que promovam verdadeiras políticas de mobilidade nos diversos Estados-Membros.

E o Transporte Público tem nesta abordagem um papel insubstituível e estratégico.

Efectivamente estamos a falar de uma procura de 900 biliões de pkm por ano, equivalente ao transporte garantido por 45 milhões de automóveis particulares.

A transferência modal de 1de pkm do transporte particular para o transporte público implica a redução de dois milhões de automóveis, embora, e apenas para suster o crescimento do parque automóvel privado na Europa, fosse necessário um shift modal de 2ao ano.

É pois fundamental um aumento significativo da importância do Transporte Público nas políticas de mobilidade das nossas cidades.

Sem prejuízo do insubstituível papel dos organismos nacionais competentes nesta matéria, a Comissão Europeia pode e deve ter um papel decisivo na promoção das boas práticas europeias, influenciando as mudanças e apoiando financeira e tecnicamente as acções de melhoria do Transporte Público.

2. Transportes Urbanos eficientes contribuem para desenvolvimento económico

Transportes Públicos eficientes e atraentes são determinantes no crescimento das economias locais e do emprego, para além de:

- Promover a sustentabilidade urbana e a qualidade de vida nos centros urbanos através da redução do congestionamento e da poluição, e da diminuição do consumo energético;
- Melhorar os índices de sinistralidade rodoviária: os Transportes Públicos são a forma mais segura de transportar pessoas, podendo potencialmente reduzir o n.º de mortes por acidentes na Europa;
- Promover a inclusão social: o Transporte Público promove a igualdade social, impedindo a exclusão por via da utilização do transporte individual;

- Apoiar a população sénior: prevê-se que até 2050 a população sénior da União Europeia possa crescer para cerca de 58 milhões de pessoas. A existência de Transportes Públicos de qualidade é vital para a manutenção da inclusão social deste grupo.

3. Desenvolvendo sustentadamente o caminho da liberalização

A Comissão Europeia tem apontado claramente o caminho da liberalização dos Transportes Públicos, o que se saúda.

Efectivamente, as empresas privadas do sector têm demonstrado, através dos resultados da sua gestão, que é possível e desejável conciliar a eficiência da gestão dos meios com a manutenção de altos padrões de qualidade nos serviços prestados, garantindo desta forma uma elevada rentabilidade dos recursos dispendidos quer pelos passageiros transportados, quer pelas autoridades públicas.

As áreas de actuação que deverão ser prosseguidas são as seguintes:

a) Estrutura legal e organizacional

A implementação de propostas regulatórias do sistema deverá ser sustentada num conjunto de medidas que promovam:

- Boas práticas nos contratos de serviço público de transporte;
- Soluções de financiamento adequadas de entidades privadas;
- Definição dos princípios orientadores dos procedimentos concursais;
- Case studies relativamente aos benefícios da liberalização.

b) Planeamento e objectivos

Quanto a este aspecto importa:

- Definir objectivos claros de shift modal a favor do Transporte Público;
- Assumir medidas de diferenciação, designadamente fiscais para o Transporte Público, promovendo a sua utilização;
- Intensificar as medidas de penalização da utilização do transporte individual fundamentalmente nos centros urbanos;
- Implementar planos de Transporte Urbano sustentável, em que o Transporte Público tenha um papel determinante e condicionador da mobilidade.

c) Financiamento

Quanto a este decisivo aspecto, deve claramente ser assumido:

- Alocar fundos regionais, estruturais e de coesão para investimentos na área do Transporte Público sustentável, dando-se prioridade aos projectos sustentáveis da responsabilidade das empresas privadas do sector;
- Providenciar apoio técnico ao acesso dos programas de financiamento comunitário, designadamente o FP7 (7.º Programa-Quadro).

d) Boas práticas

Investir sem hesitações na implementação das seguintes medidas:

- Desenvolver um Observatório Europeu do Transporte Público;
- Dinamizar campanhas de informação e promoção do Transporte Público;
- Partilhar boas práticas nas matérias relacionadas com shift modal, PPP e contratualização de serviço público.

Deve ser reafirmado, para finalizar, que o Transporte Público não é um problema, mas a principal solução para se atingir uma verdadeira e sustentável Mobilidade Urbana.

De: Mário Alves

Data: 12 de Março de 2008 9:38

Algumas notas incompletas sobre o Livro Verde: para uma nova cultura da Mobilidade

Primeiro algumas considerações de carácter geral.

O Livro Branco deverá encarar a Mobilidade como uma forma de consumo para atingir um fim mais primário (bem-estar) e como tal adoptar uma atitude politica forte em que se estabeleçam princípios e se lance o debate corajoso sobre consumo sustentável:

- Encorajar todos os consumidores a tomar responsabilidade dos impactos ambientais das suas escolhas de consumo, procurando minimizar o uso de recursos naturais e a plena consciência dos limites físicos destes e do exercício da liberdade individual de cada um.
- Dar e obrigar a fornecer informação e recursos de forma a levar todos os consumidores a tomar decisões mais informadas, ponderadas e responsáveis de como satisfazer as suas necessidades diárias de mobilidade.
- Internalizar progressivamente, mas sem demora, os preços do total das externalidades no consumo dos vários modos de transportes (ambiente, segurança, espaço, etc.).

Perante limites inadiáveis, a sociedade em rede das próximas décadas gravitará em torno de dois conceitos: acesso e partilha.

Na mobilidade implica pôr o conceito de acessibilidade (facilidade de acesso) no topo da agenda. A partilha (Transportes Públicos, car/bikesharing, carpooling, shared-space, etc.) será a única forma racional de usar recursos naturais escassos (o espaço público, a atmosfera, o petróleo, etc.).

Em termos operacionais e úteis para o comentário ao Livro Verde o objectivo principal deverá ser a alteração da distribuição modal. Deverá ser quiçá este o fio condutor mais operacional (menos político mas igualmente transversal) de todo o Livro Branco.

Felizmente já existe muita experiência de como alterar a distribuição modal favorecendo modos mais eficientes. Haverá com certeza boas contribuições e ideias, mas deveria haver muito cuidado que o Livro Branco não compartimente as soluções, como parece indiciar a organização deste Livro Verde. Este tipo de metodologia leva a soluções redutoras que, em sistemas complexos, podem ser a "pior emenda que o soneto" (exemplo menor: a promoção dos capacetes para ciclistas; exemplo maior: a promoção dos biocombustíveis).

Uma das medidas fundamentais e de carácter genérico que é importante apreender em todos os níveis de governância é que os investimentos públicos têm que reflectir os objectivos estratégicos pretendidos - se por exemplo um dos objectivos é a dramática redução dos Gases de Efeito de Estufa, os investimentos em rodovias deverão ser maciçamente dirigidos para o investimento em Transportes Públicos e espaços públicos confortáveis e seguros. Não podemos dizer uma coisa e investir noutra.

Foi pena que não se tenha falado de segurança rodoviária no workshop de Lisboa. Também é uma área em que há muitas soluções redutoras. A diminuição do número de mortos é um objectivo reducionista e não deverá ser obtido a qualquer custo. Por exemplo, a redução significativa do número de mortos nas últimas décadas, deve-se em parte ao abandono do espaço público e de modos mais eficientes mas que comportam mais risco perante o automóvel. A redução de atropelamentos de crianças por exemplo, é um exemplo de uma clara redução de qualidade de vida e autonomia destes grupos etários que progressivamente perderam o direito à rua. É essencial que também na Segurança Rodoviária haja uma mudança radical de paradigma. O esforço deve ser dirigido também para a alteração da distribuição modal. Andar a pé, de bicicleta e o uso de Transportes Públicos são todas formas de deslocação com externalidades de risco muito baixas. Andar a pé e de bicicleta são modos considerados de risco, mas só porque são vítimas de um sistema extremamente penalizador dos mais vulneráveis. Nesse sentido deve ser assumido que uma sociedade mais segura deve se esforçar para que aumente o uso de modos de transporte mais responsáveis. Da mesma forma, deve ser fomentado o uso responsável de modos com mais risco para toda a sociedade – uma diminuição da velocidade média dos veículos motorizados em 5 km/h reduziria a mortalidade rodoviária em 25

A forma mais simples, económica, sustentável e eficaz de reduzir o risco rodoviário é através de políticas que reduzam ou contenham o aumento da quilometragem e da velocidade do transporte individual motorizado. Isto é, políticas integradas de ordenamento do território e desenho urbano, investimento em transporte público, incentivo e protecção dos modos não motorizados, penalização fiscal de comportamentos que põe todos em risco.

O risco, rodoviário ou outro, é um assunto complexo e sistémico onde não há "mezinhas" e muito menos soluções tecnológicas miraculosas. Muitas das soluções apresentadas no documento, se aplicadas de forma isolada, podem ter efeitos secundários que não podemos ignorar. Só para dar alguns exemplos:

1) O Livro Verde dá alguma ênfase às tecnologias de segurança do automóvel. O aumento da segurança do habitáculo do automóvel (air-bags, cintos de segurança, etc.) tem sempre efeitos perversos que pode, ou não, diminuir a segurança de todos. A obrigatoriedade do cinto de segurança, segundo vários estudos aumentou a velocidade média praticada pelos condutores em 3 km/h. Quem pensa que é uma quantidade negligenciável, convém lembrar que uma diminuição média de velocidade de 3 km/h na Europa salvaria entre 5,000 a 6,000 vidas e evitaria 120,000 a 140,000 acidentes por ano em toda a Europa! Ora esses mesmos estudos provaram também que houve precisamente um aumento de mortos entre os peões, ciclistas e passageiros depois da obrigatoriedade do cinto de segurança e dos condutores se sentirem mais seguros e de facto morrem em menor número.

2) Aumentar a segurança dos veículos automóveis poderá ter efeitos semelhantes – aumentar a segurança do condutor e passageiros e por em perigo o resto dos utilizadores da via pública. Por exemplo, observando o comportamento de táxis em Munique com ABS, verificou-se que tinham uma condução mais agressiva que os táxis sem ABS.

Devemos ser contra a obrigatoriedade de cintos de segurança, air-bags e panóplia tecnológica que aumente a segurança dos condutores? Não. Mas não podemos de deixar de interrogar-nos se, quando os recursos são limitados e escassos, devemos por a "tónica" das nossas medidas para a segurança rodoviária precisamente nestes assuntos, quando ignoramos, ou são referidas de passagem, outras medidas mais importantes mas que exigirão uma alteração de paradigma.

3) É frequente confundir segurança rodoviária com a simples redução do número de mortos e feridos. A diminuição do número de mortos não significa, em muitos casos, que a utilização do espaço público se tenha tornado mais seguro. Por vezes pode significar precisamente o contrário.

4) A aplicação de normativa extremamente rigorosa sobre os autocarros escolares é compreensível. Mas convém não esquecer que por mais inadequado e velho que seja um autocarro escolar é regra geral bem mais seguro para todos do que cada aluno chegar à escola levado pelo carro dos seus pais. Esta normativa bem intencionada pode ter o efeito perverso de colocar fora de circulação autocarros, exacerbando a tendência já natural de cada aluno chegar à escola de automóvel.

5) Esta alteração de paradigma exige, por exemplo, uma alteração de ponto de vista. Por exemplo, na forma como as estatísticas e risco são calculados por modo de transporte. É inaceitável, mas ao mesmo tempo compreensível pela cumplicidade com o paradigma da motorização, que o calculo do risco dos veículos motorizados seja convencionalmente o calculo do risco dos seus passageiros e não inclua a morte dos peões e dos ciclistas – um automóvel em excesso de velocidade em meio urbano põe em risco não só os seus ocupantes mas também os mais vulneráveis fora do veículo. Do ponto de vista da saúde pública, que deveria ser a "tónica" deste documento, o risco (social) dos peões é zero e o do automóvel bem mais alto do que geralmente é apresentado.

6) O Livro Verde sugere a promoção da prudência e do uso de capacetes para ciclistas. É estranho que assim seja quando ênfase da prudência devia estar sempre do lado do veículo mais pesado. A Comissão deveria promover em todos os estados membros profundas revisões do Código da Estrada – e, já agora, a harmonização entre eles. Um dos conceitos já adoptado por alguns países europeus é o Princípio da Prudência. Aqui sim, a prudência do mais pesado em relação ao participante mais vulnerável do espaço público. Ainda sobre o uso dos capacetes vários estudos já demonstraram que as perdas para a saúde pública da redução do número de ciclistas pela obrigatoriedade do uso, são mais gravosas que as vidas poupadas pelo uso de capacete. A própria European Conference of Transport Ministers (ECMT) no relatório National Policies to Promote Cycling, diz: "From the point of view of restrictiveness, even the official promotion of helmets may have negative consequences for bicycle use, and that to prevent helmets having a negative effect on the use of bicycles, the best approach is to leave the promotion of helmet wear to manufacturers and shopkeepers."

7) Finalmente todas as políticas de segurança devem ser dirigidas para proteger e beneficiar o mais vulnerável (não só pela aplicação do Segundo Princípio de John Rawls, mas também porque são estes cujo uso traz traz largos benefícios à sociedade). Como resultado do Livro Branco a Comissão deveria avançar com uma directiva de forma a implementar em todos os estados membros alterações ao seus códigos civis, de forma proteger claramente os mais vulneráveis - algo semelhante à Lei de Badinter que criou em França um regime especial de indemnização às vítimas de acidentes rodoviários.

Finalmente, as políticas de mobilidade serão necessariamente e essencialmente locais. Por isso mesmo o Livro Branco deverá enfrentar o desafio da Subsidiariedade Dinâmica (EUROCITIES) - para além da noção mais tradicional de subsidiariedade, será necessário uma relação interactiva entre os planos locais, regionais, nacionais e europeus porque muitas das competências e responsabilidades terão que ser partilhadas. Esta partilha reforçará o acesso entre diferentes níveis de governância e aumentará a coesão das decisões e a permeabilidade do topo da estrutura aos anseios da base.

De: Albano Carneiro

Empresa/organismo/outros: Grande Área Metropolitana do Porto

Enviada: quinta-feira, 13 de Março de 2008 10:33

Tema 5 – Transportes Urbanos Seguros

Há ainda muito a fazer no que se refere aos transportes urbanos e particularmente dentro dos temas postos à discussão no processo de consulta do Livro Verde sobre os Transportes Urbanos, para dar resposta satisfatória às 25 questões que aí são colocadas. Mas é também confortável registar que na Área Metropolitana do Porto, por iniciativa empresarial, sobretudo das empresas públicas de transportes, se conseguiram significativos avanços e melhorias da qualidade dos actuais transportes colectivos de passageiros.

Estas melhorias verificam-se nas redes e oferta de transporte com o aparecimento do Metro do Porto, a modernização da CP Urbanos do Porto e da reformulação da rede da STCP, mas também de alguns operadores privados. O material circulante é mais moderno, mais confortável, mais acessível e menos poluente. A utilização das novas tecnologias tem introduzido melhorias ao nível da operação e coordenação intermodal. A criação do Andante permitiu a racionalização e articulação da oferta dos operadores e reforço da intermodalidade. Há ainda muito para fazer, mas insere-se já num âmbito que ultrapassa as competências e capacidade de intervenção das empresas de transportes, sendo necessária e urgente a reclamada há muito tempo Autoridade Metropolitana de Transportes.

No entanto, sendo o título do presente Livro Verde " Por uma nova cultura de mobilidade urbana" entendo colocar o ênfase desta contribuição na educação, como factor fundamental e talvez único capaz de gerar mudanças de comportamento e atitude e uma concepção de desenvolvimento sustentável na área dos transportes de que resulte uma efectiva mudança cultural de mobilidade.

Verifica-se hoje como comportamento normal e socialmente aprovado que os pais transportem os filhos para escola fazendo uso da sua viatura particular. São várias as justificações para esta conduta, de que destaco a insuficiente resposta dos transportes públicos no que se refere aos percursos, horários e frequências oferecidas e a falta de segurança, no espaço público (ruas, paragens, dentro das viaturas, etc.) e na falta de monitorização das deslocações que possibilitem aos pais a garantia de segurança das deslocações dos filhos.

Este comportamento implica a circulação de um número acrescido de viaturas particulares, que são utilizadas em primeira razão para transportar os filhos à escola, mas que subsidiariamente transportam depois os pais ao emprego para garantir também a viagem de regresso, provocando o congestionamento diário nas imediações dos estabelecimentos de ensino e contribuindo para os elevados níveis de poluição sonora e atmosférica registados nas principais áreas urbanas.

Para além destes efeitos gostaria de realçar, nesta intervenção, a contribuição que esta prática tem na educação e cultura das crianças e jovens. Sendo habitualmente transportados pelos pais na viatura familiar, os jovens desconhecem o transporte público e tendem a considerá-lo uma alternativa menos qualificada e portanto orientada para os segmentos da população de menores recursos. Desta cultura resulta, na maioria dos casos, que no momento em que os jovens ganham autonomia nas suas deslocações, encaram o transporte público como uma solução de último recurso, desconfortável, devendo esta etapa da sua vida (que para alguns não chega a acontecer) ser ultrapassada tão rapidamente quanto possível com a aquisição de viatura própria.

A corroborar este estado de coisas é a existência de escolas de trânsito, onde as crianças e jovens se familiarizam com a circulação automóvel (sinais e regras de trânsito) na perspectiva do uso da sua viatura. É claro que não está em causa a virtude e a necessidade desta formação, mas a falta de informação e formação efectiva vocacionada para o conhecimento e utilização dos transportes públicos, que vá para além das esporádicas acções de promoção do transporte público, levadas a cabo pelas empresas e organismos oficiais.

Uma educação em abstracto, não produzirá, no entanto, só por si, o efeito pretendido de alteração da cultura e mudança de paradigma da mobilidade. É necessário que um efectivo sistema de transportes escolares complemente estas acções educativas, oferecendo uma alternativa de qualidade que responda de forma cabal às preocupações dos pais e responsáveis de educação.

As novas tecnologias podem dar aqui um contributo fundamental ao nível do planeamento, criando sistemas de oferta flexíveis e ajustados às necessidades, ao nível da comunicação,

simplificando o relacionamento com os clientes e ao nível da operação, contribuindo para a eficiência do serviço prestado pelos operadores.

Uma nova cultura de mobilidade urbana só será possível mantendo a dinâmica de melhoria da qualidade dos transportes oferecidos, o desenvolvimento de novas tecnologias e soluções que antecipem as necessidades diferenciadas dos vários grupos de clientes, mas sobretudo com uma nova abordagem da educação que evidencie o compromisso com o desenvolvimento sustentável e a redução da pegada ecológica.

De: João Reis Simões

Empresa/organismo/outros: Eng.º Mecânico, Consultor

Enviada: quinta-feira, 13 de Março de 2008 17:33

1 - INTRODUÇÃO

Quando se fala de uma nova cultura de mobilidade urbana não se quer referir a cultura do conhecimento mas sim a cultura do comportamento. No âmbito da mobilidade e das suas consequências, como as alterações climáticas provocadas pelas emissões de gases com efeito de estufa (GEE) provocadas pelos transportes, referimo-nos à excessiva utilização do automóvel particular, vulgo TI.

É, portanto, necessário alterar a forma como a generalidade da população considera o automóvel – passar de factor de estatuto social para utensílio de qualidade de vida.

Assim, desde os níveis de instrução mais básica, devem ser explicitadas as consequências da utilização excessiva do TI: consumo energético, poluição local atmosférica e sonora, alterações climáticas, doenças, mortes e danos materiais. Como contraponto, deve ser demonstrada a vantagem da utilização da utilização do transporte colectivo.

Ao nível dos media e da publicidade, nomeadamente sobre o automóvel, devem ser estabelecidas regras de conduta de modo a reduzir a sua inserção e a alterar o seu conteúdo, fazendo prevalecer as boas qualidades e não a promoção de comportamentos inadequados.

Sem dúvida que o êxito da estratégia, que vier a ser definida, depende das acções a nível local, mas para o garantir é necessário informar e formar os Eleitos e os técnicos das Autarquias. O mesmo se pode dizer no nível central – organismos do Estado e Governo.

É fundamental divulgar sistematicamente, entre aquele conjunto de cidadãos, os adequados critérios de decisão e as boas práticas, de que existem muitos exemplos nas Cidades europeias. Neste domínio é importante coligir e divulgar os resultados dos projectos europeus – nomeadamente THERMIE e CIVITAS –, tanto nos casos em que boas soluções foram adoptadas como nos casos em que más soluções foram abandonadas, realizando reuniões específicas para análise e discussão.

2 - ENFRENTAR O DESAFIO

– Vilas e cidades descongestionadas

As opções para tornar atraentes, nomeadamente por serem mais seguras, as alternativas à utilização do TI, passam, essencialmente pelo ordenamento do território e pela adopção de boas soluções.

Em muitas áreas metropolitanas a ausência de políticas comuns, entre os municípios, de valorização dos terrenos e a procura de receitas através da urbanização desregulada, teve como consequência a colocação no mercado de muitas habitações a preços mais baixos nas povoações da sua periferia, levando à redução da população que vive na Cidade-mãe e ao aumento da que vive fora, tendo como implicações a utilização do TI, o congestionamento das vias radiais que conduzem àquela e a pressão para a construção de novas vias.

Para estas deslocações de maior extensão, a única alternativa é o transporte colectivo (TC), mas, dada a dispersão da habitação nas periferias, as deslocações terão de ser multimodais: TI de casa até um parque-interface com um modo de TC e utilização dos vários modos de TC conforme os trajectos a realizar.

Será, portanto, necessário construir parques-interface que facilitem e promovam esta opção, nomeadamente através de um tarifário de estacionamento que possa ser particularmente baixo quando associado a um passe mensal. No caso da Grande Lisboa esta é uma das falhas do sistema, pois junto às Estações do modo ferroviário é, geralmente, deficiente a capacidade de estacionamento.

Outra medida complementar é a introdução de corredores BUS nas auto-estradas de acesso à Cidade-mãe. Estas auto-estradas estão geralmente congestionadas em parcelas importantes da sua extensão, pelo que a introdução de um corredor BUS permitiria aumentar o fluxo de pessoas, dado o menor espaço ocupado por um autocarro, relativamente à quantidade de automóveis necessários para transportar a mesma quantidade de passageiros.

Estes corredores poderiam ser utilizados por automóveis com pelo menos dois passageiros, uma vez que o efeito seria do mesmo tipo. Esta medida poderia ajudar a lançar o conceito de car-pool, que, à partida parece ter pouca aceitação nalguns países, nomeadamente em Portugal.

No caso de Lisboa, a utilização dos parques do Estádio Nacional – aumentados em capacidade e melhorados em infra-estruturas de apoio e segurança – como interface para uma Linha de autocarros, até um ponto de Lisboa bem servido por vários modos de TC, e utilizando um corredor BUS, poderia dar um contributo importante para a redução dos congestionamentos na Cidade e para a redução da procura de estacionamento.

Nas povoações periféricas deveria ser promovida e apoiada a criação de creches, com horários de funcionamento alargados, de modos que os pais possam deixar os seus filhos próximo da zona de habitação, o que permitiria reduzir a utilização do TI até creches próximos dos locais de trabalho.

Complementarmente, deveria ser melhorada toda a informação, suportada na internet, sobre trajectos, horários e percursos, entre a origem e o destino, com indicação dos pontos de transbordo.

Estando disponíveis valores de mercado das emissões de GEE, é fácil calcular o valor das emissões poupadas pelos passageiros que utilizam os diversos modos de TC e atribuir esse valor às respectivas Empresas. Ao internalizar esse valor, facilmente se concluirá que a rentabilidade das Empresas do sector do transporte de passageiros, tanto públicas como privadas, é bem melhor do que a que deriva das receitas directas.

Assim, e contrariamente à preocupação enviesada com os actuais resultados deficitários das Empresas Públicas, deverão ser reforçados os investimentos nessas Empresas, quer com o objectivo de aumentar a sua oferta, quer com o objectivo de melhorar a qualidade do serviço que prestam, cujo principal factor de apreciação pelos clientes é o tempo de trajecto.

Nos centros urbanos é reduzida a velocidade comercial dos autocarros, mas a criação de corredores BUS permite obter aumentos daquela velocidade da ordem dos 50% o que, sendo importante para a Empresa, pois permite reduzir significativamente os seus custos de produção, é fundamental para os clientes por reduzir os tempos de trajecto.

Outra medida que deve ser generalizada em meio urbano é a regulação semaforica, que deve conceder prioridade aos modos de TC. Emissores instalados nos veículos condicionam os ciclos de luzes, permitindo reduzir os tempos de paragem ou, mesmo, evitar paragens.

Como é evidente, a adopção deste conjunto de medidas é mais fácil se os Eleitos não pensarem, como parece ser a situação generalizada, que apenas os condutores de automóvel votam. Também será mais fácil quando a entidade que procede à adjudicação do contrato de prestação do serviço de transporte urbano for o Município e se aperceber de que é mais barato pintar no chão a sinalização dos corredores do que pagar o sobrecusto de uma velocidade comercial baixa.

A introdução de portagens para acesso a certas áreas das Cidades é justificável quando se pretende preservar o centro histórico ou, para uma área mais alargada, quando se pretende controlar de uma forma mais eficaz o fluxo de TI excessivo e o estacionamento ilegal. Como medida dissuasora, pelo acréscimo de custo da deslocação, deve ser generalizada.

Uma das ideias explicitadas no documento em análise é o da utilização múltipla e flexível da infra-estrutura como forma de reduzir a pressão sobre o espaço rodoviário. Ora em minha opinião o resultado é o contrário, pois está-se a fazer passar a ideia de que ainda é possível comportar mais tráfego na infra-estrutura existente, o que induzirá mais cidadãos a trazer o seu TI para o centro das Cidades.

Deverá ser discutida a opção entre permitir a construção de grandes centros comerciais na periferia das Cidades, o que fomenta as deslocações de TI, ou executá-los em zonas mais centrais já bem servidas por modos de TC.

O transporte de mercadorias, indispensável no funcionamento de qualquer Cidade, deve ser regulamentado, baseando-se nalguns conceitos: redução do trânsito por zonas centrais de

veículos de grande capacidade, criação de entrepostos na periferia onde cada Comerciante deve ter uma área para os seus produtos, utilização de veículos de menor dimensão para a distribuição, gestão colectiva das deslocações para distribuição, tendo em consideração as necessidades de cada Comerciante e a localização da sua loja. Locais de descarga bem localizados e horários de utilização bem delimitados devem complementar as anteriores medidas.

Em zonas específicas deverão ser introduzidas limitações ao tipo de combustível utilizado pelos veículos de distribuição, com prevalência para a utilização da tracção eléctrica.

2.1.1 - Respostas às questões

Questão 1 – Deve prever-se um regime de “dísticos” que reconheça os esforços de cidades pioneiras no combate ao congestionamento e na melhoria das condições de vida?

Num mundo em que a competição é fomentada em todos os domínios, é expectável que alguns Eleitos se deixem conquistar pela possibilidade de uma tal distinção. Mas mal vai a política autárquica que ainda não se engajou na resolução dos problemas existentes!

Questão 2 – Quais as medida a adoptar para promover as deslocações a pé e de bicicleta como verdadeiras alternativas ao automóvel?

As deslocações a pé e de bicicleta apenas poderão ser alternativas ao automóvel num subdomínio das deslocações: as de curta distância.

Para que tal possa acontecer, é necessário que as distâncias entre a habitação e o estabelecimento de ensino, o emprego, os locais de compras e de lazer sejam reduzidas e que o trajectos estejam cuidados, quer quanto à segregação do restante tráfego automóvel, quer quanto à protecção no atravessamento de vias.

A existência de locais para estacionamento seguro das bicicletas é uma condição necessária à utilização deste modo de transporte.

Cabe às Autarquias a construção das vias e dos equipamentos de estacionamento referidos.

Questão 3 – O que se pode fazer para incentivar a transferência modal para transportes sustentáveis nas cidades?

Os modos colectivos de transporte são sustentáveis quando comparados com o TI, dada a maior capacidade e taxa de ocupação que apresentam e pelo menor espaço de vias ocupado.

No texto precedente são apresentadas algumas medidas que poderão contribuir para a redução dos congestionamentos provocados pela utilização excessiva do TI.

O táxi, pela mesma razão, e ainda pelo facto de não ocupar lugar de estacionamento deve ser promovido e apoiado.

Questão geral – Que papel poderá a EU desempenhar?

No domínio do combate ao congestionamento, o papel que a EU pode e deve desempenhar é o da divulgação das boas práticas.

Essa divulgação deve integrar visitas aos locais, para completo esclarecimento das dificuldades e observação das soluções adoptadas, que em certos casos podem ser facilmente reproduzidas noutras Cidades.

Por outro lado, deve ser fomentada a formação de todos os actores, nomeadamente os Eleitos locais, pois do seu conhecimento e engajamento na causa pública resultarão, certamente, boas soluções para as Cidades que gerem.

2.2 - Vilas e cidades mais verdes

O caminho para Vilas e Cidades mais verdes faz-se através da aplicação de medidas de longo, médio e curto prazos.

As de longo prazo integram-se no domínio do ordenamento do território e foram focadas no ponto 2.1 (Vilas e Cidades descongestionadas). Apesar desta característica temporal, não podem deixar de ser concebidas e aplicadas desde já, embora se saiba que a capacidade de alterar a situação actual é limitada e que, portanto, os resultados só aparecerão mais tarde.

Esta característica, oposta à duração das funções políticas, tem levado muitos Eleitos a preferir aguardar “a solução tecnológica” pois esta é impessoal e exterior ao seu domínio de decisão, dando a ideia de que, assim, vão perder votos.

Também, em minha opinião, a EU tem alocado dinheiro em excesso a projectos tecnológicos no domínio dos transportes, supostamente para contribuir para o objectivo das Vilas e Cidades mais verdes mas, como é referido no documento, o aumento do tráfego e a natureza “pára-arranca” da condução nas zonas urbanas, a que acrescento a baixa taxa de ocupação, têm impedido que esse objectivo seja atingido.

É óbvio que os construtores de veículos automóveis têm sabido aproveitar esses apoios e não há dúvida de que enormes progressos têm sido obtidos, o que tem permitido à indústria automóvel europeia manter a sua capacidade competitiva a nível mundial.

A competição entre fabricantes parece, no entanto, ser suficiente para forçar a evolução tecnológica, mas é óbvio que pequenas alterações de comportamento – espontâneas ou forçadas – podem proporcionar resultados, ao nível das emissões de GEE, de partículas e de ruído, muito mais importantes e muito menos dispendiosos.

É erróneo o texto do último parágrafo do capítulo 2.2 quando dá como exemplo de transportes não poluentes os tróleys, eléctricos, metro e comboio suburbano, sem explicitar qual a fonte para a produção da energia eléctrica que utilizam para a propulsão. Tal só é verdadeiro se essa fonte for totalmente não-polvente. Podendo, no entanto, ser modos de menor intensidade

energética, quando utilizados nas faixas de procura para os quais são mais rentáveis que outros modos, a condição de rentabilidade apenas se atinge se esses valores de procura existirem. As componentes energética e de poluição são apenas alguns dos critérios na opção por tais modos mas não são os mais importantes, dado os volumes de investimento.

Note-se que, nas horas de ponta, um automóvel, com uma ocupação média de 1,5 passageiros, tem uma intensidade energética cerca de 14 vezes superior à de um autocarro standard, com 80 passageiros a bordo e, portanto, a transferência modal é altamente proveitosa quer em termos de consumo energético que em termos de poluição, sendo relativamente reduzidos os investimentos.

Funcionando os autocarros a gasóleo e sendo as partículas sólidas a mais preocupante emissão, no que diz respeito aos impactos negativos na saúde da população, é necessário investir na sua captura, pese embora saber-se que poderão implicar algum aumento de consumo. A adição de éster metílico ao gasóleo pode dar um contributo importante neste domínio, para lá da redução do CO₂ adicionado à atmosfera.

A utilização de biocombustíveis tem um muito importante impacto na fixação de pessoas em zonas interiores dos países com potencialidades agrícolas e dessa deslocação resultarão reduções dos congestionamentos e poluição nas grandes Cidades e aumento do comércio e serviços nas zonas interiores.

A escolha da espécie agrícola mais adequada, tendo em consideração a qualidade do solo disponível, a pluviosidade da região e a disponibilidade de água para rega, deve ser uma função dos Organismos Governamentais que definem as políticas agrícolas.

Os resultados de experiências de utilização de biocombustíveis devem ser divulgados de forma a eliminar a falta de informação existente. As alterações do consumo específico de combustível e os eventuais danos no sistema de lubrificação do motor devem ser demonstrados de forma incontroversa para diferentes percentagens de adição dos álcoois ou ésteres. Note-se que, dada a grande capacidade detergente do éster metílico, a fase de início de utilização, para veículos com alguma quilometragem percorrida, deve fazer-se com percentagens de incorporação progressivas de forma a evitar a colmatagem dos sistemas de filtragem do combustível.

No curto prazo, atendendo ao conhecimento adquirido com alguns casos de utilização, parece poder passar-se a uma utilização generalizada de B20 (biodiesel com 20% de incorporação de éster metílico) nas Empresas de Transporte com frotas de maiores dimensões que disponham de depósitos nas suas próprias instalações.

Recorde-se que, apesar de o Governo dos EUA não ter assinado o Protocolo de Quioto e não ter adoptado medidas regulamentares sobre a adição de éster metílico no gasóleo, foram os agricultores, os industriais refinadores e os distribuidores de combustível que avançaram com o processo e, nalguns Estados, as Estações de abastecimento disponibilizam B5, B10 e B20, que o cliente escolhe em função do veículo de que dispõe.

É indispensável que as normas de qualidade do éster metílico sejam definidas para garantir aos utilizadores que o combustível que utilizam tem qualidade adequada à utilização nos

motores actualmente existentes nos veículos, procurando-se, também, evitar que alguns países sejam postos fora da produção.

Às Empresas que utilizem biodiesel com taxas de incorporação superiores ao do biodiesel comercial (B2,5), deverá ser atribuído um subsídio que tenha em consideração a redução do impacto ambiental resultante dessa opção.

Os biocombustíveis podem dar um contributo importante mas não são uma alternativa, a nível mundial, aos combustíveis fósseis: petróleo e gás natural.

Mesmo para baixas percentagens de incorporação não existem solos disponíveis, e são actuais as crises resultantes do desvio de produções, antes destinadas à alimentação, para a fileira energética.

É, portanto, necessário desenvolver a solução duradoira, proporcionada pelo hidrogénio, da tracção eléctrica com energia produzida por pilhas de combustível. Neste domínio é necessário apoiar a investigação em curso de modo a tornar esta solução comercializável a curto prazo.

Paralelamente é necessário aprofundar a discussão sobre as formas de produção e armazenamento de hidrogénio. Para a produção da energia eléctrica a partir da qual se fará a electrólise da água, é espectável a utilização de centrais nucleares e solares, pelo que os impactos das primeiras, no que concerne aos resíduos finais, e os custos das segundas, devem ser exaustivamente investigados, discutidos e disseminados.

Não basta dizer que não se quer o nuclear se não se disser qual a alternativa de substituição!

Relativamente à renovação do parque automóvel, em particular do automóvel ligeiro, tendo como objectivo a substituição de veículos com motores de baixa eficiência energética por veículos com motores de mais elevada eficiência energética, é defensável, em minha opinião, uma redução do imposto automóvel, em função do consumo específico segundo as normas Europeias. Mas a utilização deve ser penalizada, como referido no ponto 2.1.

No entanto, esta medida relativa à renovação do parque automóvel pode produzir resultados abaixo do espectável pelo facto de a utilização da caixa de velocidades – escolha da relação de transmissão adequada para as condições de circulação – e o estilo de condução do motorista – velocidade média de circulação e dispersão da velocidade instantânea relativamente à velocidade média – têm uma importante influência sobre o consumo específico real.

A etiquetagem dos veículos, em função do consumo específico, deverá ser reforçada pois os vendedores ainda não a expõem para apreciação dos compradores. Dada a diferença entre esses consumos específicos e aqueles que vão ser obtidos em utilização real, deve ser reforçado o esclarecimento sobre essa real diferença, mas frisando que, para comparação, os valores obtidos em ensaios standard, dão garantia de uma escolha correcta.

Neste domínio é fundamental alterar o conteúdo das aulas de aprendizagem da condução para obtenção da carta, de modo a incluir módulos sobre condução económica.

Note-se que, na escolha da cadeia motopropulsora de veículos pesados, para lá da potência do motor – para um dado chassis o fabricante oferece, pelo menos, dois valores de potência - e

das suas características de consumo – deveria ser obrigatória a divulgação das curvas de evolução do consumo específico de combustível em função da velocidade angular do motor e da carga que suporta – é necessário escolher a relação de transmissão do diferencial – geralmente o fabricante propõe 3 valores mas alguns chegam aos 5 – e a quantidade de relações de transmissão da caixa de velocidades – é comum serem propostas duas caixas, tendo uma, por exemplo, 6 relações e outra 12.

Outras características ou equipamentos opcionais, como os deflectores aerodinâmicos podem, também, influenciar a eficiência global da cadeia motopropulsora.

O Motorista, com o seu estilo, exercerá a sua influência na eficiência energética, pelo que a sua formação, nomeadamente em condução económica, deveria ter uma periodicidade e conteúdo obrigatórios. É necessário, no entanto, desenvolver sistemas de recolha de dados, instalados a bordo, que permitam o registo de valores que possam reflectir o comportamento de cada Motorista em serviço e que possa ser posteriormente utilizados para o corrigir.

Uma terceira área de influência é a gestão da utilização da frota no transporte de mercadorias, isto é, a escolha do veículo mais adequado para executar um dado serviço, que terá de ser decidido tendo em consideração a relação entre a intensidade energética desse veículo e a taxa de ocupação que o serviço em causa determina. Como essa relação não é linear, é necessário efectuar a sua determinação, para cada família de veículos que compõe a frota de uma dada Empresa. A utilização dessa curva, para o escalonamento dos veículos, permite efectuar as opções que proporcionam uma mais baixa intensidade energética.

Este cálculo, conjuntamente com a determinação da vida útil económica dos veículos, que permite calcular o custo médio total acumulado actualizado por quilómetro percorrido, é fundamental para o cálculo do custo de produção do transporte e do preço a propor ao cliente.

Sendo a vida útil económica de um veículo um valor, expresso em quilómetros, que se calcula, não é aceitável que seja definida por lei. No entanto, é meu parecer que deveria ser eliminada a possibilidade de venda de veículos para lá da sua vida útil, uma vez que geralmente o novo proprietário não conseguirá rentabilizar o investimento e a intensidade energética e poluição resultantes da sua utilização serão elevadas.

Parece correcta a introdução de critérios relacionados com os consumos específicos e as emissões poluentes na análise multicritério para escolha dos veículos a adquirir em fase de concurso público e já há Empresas que o praticam. Já me parece irrealista a pretensão de introduzir como critério de escolha o custo do consumo de energia ao longo da vida do veículo, quer pelos considerandos que anteriormente foram explicitados relativamente a diversos factores que o influenciam, do que o seu fabricante não pode ser prejudicado, quer por ser da competência do comprador o estabelecimento de uma política de manutenção preventiva, que pode dar mais ou menos atenção aos sistemas que também influenciam o consumo de combustível – e são dezenas e em simultaneidade.

Deve ser enfatizado que os valores de consumo específico e de emissões – expressos em g/kWh – dos veículos pesados, dizem apenas respeito ao motor, contrariamente ao que

acontece com os automóveis, como é natural, dadas as opções que são propostas ao Transportador como acima foi explicitado.

Sobre todos estes aspectos os vendedores deveriam ter formação adequada para explicarem aos compradores as consequências das suas opções e, bem assim, os Gestores das Empresas de Transporte deveriam ter formação que lhes permitisse efectuar escolhas correctas e uma gestão adequada tendo como objectivo a sustentabilidade da Empresa e a sustentabilidade ambiental.

Sendo dominantes as frotas próprias de Empresas, relativamente às frotas de transporte por conta e outrem e sabendo-se que, pelo facto de apenas poderem transportar as suas próprias mercadorias e portanto não conseguirem ter altas taxas de ocupação, têm muito elevadas intensidades energéticas, é necessário criar legislação que permite reduzir a sua quantidade e transferir para o transporte profissional as respectivas cargas.

Neste âmbito parece desejável a introdução de políticas mais efectivas que fomentem a opção pelo transporte ferroviário e marítimo no caso de transportes a distâncias mais elevadas.

2.2.1 - Respostas às questões

Questão 4 – Como aumentar a utilização de tecnologias limpas e dotadas de eficiência energética nos transportes urbanos?

As acções podem ser de diferente natureza, como foi analisado, incluindo os incentivos à renovação do parque automóvel, mas a acção fundamental, no transporte de passageiros em meio urbano, é a opção modal, que deve ser incentivada através da melhoria do sistema no domínio da acessibilidade e dos temas de trajecto, como explicitado no ponto 2.1.

Questão 5 – Como promover a contratação conjunta?

Sem pôr em questão este tipo de acção, é meu parecer que os impactos ambientais dos transportes estão mais dependentes da forma como os diversos veículos são utilizados do que da contratação conjunta, como é descrita no documento.

A disponibilização de incentivos para a compra de veículos menos poluentes, que muitas vezes têm consumo energéticos mais elevados – quando ambos melhoram não há razão para escolher uma solução pior – apenas é justificável enquanto a internalização dessa mais valia não for feita ao longo da utilização do veículo. O facto é que a Empresa é uma entidade económica que tem de ser rentável, logo procurará adquirir um veículo de menor consumo específico de combustível, pois essa redução de custo lhe é favorável, enquanto não tiver de suportar um custo por ter um veículo que polui mais.

Nalguns países, e Portugal é um dos casos, existem Regulamentos que obrigam as Empresas Consumidoras Intensivas de Energia a realizar Programas de Racionalização do Consumo de Combustível. O controlo dos resultados destes Programas poderia ser a base para a

introdução do Sistema de Transporte no Mercado de Emissões Poluentes. A utilização de biocombustíveis poderia, assim, ser majorada.

Questão 6 – Devem definir-se critérios ou orientações para a definição de zonas verdes e respectivas medidas restritivas? Qual a melhor forma de garantir a sua compatibilidade com a “livre circulação”? Há a possibilidade de assegurar a aplicação além-fronteiras de regras locais sobre as zonas verdes?

Não devem ser definidos critérios ou orientações para a constituição de zonas verdes. Devem, sim, ser divulgados, com explicações pormenorizadas sobre o processo de decisão, casos de criação de zonas verdes e das medidas restritivas associadas.

Cada Cidade, em função da situação real de congestionamento e poluição, poderá adoptar, de entre as soluções já aplicadas com bons resultados, aquela ou uma mistura daquelas que melhor se adequam ao problema concreto e às condições existentes.

Relativamente à questão da “livre circulação” é meu parecer que o que deve ser garantido é o “livre acesso”, cabendo às Entidades de Gestão Autárquica a decisão de qual o melhor sistema para garantir esse direito e, simultaneamente, produzir o menor impacto ambiental, pois certamente o objectivo é o de melhorar a qualidade de vida dos munícipes.

O automóvel é um instrumento importante, que proporciona uma melhor qualidade de vida ao seu utilizador, mas só é aceitável enquanto não tiver impactos que pioram a qualidade de vida dos outros cidadãos. A restrição à utilização do automóvel só deve ser aplicada quando e até ser necessária. Não se trata de escorraçar o automóvel mas apenas de lhe conferir um papel no sistema de mobilidade que garanta uma sustentabilidade semelhante à que os outros modos de transporte garantem.

Em Lisboa, por exemplo, a velocidade média global dos autocarros é de 15 km/h, mas nos corredores BUS e à noite é de 21 km/h, pois mesmo nessa condição vantajosa tem de parar nos semáforos e nas paragens. Pode, então, considerar-se que devem introduzir-se medidas restritivas da utilização do TI até que, mesmo durante o dia, os autocarros atinjam a velocidade média de 21 km/h.

Como foi referido no ponto 2.1, quando num automóvel são transportadas mais pessoas além do próprio condutor, a utilização do automóvel começa a ser aceitável pois à medida que a ocupação aumenta se reduz a quantidade de automóveis em circulação e, em consequência, se reduzem os congestionamentos.

Questão 7 – Como incentivar a condução respeitadora do ambiente?

A primeira acção terá de ser executada ainda no primeiro ciclo do ensino, chamando a atenção para o facto de algumas formas de energia serem finitas.

A segunda acção terá de ser introduzida nas aulas para a obtenção da carta de condução, quer através de um módulo teórico sobre os procedimentos de uma condução económica e de prática de condução coerente. Parece adequado que o exame teórico integre perguntas sobre

o tema e que o valor do consumo específico de combustível obtido durante a prova prática possa ser um dos critérios de avaliação.

As Entidades Governamentais devem utilizar os media para divulgar, de forma continuada, os comportamentos da condução económica.

Os Motoristas Profissionais devem ser obrigados a frequentar periodicamente – entre 12 e 18 meses – cursos de formação, que integrem um módulo de condução económica.

Questão geral – Que papel poderá a EU desempenhar?

Genericamente, o papel que a EU pode e deve desempenhar é o da divulgação das boas práticas.

Outro papel importante é o da formação de diversos actores de sistema, como são os casos dos Vendedores de veículos, nomeadamente os veículos pesados, ou dos Instrutores de Condução Automóvel.

Também considero fundamental o esclarecimento e a opção sem ambiguidades pelo aconselhamento de soluções que podem parecer restritivas mas que são indispensáveis face aos impactos ambientais e à degradação da qualidade de vida urbana. Relativamente aos transportes colectivos urbanos já as condições de acesso dos projectos candidatos ao Programa THERMIE de 1993 exigiam a escolha de medidas em vários domínios, sendo um dos exemplos, dados como bons, a restrição do acesso ao automóvel a certas zonas das Cidades. Não é, portanto, aceitável que, em 2008, ainda se coloque a questão de ser aceitável a criação de zonas verdes – em princípio não acessíveis à generalidade dos automóveis – por poder não ser compatível com a “livre circulação”!

Tal dúvida poderá matar, à nascença, qualquer boa ideia ou mesmo um programa inteiro, pois lhe retira credibilidade.

2.3 - Transportes urbanos mais inteligentes

2.3.1 - Respostas às questões

Questão 8 – Devem desenvolver-se e promover-se melhores serviços de informação aos viajantes?

Sim, devem desenvolver-se e promover-se melhores serviços de informação aos viajantes, nomeadamente nas alternativas ao transporte individual, que devem existir. É necessário disponibilizar, nos suportes mais acessíveis, informação sobre horários, ligações entre dois pontos – trajectos, transbordos – e estimativa de tempo de trajecto e preço.

Informação mais genérica sobre alternativas, em particular via rádio, deve ser disponibilizada.

Não é sustentável que o desenvolvimento de transportes mais inteligentes seja canalizado para o aumento da capacidade da infra-estrutura existente, pois assim se está a incentivar a utilização do TI.

Em meio urbano são aceitáveis os sistemas que permitem proporcionar defesa e dar prioridade aos transportes colectivos, nomeadamente através do controlo dos semáforos que permite que o TC não pare ou pare durante pouco tempo. Nos troços de via com redução das vias de circulação (gargalo da garrafa) deve ser dada prioridade de passagem ao TC.

No âmbito das mercadorias é necessário desenvolver sistemas que permitam uma gestão integrada do reaprovisionamento dos estabelecimentos comerciais, a partir de centros logísticos situados na periferia das cidades, considerando as necessidades por eles declaradas, a localização de cada um, os horários de descarga, otimizando os trajectos a cumprir e os veículos a utilizar.

Aparentemente a maior dificuldade pode residir no envolvimento dos Comerciantes, caso isso implique aumento dos custos. Caberá às Autarquias encontrar as contrapartidas para tal aumento.

Questão 9 – São necessárias novas acções para garantir a normalização das interfaces e a interoperabilidade das aplicações ITS nas vilas e cidades? Quais as aplicações prioritárias ao adoptar medidas?

Sim, são necessárias novas acções, nomeadamente para permitir a interoperabilidade entre sistemas de controlo semaforico, informação sobre disponibilidade de estacionamento e sua localização.

Também é importante a interoperabilidade que permita a utilização dos cartões com chip dos transportes colectivos para utilização em outras actividades: estacionamento de veículos, entrada em piscinas, em cinemas, em campos de futebol, etc.

A solução deve ser encontrada construindo normas que permitam o desenvolvimento de soluções que não sejam proprietárias.

O Projecto ICARE/CALYPSO da bilhética sem contacto pode servir de exemplo.

Questão 10 – No que respeita aos ITS, como melhorar o intercâmbio de informações e boas práticas entre todas as partes envolvidas?

A resposta está contida no texto anterior.

Questão geral – Que papel poderá a EU desempenhar?

A divulgação de boas práticas é, também neste âmbito, fundamental.

Atendendo ao grande número de partes envolvidas, será necessário estabelecer fora de discussão e esclarecimento dos objectivos essenciais, que têm como pano de fundo a melhoria da qualidade e vida e a sustentabilidade das cidades, e procurar o engajamento de todos.

A formação/informação dos Eleitos e Técnicos Autárquicos parece-me um aspecto de fundamental importância, como forma e eliminar obstáculos à concretização de soluções adequadas.

2.4 - Transportes urbanos mais acessíveis

A qualidade dos transportes colectivos pode decompor-se em vários factores:

- Acessibilidade – medida pelo período de funcionamento da rede e pela distância entre a casa e a paragem,
- Informação – medida pelo tipo e qualidade da informação sobre horários disponibilizada,
- Pontualidade – medida pelo tempo de atraso relativamente ao horário de passagem publicado,
- Comodidade – medida quer pela relação entre lugares sentados e lugares em pé quer por outras componentes de conforto, como sejam a temperatura, a renovação do ar, e a limpeza interior do veículo,
- Tempo de trajecto
- Fiabilidade – medida pela probabilidade de completamento do trajecto, por ausência de avaria ou de acidente,
- Cumprimento do horário de chegada – medida pelo tempo de atraso relativamente ao horário de chegada publicado,
- Acessibilidade – medida pela distância entre a paragem de saída e o local de destino,
- Preço.

Genericamente o factor que é melhor percebido pelos utilizadores é a pontualidade.

À medida que cada factor vá apresentando melhor aceitação pelos passageiros, outros serão alvo de atenção e exigência de melhoria.

Alguns dos factores são da responsabilidade do Operador - informação, comodidade, fiabilidade - mas outras são da responsabilidade das Autarquias, nomeadamente a pontualidade, o tempo de trajecto e o cumprimento do horário de chegada, que resultam das condições de circulação em que os veículos operam.

Sendo este o factor mais valorizado pelos passageiros, torna-se evidente que cabe às Autarquias um papel fundamental na alteração do estado actual da qualidade do serviço. A falta de informação mostra que, muitas vezes a solução defendida – um modo de transporte ferroviário, que se acha fácil colocar em sítio reservado – é economicamente insustentável,

parecendo haver dificuldade em criar corredores BUS que proporcionem uma melhor garantia de cumprimento do horário para os autocarros.

Alguns dos factores dependem do Governo, nomeadamente quando são a entidade detentora do capital das Empresas, como seja a política tarifária, que, pretendendo dar resposta a uma necessidade básica a baixos preços, condiciona o resultado das Empresas e, portanto, a sua capacidade de renovação das frotas, de introdução de melhorias no conforto e na informação.

A acessibilidade é um factor que faz intervir as Empresas Transportadoras e as Autarquias, na medida em que uma boa taxa de cobertura – espacial e horária - , derivando do desenho da rede que a Autarquia impõe com o objectivo de chegar aos pontos de menor procura, pode implicar a obtenção de uma baixa taxa de ocupação e, portanto, de um elevado défice.

2.4.1 - Respostas às questões

Questão 11 – Como melhorar a qualidade dos transportes colectivos nas vilas e cidades da Europa?

Como deriva do corpo do texto, é fundamental efectuar uma gestão integrada dos sistemas de transporte, o que implica a política tarifária, aprovada pelo Governo, a definição do serviço pela entidade adjudicante, que deverá ser a Autarquia, e o correcto cumprimento do contrato pela Empresa Transportadora.

Se forem contabilizadas as vantagens ambientais e sociais do transporte colectivo, então as entidades enquadrantes – Governo e Autarquia – poderão proporcionar às Empresas Transportadoras condições de sustentabilidade empresarial e aos passageiros um sistema de transporte com qualidade, pela melhoria da performance medida pela valoração dos diversos factores.

Questão 12 - Deve incentivar-se a criação de faixas exclusivas para os transportes colectivos?

O corredor BUS deve ser fortemente incentivado pois não apenas é favorável ao passageiro – garantia do tempo de trajecto, redução do tempo de trajecto – como é fundamental para a Empresa Transportadora, ao reduzir significativamente os seus custos de produção, entre os quais o gasto em combustível de que resultará, ainda, um benefício ambiental.

A criação de corredores BUS é da competência das Autarquias pelo que, ao competir-lhes a responsabilidade de definição do serviço de transportes colectivos urbanos, pretenderão ter o menor défice possível, o que passa por reduzir o valor do contrato com a Empresa Transportadora.

Esta questão já não deveria ser alvo de discussão, por serem óbvias as vantagens para todos, excepto para o TI. Mas é da redução da sua utilização em meio urbano que este Livro Verde trata!

Note-se que o Programa Comunitário THERMIE de 1993 exigia, como condição de acesso dos projectos a apresentar que, entre outras medidas adequadas que eram explicitadas, incluíssem a criação de corredores BUS e a restrição do acesso indiscriminado do TI ao centro das cidades.

Questão 13 – Justifica-se a introdução de uma carta europeia dos direitos e obrigações dos utentes dos transportes colectivos?

Sim, justifica-se a introdução de uma carta europeia dos direitos e obrigações dos utentes dos transportes colectivos que, para lá dos aspectos gerais da qualidade do transporte foquem as soluções a adoptar para as pessoas de mobilidade reduzida.

Note-se que neste âmbito o factor acessibilidade – no início e no final da viagem - é fundamental. A taxa de cobertura das redes de transporte urbano são estabelecidas tendo em consideração que um percurso de 400 m entre a casa e a paragem é aceitável, mas para pessoas com mobilidade reduzida tal distância é um obstáculo à mobilidade. A solução terá de ser encontrada com um sistema de transportes porta-a-porta a pedido (bus-phone).

Esta situação é mais grave nas zonas habitacionais periféricas das grandes cidades, onde a habitação é mais dispersa e a distância entre a casa e a paragem é, geralmente, muito superior.

Compete, portanto, às entidades enquadrantes a definição de tal serviço e o suporte dos seus custos.

Para pessoas de mobilidade reduzida, a comodidade – lugar sentado, conforto do assento – é também importante, mas de fácil solução pelas Empresas Transportadoras.

Questão 14 – Que medidas poderão melhorar a integração dos transportes de passageiros e de mercadorias no planeamento da mobilidade urbana?

Os transportes urbanos de passageiros devem basear-se numa rede de transporte colectivo que proporcione adequadas taxas de cobertura horária e espacial, tenha uma frequência de passagem em conformidade com a procura e seja operada por veículos modernos e com uma dimensão compatível com a procura e o perfil dos arruamentos utilizados.

O Transporte Individual tem um papel a desempenhar, fundamentalmente na satisfação de deslocações não regulares.

Complementarmente, deve existir uma rede de parques de estacionamento – interiores, intermédios e periféricos – que permitam a sua utilização pelo TI nas diversas situações em que o uso deste é justificável, com um tarifário que induza à sua correcta utilização.

Os parques exteriores, devendo constituir-se como parques dissuasores, poderão ser gratuitos para os utilizadores de TI que possuam o passe mensal dos transportes colectivos.

Quanto ao transporte de mercadorias, é de admitir, como foi explicitado em ponto anterior, que se venha a constituir uma rede que permita otimizar as deslocações para o

reaprovisionamento das lojas situadas nas zonas mais centrais das cidades, o que deverá ser feito em horários o mais diferenciados possível dos períodos em que as deslocações das pessoas ocorrem.

Questão 15 – Como melhorar a coordenação entre os transportes urbanos e interurbanos e o ordenamento territorial? Qual o tipo de estrutura organizacional mais adequado?

A coordenação entre transportes urbanos e interurbanos deve fazer-se quer em termos de períodos de funcionamento quer em termos de interface espacial, com localização destes interfaces em zonas periféricas das cidades, devendo, ainda, incluir parques de estacionamento para o TI que provenha também da periferia e adequadamente servidos pela rede de transportes colectivos da cidade, incluindo os táxis.

Outra componente dessa coordenação diz respeito à informação integrada.

Fundamental, para um aumento da procura, é a existência de um tarifário que inclua o transporte intermodal.

Relativamente ao modelo organizacional, parece-me que uma Autoridade Metropolitana é a solução mais adequada para as áreas metropolitanas, embora a dificuldade seja a compreensão da necessidade de perda de capacidade individual de cada Autarquia em domínios como o ordenamento do território.

Questão geral – Que papel poderá a EU desempenhar?

Em todos os aspectos relativos a transportes mais acessíveis as Autarquias são o actor principal.

Como foi referido nos capítulos anteriores a formação/informação dos Eleitos e Técnicos é de importância fundamental.

A EU pode contribuir para essa formação e informação através da divulgação de soluções já em utilização com bons resultados.

2.5 - Transportes urbanos seguros

A segurança rodoviária, quer em meio urbano quer em estrada, dependendo da qualidade da infra-estrutura, sem esquecer a sinalização, está fundamentalmente dependente do comportamento do condutor.

Esse comportamento depende das características psicológicas do condutor mas também da sua formação para a condução.

Se, para a obtenção da carta de condução profissional são exigidos dados perfis psicológicos e dadas capacidades perceptomotoras, tal não é exigido para a obtenção da carta de condução “amadora”. Ora, nos casos de acidentes graves, pelo menos, a validade da carta deveria ser

condicionada à aprovação após a realização de um conjunto de testes semelhantes aos que são exigidos aos profissionais.

Note-se que muitos comportamentos inadequados de condução são estimulados pela publicidade do automóvel que, em vez de destacar as características de conforto e de desempenho ambiental dos veículos, prefere destacar a sua capacidade de aceleração. É comum a frase “dos 0 aos 100 km/h em x segundos”. Quem escolhe um automóvel com base nesse critério vai certamente querer verificar se não foi enganado.

Quanto aos aspectos relacionados com a formação para a condução, é importante alterar o conteúdo dessa formação, introduzindo temas como a condução económica e segura.

Dado que uma parte significativa dos acidentes se dá por circulação a insuficiente distância ao veículo da frente, penso que deve ser alterada a unidade de medida da velocidade, passando a utilizar-se m/s (metro por segundo) em substituição do km/h. Assim, será mais fácil perceber quantos metros anda um veículo por cada segundo, que pode ser o tempo necessário para observar algo fora da trajectória do veículo ou para accionar qualquer dispositivo, por exemplo o rádio. Note-se que a desaceleração já é comumente expressa em m/s² (metro por segundo quadrado) e, portanto, será fácil explicar que, para uma desaceleração de 3 m/s² a velocidade baixa 3 m/s por cada segundo que decorre e o espaço que se percorre até o veículo se imobilizar.

A formação para obtenção da carta de condução deve incluir, na parte prática, a condução em situações de fraca aderência, nomeadamente executar curvas e travagens, para que o condutor perceba qual o comportamento do veículo.

As Inspeções Periódicas Obrigatórias (IPO) deveriam ser complementadas por Inspeções na Estrada, visando controlar certos sistemas, nomeadamente a capacidade de travagem dos veículos (e as emissões de escape). Como é natural, o desgaste dos componentes do sistema de travões depende da quilometragem percorrida, do tipo de trajectos realizados e das cargas transportadas e, portanto, não é uniforme para todos os veículos durante os períodos entre IPO.

2.5.1 - Respostas às questões

Questão 16 – Que outras acções adoptar para ajudar as vilas e cidades a responder aos desafios de segurança rodoviária e pessoal no transporte urbano?

Uma adequada sinalização pode contribuir para uma maior segurança, nomeadamente estabelecendo zonas de mais baixa velocidade. A fiscalização nestes casos é fundamental.

A capacidade de criação de passeios mais largos e de pistas para ciclistas é, em muitos casos, de difícil concretização, em particular em pólos habitacionais antigos. Já nos novos, tudo depende da qualidade da gestão urbana.

Uma medida de acalmia do tráfego urbano é a instalação de passadeiras-lomba, uma vez que se define melhor o local de atravessamento e se obriga os veículos a circular a menor

velocidade. Simultaneamente, dão-se melhores condições às pessoas de mobilidade reduzida, às cadeiras de rodas e aos carrinhos de bebé.

Questão 17 – Como melhorar a informação dos operadores e dos cidadãos sobre o potencial, em matéria de segurança, das tecnologias avançadas de gestão de infraestruturais e de veículos?

Para os Operadores de Transportes, essa informação deve ser transmitida através de acções de formações dos seus responsáveis pela segurança da exploração, função que deveria ser obrigatória.

Para os cidadãos, a questão essencial está na formação dos condutores, como foi referido no texto. Parece-me, também, que deveria ser estudada a possibilidade dos velocímetros dos veículos estarem graduados em duas unidades - km/h e m/s – pois cada uma é útil em situações específicas mas, para a condução segura, é a segunda que interessa.

Para o público em geral, a divulgação de boas práticas de comportamento urbano, como o atravessamento de ruas e a protecção de crianças nos passeios, pode dar um contributo não desprezável para a segurança.

Questão 18 – Devem ser desenvolvidos dispositivos automáticos de radar adaptados ao ambiente urbano? Deve promover-se a sua utilização?

Sim, justifica-se a introdução de tais dispositivos, nomeadamente em zonas onde seja frequente a ocorrência de excessos de velocidade.

Questão 19 – A vigilância por vídeo é uma forma de contribuir para a protecção e a segurança nos transportes urbanos?

A vídeo-vigilância é um sistema que pode contribuir para uma maior segurança dos transportes colectivos urbanos e para a sua percepção pelos passageiros.

Será conveniente que, para lá da gravação de imagens, em casos de emergência, o Motorista possa accionar comando que permita a transmissão de imagens para a Central de Comando do Tráfego da Empresa e para a Polícia, de modo a permitir uma actuação atempada.

Questão geral – Que papel poderá a EU desempenhar?

Um aspecto que reputo de fundamental, e apenas pode ser dinamizado pela EU, é a adopção da unidade de medida m/s para os velocímetros dos veículos (mantendo a unidade km/h).

Um segundo domínio é o da publicidade automóvel, que deveria ser condicionada, para não incentivar comportamentos inadequados, que contribuem para uma parte dos péssimos resultados no domínio da sinistralidade automóvel.

3.1 - Respostas às questões

Questão 20 – É de considerar a colaboração de todas as partes interessadas no desenvolvimento de uma nova cultura de mobilidade na Europa? Com base no modelo do Observatório Europeu de Segurança Rodoviária, poderá a existência de um Observatório Europeu de Mobilidade Urbana ser útil para apoiar esta cooperação?

Todas as partes, interessadas ou não, devem ser envolvidas no desenvolvimento de uma nova cultura de mobilidade na Europa.

Um Observatório Europeu de Mobilidade Urbana poderá ser útil para apoiar esta cooperação, mas o engajamento das adequadas entidades, em cada Estado Membro, é um aspecto sem o qual nada será concretizado.

A criação de Agências Nacionais da Mobilidade Urbana poderia ser uma forma de facilitar a criação de uma nova cultura neste domínio, desde que dotada dos adequados meios humanos e financeiros e estivesse obrigada a cumprir essa missão.

4 - Recursos financeiros

Em diversas partes do texto aparece a referência a transportes ou material circulante não poluente.

Esta forma de expressão deveria ser corrigida, pois não há veículos não poluentes. Há os não poluentes na utilização, mas a produção da forma de energia que utilizam implicou a produção de alguma poluição algures.

Seria melhor, portanto, passar a utilizar a expressão “de menor intensidade energética” ou “de menor impacto ambiental específico”, dado que ambas envolvem o conceito de produção que, em transportes, se expressa em passageiro-quilómetro ou tonelada-quilómetro.

Assim, obviamente se concluirá que a generalidade dos sistemas de transporte colectivo apresenta melhores indicadores que o transporte individual e, portanto, deve ser apoiado.

Também é óbvio que, da renovação das frotas de qualquer modo de transporte colectivo, resultará um positivo impacto quer ao nível dos consumos de energia quer ao nível das emissões poluentes, pela evolução tecnológica que se tem verificado nos últimos 20 anos. Se, complementarmente se utilizarem novas formas de energia, como o gás natural ou os biocombustíveis melhores serão aqueles resultados.

4.1 - Respostas às questões

Questão 21 – Como utilizar de forma mais coerente os actuais instrumentos financeiros, como os fundos estruturais e de coesão, para apoiar transportes urbanos integrados e sustentáveis?

Para que a utilização dos fundos seja feita de uma forma mais coerente, será necessário criar Agências de Mobilidade nos Estados Membros, dotadas de um programa e dos meios humanos e financeiros necessários. O alvo das suas acções seriam as Autarquias, sendo fornecido apoio quer na ajuda à concepção dos planos de acção quer na sua concretização.

Questão 22 – De que modo os instrumentos económicos, em especial instrumentos baseados no mercado, podem apoiar transportes urbanos não poluentes e energeticamente eficientes?

Os instrumentos baseados no mercado estão presentes no acto de compra de veículos pelas Empresas de Transporte, no entanto tal pode ter um efeito contraditório se um veículo, equipado com um motor de maior eficiência energética e menores emissões de escape, for mais caro. Nesse momento, a existência de um apoio financeiro, que poderia ser atribuído pela Agência da Mobilidade, será crucial na decisão.

Como é natural, os construtores de veículos, tendo que competir entre si, se constatarem que os clientes estão sensíveis e valorizam os índices anteriormente referidos, procurarão colocar no mercado o que de melhor sabem produzir.

Tudo isto é incompatível com a compra, por algumas Empresas Transportadoras de veículos usados oriundos de outros Estados Membros. Aqui o mercado funciona mas com maus resultados!

Questão 23 – De que modo as actividades de investigação por objectivos podem contribuir para conciliar os condicionalismos urbanos com o desenvolvimento do tráfego urbano?

A questão está formulada de forma inadequada. O problema que se pretende melhorar é o da acessibilidade urbana e não do tráfego urbano, tendo em conta os condicionalismos urbanos. Assim, é necessário procurar a mistura adequada de transporte colectivo e de transporte individual que proporciona a melhor qualidade de vida, nomeadamente a melhor acessibilidade.

Nesta interpretação, as actividades de investigação por objectivos podem contribuir para conciliar as restrições urbanas com os impactos que a utilização de veículos – quer colectivos quer individuais – implicam: emissões poluentes, ruído, ocupação do espaço urbano.

Questão 24 – As vilas e cidades devem ser incentivadas a aplicar taxas de circulação urbanas? Há necessidade de um quadro geral e/ou orientações sobre taxas de circulação urbana? Devem reservar-se receitas para melhorar os transportes urbanos colectivos? Devem internalizar-se os custos externos?

As taxas de circulação urbanas podem e devem ser aplicadas quando se constatar que as outras medidas já aplicadas não produziram os efeitos pretendidos.

Há, assim, necessidade de divulgar soluções de taxas de circulação urbanas já aplicadas, explicitando as condições iniciais, os objectivos a atingir e os critérios de estabelecimento do valor das taxas, de modo que cada Autarquia possa, quando necessite, aproveitar esse contributo.

Pelo que anteriormente explicitiei tem toda a justificação a atribuição de apoios, de diversa natureza, aos transportes colectivos urbanos.

A internalização dos custos externos é uma decisão totalmente justificada, e que pode ser facilmente calculada, dado que se conhece a intensidade energética do transporte colectivo e do transporte individual. O aumento da taxa de ocupação dos transportes colectivos é admissível e proporcionará significativas reduções da intensidade energética, a que se somam as poupanças pela não utilização do TI.

Neste âmbito é defensável o incentivo às Empresas de Transporte que utilizem biodiesel com taxas superiores de mistura de éster metílico. O valor de 20% (B20) é considerado em alguns países como o recomendável.

Aqui a EU deveria instar os construtores de veículos a retirar as restrições ao uso de B20, nomeadamente a redução das garantias, pois se conhecem as soluções para minorar os efeitos nos vedantes dos sistemas de lubrificação dos motores.

Questão 25 – A longo prazo, qual poderá ser o valor acrescentado do apoio europeu centrado no financiamento de transportes urbanos não poluentes e dotados de eficiência energética?

O valor acrescentado de qualquer medida para reduzir o impacto dos transportes – ambiental ou na saúde – é óbvio e já começam a aparecer resultados dessa avaliação que não deixam margem para dúvidas.

Questão geral – Que papel poderá a EU desempenhar?

Nas respostas às perguntas anteriores já deixei expresso qual o papel da EU nalguns dos domínios.

De: João Seixas

Empresa: ISCTE

Data: 13 de Março de 2008

Reflexões para a discussão do Livro Verde da Mobilidade

I. Ideias e princípios centrais

Estamos perante um Novo paradigma de desenvolvimento humano (Choay, Lefévre, Castells, Soja):
A Revolução Urbana ou 'A Nova Condição Urbana'

Não obstante, existem alguns, sempre eternos, princípios e valores para a cidade e o cosmopolitismo. Os pontos centrais para as questões de mobilidade – assim como para outras dimensões-chave da cidade, devem basear-se na conjugação entre os princípios eternos da cidade, e as novas realidades, que a colocam de novo no centro dos desafios de desenvolvimento e de sustentabilidade.

TRÊS ASPECTOS CENTRAIS PARA O NOVO PARADIGMA

- a) A Economia: As novas cadeias de valor, as novas relações e redes sociais, as novas redes de informação... e as novas redes de mobilidade.
- b) A Inovação, a Criatividade, o Conhecimento: Estas são as novas 'máquinas a vapor'.
Alain Touraine: Antes, a Comunidade estava na base da cidadania. Agora, a Cidadania está na base da comunidade. Castells: um novo keynesianismo de conhecimento e de cultura

Neste sentido, é mais importante a Procura que a Oferta. É mais importante colocar as prioridades políticas nas pessoas e nos ambientes urbanos, do que em lógicas de investimentos selectivos e parcelares.

- c) A Ecologia: A sustentabilidade da cidade, a cidade como ecossistema

Portanto:

1. PRINCÍPIOS GERAIS 1 – Os princípios e os valores essenciais e inalienáveis da Cidade, hoje e sempre: A Paisagem, A Democracia, A Abertura.
2. PRINCÍPIOS GERAIS 2: A CIDADE COMO CONSTRUÇÃO SOCIAL. Ferrão: A cidade como agitação social. As energias urbanas, as dinâmicas da cidade, as oportunidades, a identidade pelos ESPAÇOS DE INTERMEDIACÃO e de encontro: Há que qualificar OS RITMOS, os fluxos, as trocas, qualificar os Espaços de Intermediação, os espaços de Inter-relação, os Espaços-charneira
3. PRINCÍPIOS GERAIS 3: A heterogeneidade, a diversidade, a diferença. A densidade e o policentrismo.
4. PRINCÍPIOS GERAIS 4: A Mobilidade – para permitir O ENCONTRO, A OPORTUNIDADE, A PAISAGEM e, afinal, a própria LIBERDADE

II. A Governação da Mobilidade na Cidade

Perguntas formuladas:

- Quais os factores que influenciam decisivamente a mobilidade urbana?
- Quais as variáveis-chave para a boa mobilidade urbana?
- Que aceitação social e cultural?
- Que intervenções possíveis, a desenvolver hoje?

Breve Diagnóstico:

Em Portugal, têm-se feito muitos investimentos, mas têm-se cometido muitos erros. Na verdade, o país tem andado quase sempre demasiado atrasado face às exigências dos tempos. Porque? Porque, em Portugal, a cidade não está quase nunca em primeiro lugar nas agendas políticas.

Daí, por exemplo, a grande diferença de tratamento – e de investimentos – entre mobilidade e transportes.

Lisboa tem sido, infelizmente, um bom exemplo das visões demasiado parcelares. E assim estamos, hoje, grupos desconectados de pessoas, dispersas pelo território, pagando custos elevados em tempo e recursos. Numa democracia, mas com débeis princípios fundados no território e, afinal, na própria sociedade.

Muitas visões demasiado sectorialistas, demasiado simplistas – e quase sempre na óptica da oferta, não da procura: Aliás, em Portugal, em grande medida têm sido as estruturas de transportes que têm induzido a Cidade actualmente existente.

E, em simultâneo, à expansão urbana das metrópoles, quase sempre ‘ingovernável’, não se tem conseguido proporcionar sistemas de transportes – nomeadamente, colectivos – que a acompanhem.

Assim, e como princípios globais:

- A) Será essencial, como ponto prévio, assumir OS PRINCÍPIOS GERAIS DA CIDADE, numa carta de valores da cidade;
- B) Tal implica assumir um novo lugar para a cidade na epistemologia sócio-política – O DIREITO À CIDADE;

Será ainda essencial

- C) Uma Relação mais umbilical entre Sistema-Cidade e Sistema-Governança da Cidade
- D) Um entendimento mais sistémico e mais integrado da cidade;
- E) Uma governação de qualificação do Quotidiano, da Proximidade e da Atenção à pequena escala – A ADMINISTRAÇÃO – a Governação Local do Quotidiano;
- F) A qualificação de valores de base para um EQUILIBRADO POLICENTRISMO URBANO: a Densidade, a Diversidade, a Complexidade;
- G) A prioridade deverá ser colocada NA PROCURA – ou seja, nas pessoas e nas suas redes de mobilidade sobre os territórios – e não na oferta;
- H) A qualificação da Proximidade, pela Participação, pela informação, pela cultura e pelo conhecimento – A CIDADANIA, O COSMOPOLITISMO e a responsabilidade DE TODOS .

Quanto às políticas de Mobilidade:

1. AS POLÍTICAS DE MOBILIDADE INTEGRADAS NA POLÍTICA DE CIDADE

Mobilidade, não acessibilidades.

Em vez de habitação, Habitat

Em vez de espaços verdes, estruturas ecológicas

- Em vez de espaços públicos, estruturas e redes de sociabilidade
Em vez de empresas, políticas de inovação, de parceria e de redes de desenvolvimento
Em vez de património, estruturas e redes de identidade
Em vez de transportes, redes de mobilidade
2. **SISTÉMICA: A ESTRATÉGIA E A GESTÃO INTEGRADA DAS REDES DE MOBILIDADE**, em particular nas metrópoles – Obrigatoriedade.
 3. **FORMA E FUNÇÃO: A MOBILIDADE E OS USOS DO SOLO.**
Forma: A Promoção absoluta da **CIDADE POLICÊNTRICA E DA DENSIDADE**. Há que controlar, absolutamente, o crescimento urbanístico: vamos mais que a tempo, porque senão amanhã haverá sempre mais! Além de que é um enorme desperdício ambiental e económico.
Função: Por sua vez, não permitir a cidade mono-funcionalista, mas sim a cidade heterogénea, diversa, e **COMPLEXA**.
 4. **A PROXIMIDADE: Promover um Urbanismo e uma governação de Proximidade.**
 5. **AS CENTRALIDADES: Reforços urbanos em nós de mobilidade (a diferentes escalas): a Densificação selectiva**
 6. **COESÃO: Excelentes redes de mobilidade para uma população em constante envelhecimento, para as (desejadas) famílias e os jovens, e para uma população crescentemente imigrante.**

TRANSPORTE COLECTIVO VS. TRANSPORTE PRIVADO

7. **OS TRANSPORTES COLECTIVOS: Uma elevada promoção de Transportes colectivos: Mais, e Mais Atractivos.** A qualidade de acesso, **POR TODOS**, aos sistemas de mobilidade colectivos existentes numa cidade.
8. **REGULAÇÃO / FISCALIDADE: Aplicar os custos e os proveitos COLECTIVOS da mobilidade privada e colectiva.** Ou seja, novas formas de contabilizar os custos e proveitos da mobilidade – e as rentabilidades sociais respectivas – e colocar essas novas formas nas contabilidades social, económica... e do Estado.
Exemplo significativo 1: Taxação fortemente progressiva a partir do segundo automóvel – via imposto progressivo do rendimento, base IRS
9. **TALVEZ O MELHOR EXEMPLO DE POLÍTICA DE CIDADE (para estas dimensões): Ter a coragem de, a pouco e pouco, eliminar as vias rápidas de transporte individual nas cidades.** Eixo Norte-Sul, Segunda Circular, VCI, etc. Construindo nelas estruturas fortes de TC, obviamente. O exemplo do projecto Calle 30, em Madrid.
10. **ADMINISTRAÇÃO (ORGÂNICA): Pró-actividade, Não rigidez, na administração e na realização das ideias (exs: a não resposta de Lisboa, os tempos de semáforos sempre iguais...).** A mobilidade deve ser uma área de grande criatividade – e, não como é, de excessivos pesos-pesados e de grande rigidez.
Competências e responsabilidades de acordo com estas ópticas.
Uma nova cultura de mobilidade urbana – NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.
11. **GOVERNANÇA: obrigatoriedade dos diferentes operadores de cada sistema urbano (públicos e privados) em cooperarem e em se estruturarem através de um órgão global de transportes, como planeador e coordenador geral.**

12. COSMOPOLITISMO POLÍTICO-SOCIAL:

- a. O PLANEAMENTO ESTRATÉGICO
- b. A INFORMAÇÃO
- c. A PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

III. Notas em torno do ponto 2.4 do Livro Verde: Transportes Urbanos mais acessíveis

Opções propostas pelo LV:

1. Transportes colectivos que respondam às necessidades dos cidadãos
VER PONTOS ANTERIORES.
INVESTIMENTOS EM TC DE PROXIMIDADE, LIGEIOS, MÚLTIPLOS E EFICAZES
Faixas exclusivas para os TC? SIM, SEM DÚVIDA
2. Um quadro jurídico comunitário adequado
CARTA DE PRINCÍPIOS E RESPONSABILIDADES, VINCULATIVA DAS ACÇÕES PÚBLICAS, DOS CONTRATOS DE SERVIÇO PÚBLICO E DOS APOIOS A PRIORIZAR.
3. Soluções inovadoras e competências adequadas
CARTA DE PRINCÍPIOS E RESPONSABILIDADES, VINCULATIVA DAS ACÇÕES PÚBLICAS E DOS APOIOS.
4. Uma coordenação equilibrada do ordenamento do território com uma abordagem integrada da mobilidade urbana
CARTA DE PRINCÍPIOS E RESPONSABILIDADES, VINCULATIVA DAS ACÇÕES PÚBLICAS E DOS APOIOS.

IV. Notas em torno do ponto 3 do Livro Verde: A Criação de uma Nova cultura de Mobilidade Urbana : VER OS PONTOS ANTERIORES

De: Inês Marrazes, Planeadora do Território

Empresa: APPLA – Associação Portuguesa de Planeadores do Território

Data: 14 de Março de 2008

1. Introdução

Os meus comentários debruçam-se de forma genérica na questão da mobilidade e de que forma é que em conjunto, seja “intra” ou “inter” se conseguirão implementar soluções e envolver o cidadão, de forma a ultrapassar o “problema” e atingirmos a tão esperada “nova cultura de mobilidade urbana”.

2. A problemática

A questão da mobilidade é uma questão que nos últimos anos, tem merecido a atenção de muitos “actores” a nível nacional. Contudo e apesar do esforço e empenho demonstrado, ainda nos encontramos “distantes” do objectivo final, que será, termos Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos.

Sou de opinião, que o Livro Verde terá de adoptar um formato ajustado à realidade existente nos diversos países que constituem a União Europeia. Não nos podemos esquecer, que enquanto países, como a Finlândia, Suécia, sobretudo os países nórdicos que possuem preocupações com as questões da mobilidade e trabalho já há muito implementado e desenvolvido, Portugal, nesta questão não se poderá colocar no mesmo patamar. Comprovando isto, basta pensar que a “cultura de mobilidade urbana” instalada em Portugal ainda pensa que as questões de mobilidade se reduzem às pessoas com deficiência, em cadeiras de rodas ou os idosos, e não à generalidade da população.

Existem, por isso, diferenças comprovadas entre as fases em que cada um dos países que pertencem à União Europeia se encontra quanto ao desenvolvimento da gestão da mobilidade.

3. A solução

A solução poderá residir, eventualmente, numa estratégia europeia, que devidamente ponderada e direccionada, que apesar de transversal a todos, não deixe de equacionar os problemas de cada País, a realidade de cada País pertencente à União Europeia, implementando uma estratégia, que alicerçada na “força da União Europeia” consiga a tão desejada “nova cultura de mobilidade”.

Por outro lado, não podemos esquecer de envolver o cidadão, que neste documento do Livro Verde, parece não desempenhar um papel relevante, no entanto, esta nova cultura de mobilidade, passa sem sombra de dúvida, por uma alteração de comportamentos, por uma alteração de cultura, na adopção da parte dos cidadãos de novos meios de transporte alternativos aos que diariamente utiliza, com conforto, eco-eficientes, inteligentes, acessíveis, por uma alteração de cultura, por parte de cada cidadão, que ao tomar consciência destes problemas, seja exigente na tomada de decisão, na adopção de novas soluções, ser exigente em querer cidades mais verdes, ser exigente a querer e a contribuir para o descongestionamento das nossas cidades, ser exigente e ter a capacidade de transmitir essa exigência, essa nova cultura às próximas gerações, e desta forma a tão ambicionada “mobilidade sustentável”, o adoptar o andar a pé, a opção do transporte público, a partilha do carro, passa a fazer parte da forma de estar, da forma de pensar, da forma de exigir de cada cidadão, independentemente do País em que viva.

Por outro lado, a questão da mobilidade tem de ser transversal a outros domínios porque efectivamente também eles são decisivos na questão da mobilidade.

A solução passará inevitavelmente pela:

a) Questão do Ordenamento do Território – também aqui, os países da União Europeia, não se encontram todos no mesmo patamar, cada um encontra-se num determinado estágio

de Ordenamento do Território, em Portugal esta questão será uma questão chave, preponderante.

Assistiu-se ao longo dos últimos anos a um crescimento desenfreado, desordenado das nossas cidades, originando cidades dispersas, nada planeadas, em nada sustentáveis e cuja temática da mobilidade não é contemplada.

As condições de mobilidade urbana diminuem ou contribuem de forma crescente para a diminuição da qualidade de vida das cidades.

Muitas razões estão na base desta afirmação mas deve-se sobretudo a que a estrutura viária existente não está, sendo questionável se será possível prepara-la, sem uma mudança de cultura, para responder às necessidades dos volumes crescentes de transporte.

Na grande parte das cidades a mobilidade urbana, ou a falta dela, já atingiu um nível que ultrapassa a capacidade do sistema viário, traduzindo-se em congestionamentos, em cidades congestionadas com problemas ambientais e de sinistralidade

b) A melhoria das condições da mobilidade e por sua vez da qualidade urbana passa por, em simultâneo, se conseguirem criar medidas que condicionem a circulação do transporte automóvel e que melhorem o funcionamento dos transportes públicos.

Para isto é necessário ter em consideração vários tipos de medidas que abrangem os aspectos da mobilidade no sentido de encontrar a melhor solução.

Seria assim, de implementar o conceito de “gestão da mobilidade” que incluía um leque diversificado de técnicas e estratégias tendo como objecto promover a mobilidade de pessoas e bens, de forma eficiente, “descongestionada”, “mais verde”, “mais inteligente”, “mais acessível”.

Os objectivos seriam claramente, o satisfazer as necessidades de mobilidade, de pessoas e bens, de melhorar a interligação entre os vários meios de transporte, o fomentar a colaboração entre os diversos “actores” intervenientes e sem sombra de dúvida melhorar a acessibilidade.

Este conceito de “Gestão da mobilidade” caracterizar-se-ia sobretudo por alterar as mentalidades e os comportamentos no que respeita à mobilidade, criando dessa forma a “nova cultura de mobilidade”, o planejar tendo em conta as necessidades de cada pessoa, fomentar a inter modalidade, não é necessário adoptar um só modo de transporte é necessário sim, criar um leque diversificado de meios que permitam ou possibilitem interligar meios de transporte, e sobretudo envolver todos, desde o cidadão à pessoa com capacidade de decisão, pública ou privada para que em conjunto se adoptem, se exijam, medidas ou soluções de mobilidade para as nossas cidades.

De: Álvaro Domingues, Geógrafo

Empresa: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Data: 14 de Março de 2008

Tema 1 – Vilas e Cidades Descongestionadas

A diversidade de escalas da urbanização, sobretudo da “grande escala”, é uma questão que deve ser mais enfatizada. A dimensão territorial da urbanização extensiva (urbanização descontínua e fragmentada, variando densidades e mistura de usos) e que se apoia sobretudo na rede viária arterial (auto-estradas e vias rápidas), distribui fluxos elevados de tráfego que se concentram nos nós viários que ligam, ao mesmo tempo, a rede macro das auto-estradas, e os suportes viários secundários “micro” que estruturam a urbanização. Esses nós são poderosos acumuladores de cargas urbanas (zonas empresariais e logísticas, grandes equipamentos públicos, centros comerciais, etc.), que fazem a mediação entre movimentos de grande âmbito territorial e movimentos “locais”. Ao mesmo tempo, abrem-se aí fortes possibilidades de racionalização dos transportes (centros logísticos, plataformas multimodais, articulações potenciais do tipo park and ride).

Ora, a dinâmica recente do denominado “splintering urbanism” (somatórios de investimentos sectoriais públicos e privados de forte impacto urbano como os nós viários, as plataformas logísticas, parques temáticos, etc., não articulados localmente num plano), está a provocar fenómenos de “sectorialização”, sendo que cada unidade sectorial (parque empresarial, logístico, etc.) constitui em si mesma um poderoso despoletador de atractibilidade e de mobilidade (bens e pessoas, ligeiros e pesados).

A grande escala é a escala pertinente para equacionar esta tensão entre a macro-mobilidade (com origem e destino nas áreas extensas da urbanização), e o maior ou menor conflito nos pontos de amarração entre a macro e a micro escala. A figura do Plano de Estrutura para as conurbações urbanas e metropolitanas (o SCOT francês) constitui uma abordagem de carácter estratégico e orientativo, quer para informar os planos e políticas locais (municipais e inter-municipais), quer para articular as intervenções das diversas tutelas sectoriais (regionais e nacionais) nas áreas das grandes infra-estruturas logísticas (ferrovia e rodovia arteriais, portos, aeroportos, logística).