Audição Pública "Desenvolvimento Sustentável"

Universidade de Évora

António Pérez Babo

2018, Outubro 09

Subtemas: AMBIENTE E ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS a que junto o da MOBILIDADE URBANA

Introdução e enquadramento

Quando se fala de mobilidade é necessário distinguir duas questões diferentes e que se tocam a partir de planos distintos. A primeira resulta de, em Portugal, a mobilidade das pessoas em meio urbano e periurbano ser em geral baixa ou muito baixa, com exceção, simplificando, das cidades de Lisboa e Porto, onde há mais oferta de soluções. Ora, o desenvolvimento socioeconómico tem como consequência, sobretudo, a capacidade de acesso a um modo de vida mais diversificado que exige um padrão de mobilidade mais evoluído.

A segunda questão respeita a tornar esse aumento de mobilidade num processo sustentável, em termos ambientais, energéticos, para os orçamentos das famílias e dos operadores de transportes. E haverá reflexos indiretos na melhoria da saúde pública.

Mas, assim como não é líquido que o aumento da mobilidade seja conseguido à custa de soluções sustentáveis, não é nada evidente que todas as soluções sustentáveis tenham a capacidade para gerar maior mobilidade para a população. A motorização limpa no automóvel particular é uma resposta contra a degradação do meio ambiente e poderá contribuir para mitigar o problema das alterações climáticas, mas só por si não constitui uma medida de política de transportes e mobilidade, porque não garante que se evitará, a prazo, cidades de 'congestionamento limpo'. Ora um sistema urbano (por definição complexo) assente na monomodalidade automóvel resultará por certo num baixo padrão de mobilidade da população, ainda que possa ser ambientalmente sustentável.

Por outro lado não é possível pensar a mobilidade como uma necessidade estática, sem crescimento, em que o problema se reduz à 'limpeza' dos meios de motorização que já operam ou à redução do custo a pagar pelo transporte público, quando a oferta não satisfaz as necessidades de mobilidade das pessoas.

A quota de utilização do transporte público, salvo raras exceções, está aquém do necessário. Seja qual for a escala que se analise – urbana, suburbana, periurbana ou

interurbana –, é grande o desequilíbrio da repartição modal, com excessiva dependência dos cidadãos relativamente ao transporte automóvel individual, o que dificulta progressos significativos na evolução do padrão de mobilidade, com custos ambientais e energéticos e implicações em matéria de saúde pública e sinistralidade rodoviária.

Ao nível das cidades portuguesas, independentemente da sua dimensão e modelo territorial, deverá apostar-se na organização da oferta de **transporte coletivo rodoviário**, regular e 'a pedido' (personalizado, flexível), assim como na intermodalidade e multimodalidade. O espaço urbano está sobre rodoviarizado (sobredimensionamento da infraestrutura automóvel), impede a multimodalidade e arrisca a perpetuação do congestionamento, ainda que venha a ser limpo pela tecnologia da motorização.

É também estratégico melhorar o desempenho ambiental dos transportes e acelerar os programas urbanos, e interurbanos de curta distância, de apoio aos modos suaves, considerando a futura generalização da bicicleta elétrica e o incremento de outros meios e serviços individuais de transporte. Assim, é crucial identificar, por exemplo, as infraestruturas qualitativamente atrativas para os modos suaves.

A descarbonização do setor dos transportes, a economia de partilha, os veículos autónomos e novas formas de prestação de serviços irão por certo mudar a mobilidade de pessoas e mercadorias. Neste contexto, deverá alterar-se a necessidade de posse de 'carro próprio' o que poderá fazer baixar as taxas de motorização. Contudo, o recurso a serviços de natureza diversa poderá não fazer baixar o atual nível de utilização automóvel.

Os recentes critérios aplicados no Portugal 2020 (financiamento PEDU-mobilidade por exemplo) limitam-se a contemplar a criação de infraestrutura urbana para a circulação de bicicletas e corredores segregados para autocarros. Tudo o resto é visto como obra na rede rodoviária e portanto não elegível. Ora esta perspetiva é redutora na medida em que não promove a alteração estrutural do espaço das circulações nas cidades portuguesas, onde se impõe urgentemente alterar o espaço automóvel, para o diminuir.

Durante décadas, desde o advento do automóvel, que o planeamento de transportes se baseou na ideia de que era necessário fazer crescer a infraestrutura rodoviária para corresponder ao crescimento das taxas de motorização (número de veículos por mil habitantes). Este paradigma poderá já estar abandonado entre nós, mas ainda não há consciência de que ao planeamento de transportes clássico (previsão de infraestrutura mais provisão de serviços de transportes), é necessário adicionar a designada 'gestão da mobilidade', ou seja, a gestão da procura com aumento de práticas e hábitos sustentáveis.

O desafio que teremos pela frente na próxima década consiste na necessidade de fazer baixar a TAXA DE UTILIZAÇÃO AUTOMÓVEL, entendida como a percentagem de população que tendo 'carro próprio' ou acesso a serviços partilhados de automóvel, não os usam diariamente. É este o critério essencial que, a nosso ver, será necessário prosseguir nas políticas urbanas e de mobilidade em Portugal.

Mas este desafio não é possível de ser alcançado apenas com medidas de gestão da mobilidade. Há que continuar a atuar fortemente sobre a infraestrutura, redimensionando-a para o crescimento da multimodalidade e para o estancamento do domínio automóvel nos espaços urbanos das circulações.

Propõe-se assim um conjunto de 5 propostas/ medidas consideradas essenciais à formatação do próximo Quadro Comunitário de apoio (Portugal 2030) e que exigirão aturadas explicações tendo em vista a sua aceitação pela Comissão Europeia.

Cinco prioridades para 2030

Ou o que deve ser financiado para mudar a política das cidades do lado da mobilidade das pessoas, por ordem decrescente de possível mobilização de recursos.

primeiro ESTACIONAMENTO PARA RESIDENTES

A grande maioria das intervenções de modernização do espaço público ocorridas nas últimas décadas, mesmo reduzindo a área automóvel disponível, deixam de fora a solução para o estacionamento dos residentes (problema que fica escondido debaixo do tapete). Quando se constrói estacionamento em parques subterrâneos concessionados, os residentes não são contemplados nem poderiam pagar os custos praticados. E as soluções tendem a inverter-se: estacionamento de superfície barato para apoio à rotatividade, acabando por ficar ocupado por longas horas; e estacionamento com preços demasiado elevados em parques concessionados que deveriam estar vocacionados para a longa duração.

A substituição de soluções de estacionamento na rua para residentes (moradores e atividades), por soluções de concentração desse estacionamento em locais próprios (não necessariamente enterrados) e ligeiramente afastados da porta residencial, contribui decisivamente para o abaixamento da taxa de utilização automóvel.

Será então desejável e urgente financiamento comunitário para PROGRAMAS DE DOTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO DE RESIDENTES EM MEIO URBANO CONSOLIDADO, na condição de:

a. Resolver áreas centrais onde é necessário revitalizar a função residencial;

b. Eliminar estacionamento de rua, exceto espaços para cargas/ descargas;

c. Qualificação do espaço público com redução da área automóvel e aumento de área para modos suaves (pedonal e bicicletas);

d. Arborização bioclimática dos arruamentos.

segundo DIMINUIÇÃO DO ESPAÇO AUTOMÓVEL NAS CIDADES

Nas cidades portuguesas, o hábito de utilização 'porta a porta' do 'carro próprio', como se essa fosse condição de viabilidade económica das pessoas e organizações, é obsessivo e reflete um padrão organizacional menos evoluído. Uma das formas de reduzir a dependência dos cidadãos relativamente ao automóvel assenta na eliminação de hábitos de utilização 'porta a porta' que resultam da excessiva permissividade do espaço público, quer em relação ao estacionamento como à circulação.

A resolução do estacionamento de residentes, a par com a redução da área automóvel no espaço público, tem efeitos em cadeia no sistema de transportes, na promoção da multimodalidade, da sustentabilidade e da saúde das pessoas (aumento do transporte 'a pé' pelas boas razões).

É claro que a diminuição do espaço automóvel não poderá ser extensiva, mas aplicada inicialmente a zonas urbanas consolidadas e estratégicas, onde seja grande a pressão de tráfego (procura) e diversa a oferta de serviços urbanos (centralidades).

Será então desejável a existência de financiamento comunitário para PROGRAMAS DE RECONVERSÃO DO ESPAÇO PÚBLICO DAS CIRCULAÇÕES, na condição de:

a. Diminuir a área afeta à circulação automóvel por redução da largura efetiva das vias de circulação automóvel (faixas de rodagem), abaixamento das velocidades de circulação (30 km/h) e eliminação de estacionamento de rua (exceto cargas/ descargas numa proporção não abusiva);

b. Estar associada a programas de criação de estacionamento para residentes (moradores e atividades económicas) fora dos arruamentos.

Na verdade este e o anterior programa são indissociáveis.

E não poderá afastar-se a possibilidade de a futura (e próxima) automatização dos veículos automóveis constituir só por si um fator de crescimento de tráfego. Porque não deixar um automóvel elétrico a circular no centro de uma cidade enquanto se vai às compras ou a uma reunião, se o custo inerente a essa opção for inferior ao preço a pagar pelo estacionamento? Ou porque não fazer regressar o automóvel autónomo e elétrico a casa, durante as horas de trabalho, em vez de pagar o aluguer de um lugar cativo de garagem?

terceiro BIOCLIMATIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO DAS CIRCULAÇÕES

A garantia de um sistema urbano multimodal, num quadro de aquecimento global, exige que se tomem medidas de bioclimatização – arborização massiva de ruas e corredores de circulação – tendo em vista a manutenção de condições de comodidade para o transporte 'a pé' e para a utilização da bicicleta. De outra forma, a pressão para o aumento da utilização automóvel passa também a residir nas condições de climatização artificial que esses veículos oferecem, com efeitos negativos na equação energética.

Será então desejável a existência de financiamento comunitário para PROGRAMAS DE BIOCLIMATIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO DAS CIRCULAÇÕES, na condição de, simultaneamente:

a. Melhorar a infraestrutura do modo 'a pé' tendo em vista o aumento da sua eficiência, da qualidade dos percursos estruturantes, assim como dos espaços de sociabilização;

b. Diminuir a área afeta à circulação automóvel por redução da largura efetiva das vias de circulação automóvel (faixas de rodagem), abaixamento das velocidades;

c. Eliminação de estacionamento automóvel exceto cargas e descargas numa proporção não abusiva.

quarto PROMOÇÃO DE UMA CULTURA DO CIDADÃO MULTIMODAL

Seria interessante perceber como são tratados os temas dos transportes e da mobilidade nos *curricula* escolares. Estando a dicotomia automóvel/ transporte público ultrapassada, será que é possível identificar nos programas escolares a preocupação com a formação de um cidadão multimodal? A multimodalidade – capacidade de responder a diferentes necessidades de deslocação com diferentes tipos de soluções de transporte – é uma cultura

que tem de ser ensinada, desenvolvida e incentivada. Numa sociedade em que a população jovem é altamente dependente do transporte familiar em 'carro próprio', demonstrando uma excessiva falta de autonomia em idades já avançadas, é urgente equacionar-se a forma de aumentar uma cultura de multimodalidade, a par com o aumento das soluções disponibilizáveis.

Será importante perceber a perceção da autonomia das temáticas associadas à mobilidade da população, independentemente da sua correlação com a sustentabilidade ambiental e com a equação energética global. A mobilidade é um tema autónomo do ambiente e da energia, muito embora sejam interdependentes. E assim deverá ser apresentado na formatação curricular escolar.

Qual a noção que se faz passar dos diferentes modos e meios de transporte, na sua dimensão tecnológica (estrada/ rua/ carril/ material circulante, etc.), socioprofissional (profissões associadas), socioeconómica (utilizadores, prestadores de serviços, etc.), geográfica (adequação dos diferentes modos e meios à escala territorial em presença), cultural (*status* social e modos de transporte), ecológica, etc.?

A multimodalidade compreende diferentes vertentes, tais como as mutações conceptuais (transmodalidade, intermodalidade, co-mobilidade, partilha, etc.), abarca uma enorme diversidade de problemas e de soluções, e a sua evolução assenta numa vertiginosa inovação tecnológica que pode acarretar riscos.

Será pois de encarar o financiamento pelo Portugal 2030 de PROGRAMAS MUNICIPAIS/ INTERMUNICIPAIS DE FORMAÇÃO DE UMA CULTURA DO 'CIDADÃO MULTIMODAL', sejam para adultos ou população escolar. Esses programas deverão ser articulados com os agrupamentos de escolas e versar a utilização experimental de diferentes modos e meios de transporte, o conhecimento das tecnologias associadas à bilhética, o recurso ao transporte 'a pedido' e manipulação das tecnologias de suporte, a segurança nas circulações pedonal e rodoviária (duas e quatro rodas), assim como toda a informação associada ao conhecimento das diferentes alternativas disponíveis.

O que está em causa é a perceção da mobilidade das pessoas e mercadorias enquanto agente da própria alteração das noções de 'tempo' e 'distância', quer sejam à escala metropolitana como à escala interurbana, designadamente com a expansão das redes ferroviárias de alta velocidade e com a generalização do transporte aéreo *lowcost*. E a perceção da alteração da base informacional que lhe está associada.

5. FORMATAÇÃO DE REDES E SERVIÇOS DE TRANSPORTES À ESCALA INTERMUNICIPAL

A recente publicação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (2015) vai exigir que até 2019 estejam colocados no mercado a maioria dos serviços públicos de transporte coletivo rodoviário de passageiros, com exceção dos designados 'operadores internos'.

É enorme a dimensão do trabalho técnico necessário à reformatação e racionalização de redes e serviços, atualmente dispersos por inúmeros operadores tendo por base licenças linha a linha. Na impossibilidade prática de se proceder a uma reforma estrutural no calendário exigido por regulamentação comunitária, vai muito provavelmente generalizar-se a formatação de concursos em que serão colocadas no mercado, para um único operador, unidades territoriais pré-definidas, mas sem que haja alteração substancial da configuração quantitativa e qualitativa da oferta.

Consequentemente, será previsível que os prazos a definir para esta primeira geração de concessões de serviço público, seja curto (5 anos), garantindo um mínimo de atratividade para os concorrentes, mas também um tempo mínimo para que se possa reformatar a oferta, tendo por base uma primeira experiência de concessão. Acresce que os operadores internos têm um prazo (2024) para passar a operação para o mercado concorrencial.

Será pois de encarar o financiamento pelo Portugal 2030, de PROCESSOS DE ESTUDO E REFORMATAÇÃO TÉCNICA DA OFERTA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES COLETIVOS RODOVIÁRIOS, na condição de estarem concluídos com um prazo mínimo de antecedência relativamente ao termo da primeira geração de concessões. Considerando como condição obrigatória a <u>redefinição de unidades territoriais tendo por base as necessidades funcionais da população</u> e não a comodidade da divisão administrativa. Processo que deverá contar com ajustamentos na arquitetura das autoridades intermunicipais de transportes de modo a garantir essa geografia funcional, conforme o permite o atual regime jurídico.

APB

Porto, 09 de outubro de 2018