



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

## **A Mobilidade em Portugal**

***Intervenção do Secretário de Estado dos Transportes  
no encerramento do Seminário “A Mobilidade em  
Portugal: Tendências e Oportunidades de Negócios”***

Lisboa, 18 de Novembro de 2009

*(vale a versão lida)*



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes*

Exmo. Senhor Bernard Chantrelle

Exmos. Senhores Oradores

Minhas Senhoras e Meus Senhores

Começo por agradecer o convite que me foi dirigido pela Câmara de Comércio e Indústria Luso-Francesa para participar nesta sessão de encerramento do Seminário “A Mobilidade em Portugal: Tendências e Oportunidades de Negócio”.

A promoção de eventos desta natureza, que se afirmam como espaços privilegiados para o debate e reflexão alargados sobre a problemática da mobilidade de pessoas e mercadorias, envolvendo alguns dos principais agentes que integram a oferta do sector, assume no contexto actual uma importância e acuidade acrescidas.

Contudo, porque estou há pouco tempo investido nas funções que agora ocupo e porque esta se trata de uma primeira intervenção pública perante importantes agentes do sector, permitam-me que exponha perante vós alguma reflexão que deverá servir de enquadramento à lógica da acção que a nova equipa do Ministério pretende imprimir ao mandato.

Alguns documentos técnicos preparatórios da Presidência Sueca à União puseram, muito correctamente, a questão seguinte: queremos melhorar a mobilidade ou a acessibilidade? Perfilho integralmente a perspectiva da acessibilidade. No fundo, penso que os grandes objectivos a traçar deverão ser formulados em termos da racionalização e facilitação do acesso de pessoas e mercadorias.

Esta diferença de abordagem implica que, e apenas a título de exemplo, se o acento tónico nas deslocações de pessoas em meio urbano for posto na mobilidade, quereremos que as viagens motorizadas, tendencialmente em número e extensão crescentes, sejam feitas em melhores condições de fluidez, e lá vamos nós construir mais pontes, túneis e viadutos, esquecendo por vezes que esta oferta crescente de



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

infraestrutura, que chega a ultrapassar os 20% de uso do solo, atrai a sua própria procura, nunca se ultrapassando portanto os elevados níveis de congestionamento e o desenho das cidades para o automóvel e não para as pessoas. Se, pelo contrário, o nosso objectivo for formulado em termos de acessibilidade, é o próprio planeamento urbano que fica no centro do problema, já que com políticas que evitem a especialização do uso do solo, promovam as altas densidades de ocupação e a chamada cidade de vizinhança é a própria necessidade de viagens motorizadas que é diminuída, com um ganho global em termos de ambiente, de energia e, o mais importante, de qualidade de vida dos cidadãos.

Esta perspectiva impõe uma forte coordenação entre os transportes, o ambiente, o ordenamento do território e o poder local, bandeira que procuraremos defender enquanto desempenharmos estas funções.

Outra reflexão diz respeito ao esforço de infraestruturização que o país vem assistindo há duas décadas.

Podemos afirmar que as infraestruturas de transportes, que constituem uma condição necessária para o desenvolvimento económico, mas não suficiente, estão feitas, outras estão em fase de lançamento e outras ainda estão planeadas, pelo que não será nossa função pensar em muitas mais. Vamos concluir este desígnio estratégico, disso não se duvide, mesmo que seja necessário, aqui e ali, proceder a alguma afinação. A alta velocidade está a avançar como previsto, a modernização dos portos continua e a sua boa articulação com a ferrovia e a rodovia é uma prioridade absoluta.

Contudo, a época que queremos inaugurar é a da exploração racionalizada do ponto de vista do transporte, do ambiente, da energia e da economia como um todo.

Assim:

1º. As pessoas que vivem em áreas que a dinâmica demográfica desertificou, mas que precisam de se deslocar por motivos de saúde, de educação ou para tratar das questões da sua vida, e que actualmente vêm as suas necessidades mal satisfeitas por um sistema de transporte que é caro para o Estado (o transporte escolar ou de



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes*

saúde) ou caro para os seus poucos recursos (táxis) têm de ter resposta adequada. Os sistemas flexíveis em que a oferta se adequa à procura em tempo real, já há muito experimentados em países da União e não só, constituem um caminho a seguir, que exige apenas alguma afinação no quadro legislativo do sector e a promoção de iniciativas ao nível local que estamos desejosos de apoiar.

2º. O quadro legislativo aplicável ao sector carece de aperfeiçoamento e, no mínimo, de regulamentação. Como exemplo, refiro o conceito de transporte local, já vertido na Lei, que permitirá novas formas de organização dos transportes em áreas conurbadas de concelhos adjacentes. Contudo, por falta de regulamentação, ainda não o podemos aplicar.

3º. Nas áreas Metropolitanas temos de gerar consensos e de dar os meios e recursos necessários para a acção das Autoridades Metropolitanas de Transporte. Temos de encontrar as formas adequadas para passarmos a um novo patamar de eficiência nesta matéria. As empresas que actuam nas áreas metropolitanas estão, de forma geral, mal articuladas entre si. É urgente que a integração tarifária ou o título único de transporte sejam disseminados por todo o sistema. As Câmaras Municipais e as suas Associações deverão desempenhar nesta matéria um papel fundamental. Irei empossar a curto prazo uma Estrutura de Missão para estudar em profundidade as soluções que melhor sirvam os interesses dos cidadãos, que encontrem novas e inovadoras formas de financiar as obrigações de serviço público, e espero ter nessa Estrutura de Missão a participação das principais autarquias envolvidas.

4º. No transporte de mercadorias, sejamos claros. Não é nossa intenção meter carga à força nos comboios ou nos navios, criando exorbitantes incentivos negativos ao transporte rodoviário, como por vezes algum fundamentalismo deixa entender. Não. Trata-se de outra coisa muito diferente. Queremos, isso sim, assegurar cadeias de transporte que levem o dono da carga a optar pelos sistemas mais eficientes do ponto de vista microeconómico (custo e tempo para o dono da mercadoria) e portanto macroeconómico, já que pela primeira será aumentada a competitividade das nossas empresas e, portanto, a sua capacidade exportadora. Cadeias que serão também mais eficientes do ponto de vista energético e ambiental. E isto consegue-se



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

compreendendo a vocação de cada modo e promovendo cadeias de transporte em que a intermodalidade esteja assegurada de forma muito eficiente.

Competirá ao Estado desenvolver um Plano Nacional para a intermodalidade, quer no que se refere aos passageiros, quer às mercadorias.

Sublinho também a importância de desenvolver as plataformas logísticas integradas no Portugal Logístico, onde as rótulas de articulação entre os modos marítimo, rodoviário, ferroviário e aéreo funcionem e onde ainda se localizem actividades que acrescentem valor. E isto não se consegue apenas com betão, mas também, e muito, com informação. O processo de criação da janela única portuária é uma grande conquista da legislatura anterior, mas agora temos de aprofundar esta revolução, criando a simplificação de procedimentos que desemboque na janela única logística.

Por outro lado, a oferta de transporte não pode estar estática à espera que o passageiro ou a carga venham ter consigo. Terá de ser exigida uma atitude pró-activa que, em ambiente de sã concorrência, leve a oferta à procura dos seus clientes e os convençam a usar as capacidades que têm para oferecer.

Finalmente, cremos que a actividade transportadora é desenvolvida de forma mais eficiente pelo sector privado. Os grandes monopólios públicos tendem a acumular passivos enormes que sobrecarregam, esses sim, os que hoje pagam impostos e as gerações futuras. A situação financeira das empresas públicas do sector é preocupante, e há que actuar. Sem dúvida que o mercado dos transportes, em algumas franjas, sofre de imperfeições e de falhas que compete ao Estado suprir. Contudo, onde a concorrência no mercado não é desejável por nos afastar do óptimo económico, é quase sempre possível estabelecer formas competitivas para aceder ao mercado e mecanismos de regulação que vigiem o cumprimento das condições contratuais.

O Estado Português tem vindo a desenvolver um esforço de investimento enorme e vai continuá-lo.



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

Os grandes projectos e os menos grandes mas não menos necessários irão até ao fim. Será uma carga para as gerações futuras ou será a criação de um novo patamar de competitividade que lhes permitirá viver num país com as oportunidades que a nossa geração não teve? Contra a micro, pequena ou média estreiteza das visões que nos querem conformar a manter os salários baixos como forma de termos alguma competitividade nos mercados globalizados, erguemos a nossa ambição.

Mas a verdadeira resposta só as senhoras e senhores aqui presentes poderão dar. As senhoras e os senhores, e mais as pessoas e as empresas que são a vossa razão de ser, ou seja, os Clientes.

Os quais deverão ser cada vez mais chamados a intervir nestes e noutros debates, já que são eles que melhor conhecem as insuficiências da oferta e têm, por certo, muitas sugestões sobre as formas de as ultrapassar.

Muito Obrigado