

**INTERVENÇÃO DE INTRODUÇÃO AO TEMA “A MOBILIDADE NO PORTO”
SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL DO PORTO CONVOCADA PELO GRUPO
MUNICIPAL DA CDU – COLIGAÇÃO DEMOCRÁTICA UNITÁRIA**

Ex.º Senhor Presidente da Assembleia Municipal do Porto,
Senhoras e Senhores Deputados
Ex.º Senhor Presidente da Câmara Municipal do Porto,
Senhoras e Senhores Vereadores,
Minhas Senhoras e meus Senhores,

A CDU – Coligação Democrática Unitária, ao convocar, ao abrigo das disposições regimentais, esta sessão extraordinária da Assembleia Municipal sobre a Mobilidade no Porto, procurou, em primeiro lugar, honrar o seu compromisso de contribuir para que a Assembleia seja um grande fórum do debate democrático sobre a cidade, contribuindo, desse modo, para o aprofundamento dos grandes temas que afectam os Portuenses e, conseqüentemente, para a dignificação deste órgão municipal. Nesse sentido e com o objectivo de preparar os trabalhos, os Deputados Municipais da CDU tiveram a oportunidade de auscultar um conjunto de instituições como a Comissão de Trabalhadores da STCP, o Comandante da Polícia Municipal e o Director Municipal da Mobilidade e Transportes, o Comandante da Brigada de Trânsito da PSP, os Conselhos de Administração da STCP e da Metro do Porto, para além de um conjunto de pessoas que têm vindo a dedicar a sua actividade profissional às questões da mobilidade. A todos agradecemos, com a certeza de que as informações e opiniões que nos transmitiram contribuíram para a formulação da nossa própria posição sobre os diversos temas da Mobilidade no Porto, bem como para o conteúdo das propostas que agora apresentamos.

Mas, ao escolher o tema da Mobilidade no Porto, o Grupo Municipal da CDU tem consciência de que, cada vez mais, este é um problema que aflige todos os Portuenses. Ao mesmo tempo que reconhece que a sua discussão, não perdendo de vista a emergência ambiental em que vivemos – que implica mudanças estruturais no modo como vemos a cidade e a forma de a fruir – visa, num prazo mais curto, melhorar a mobilidade, dando desse modo um importante contributo para a redução das emissões de gases de efeito de estufa e contribuindo para a melhoria da qualidade do ar e da qualidade de vida das populações.

Efectivamente, e de acordo com o inquérito à mobilidade na Área Metropolitana do Porto feito pelo INE em 2017, 85% da população do Município do Porto é considerada “móvel”, ou seja, faz pelo menos uma viagem/deslocação por dia.

Por outro lado, os habitantes do Município do Porto, com idades compreendidas entre os 6 e os 84 anos, realizam 419 mil deslocações diárias, o que corresponde a 12,2% das deslocações da população da AMP e a cerca de 2,54 viagens diárias/habitante. Sendo que na AMP mais de dois terços das deslocações são efectuadas recorrendo ao automóvel, ficando pelos 18,9% as deslocações recorrendo a meios suaves (a pé e de bicicleta) e apenas 11% aos transportes públicos, dos quais 8,2% de autocarro e 2,8% a transporte ferroviário pesado e ligeiro.

As razões para as deslocações dos residentes no Porto dividem-se entre trabalho (cerca de 25%), compras (22%), assuntos pessoais (21%), acompanhar familiares e amigos (14%), lazer (12%) e estudo (7%). Sendo que os habitantes da cidade do Porto despendem, em média, cerca de 70mn por dia útil em deslocações.

Números que mostram que o problema da mobilidade afecta a esmagadora maioria da população e influencia, significativamente, ao seu modo e qualidade de vida.

Transportes Públicos

A CDU sempre considerou que a melhoria do serviço de transporte público é condição necessária para a melhoria da mobilidade na Área Metropolitana do Porto (como, no fundo, em todo o país). Infelizmente, embora hoje alguns digam o mesmo, a verdade é que assistimos, durante décadas, a uma canalização de milhões de fundos do Orçamento do Estado e Comunitários para as infra-estruturas de transporte rodoviário e, em particular, do transporte individual, com a construção de auto-estradas (muitas delas necessárias, outras nem tanto e outras, de grande importância, preteridas), ao mesmo tempo que se fez um completo desinvestimento no transporte público ferroviário, com a desactivação de centenas de quilómetros de linhas e o encerramento de centenas de estações, num contributo para o despovoamento do interior do País.

No Porto, após uma luta que, no final do século passado assumiu maior dimensão e propostas concretas, foi possível iniciar a construção da rede de metropolitano, de que nos orgulhamos e que, com uma extensão de 70 km e 82 estações distribuídas por 8 municípios, transportou, em 2019, mais de 70 milhões de passageiros. Temos, no entanto, consciência de que o projecto está incompleto, o que não lhe permite assumir o papel que deve desempenhar na mobilidade da área metropolitana. De facto, remonta a 2011 a entrada em funcionamento da última extensão do metro do Porto, prevendo-se que apenas em 2024 sejam inauguradas novas extensões – a linha rosa que liga S. Bento à Casa da Música e a extensão da linha amarela entre Santo Ovídio e Vila d' Este. Perdemos, assim, mais de uma década, ao mesmo tempo que a rede do metro de Lisboa via, em 2012, a inauguração de mais uma linha com 3,3 km e 3 estações e, em 2016, outra com 1 km e 1 estação... Mas o mais grave é que esta década de inacção, para além de privar os cidadãos de um transporte público eficaz – o que contribuiu para o agravamento das condições de mobilidade – levou o governo a não honrar os compromissos formalmente assumidos para a expansão da rede e descapitalizou, do ponto de vista humano e técnico, uma empresa – a Metro do Porto – que era das mais cotadas internacionalmente ao nível das competências de concepção, construção e exploração de redes ligeiras de metro – como o prova o facto de ex quadros desta empresa estarem, hoje, a trabalhar no desenvolvimento de projectos do metro por toda a parte do mundo. Temos, agora, em fase de projecto a referida expansão do metro que, na nossa opinião, foi desenhada tendo em conta o envelope financeiro e não as necessidades da cidade (manifestamente consideramos que a linha rosa deveria passar pelo pólo 3 da Universidade e não ser achatada, passando pela Galiza, o que permitiria que um dos seus tramos fosse aproveitado para a futura ligação às Devesas). Esta construção ensina-nos que o ciclo do metro é de 7 anos, ou seja, entre a tomada de decisão e a entrada em funcionamento da linha decorre este prolongado período. E a verdade é que, em 2020, ainda andamos a discutir quais serão as novas linhas a construir, balizados por um plano nacional de investimentos que apenas reserva para este objectivo 600 milhões de euros, ou seja, em números

redondos, menos de 20km, dado que será necessário, também, adquirir material circulante. Uma verba ínfima (desculpem a comparação gasta mas ilustrativa – só em 2020 está prevista a injeção de mais 1, 4 mil milhões de euros no Novo Banco, ou seja, mais do dobro do previsto para a rede de metro do Porto até 2030!). Perante esta situação exigir-se-ia da Câmara Municipal do Porto uma posição fortemente reivindicativa, exigindo que o Governo cumprisse os compromissos que assumiu com a região, plasmando no PDM em revisão a sua visão para a implantação do metro na cidade e reivindicando as ligações aos municípios vizinhos com a certeza de que depende dessa ligação a diminuição significativa do acesso ao Porto em viatura individual.

Coloca-se, também, a questão do metro bus – não na concepção que, no início do século, foi associado à linha de autocarro nas ruas do Campo Alegre e Diogo Botelho, mas sim um transporte em canal segregado com viaturas próprias, preferencialmente eléctricas. O referido plano nacional de investimentos para 2030 prevê uma verba de 260 milhões de euros para este meio de transporte, o que pode permitir a construção de cerca de 40km de linha. Consideramos que este meio de transporte pode assumir um importante papel na mobilidade da Área Metropolitana, mas preocupa-nos que, a 10 anos do final da vigência deste plano, não tenhamos, ainda, uma ideia sobre a forma como a Câmara encara este projecto – e, já agora, sobre a forma como encara o enquadramento desta rede no sistema de empresas públicas de transporte da região...

Sabemos, também, que a gestão da rede de transportes públicos rodoviários está numa fase de profunda mutação que terá, esperamos, impacto na melhoria da cobertura da rede, bem como na garantia, pelo menos no Município do Porto, da primazia do operador público sobre os operadores privados. Mas cremos que há hoje a consciência de que a cidade do Porto não tem a cobertura de rede desejável e, principalmente, que a velocidade de circulação, até pelo uso intensivo da viatura individual, é demasiado lenta. Esperamos, assim, que a intermunicipalização da STCP, independentemente da posição que cada um de nós possa ter sobre essa solução, contribua, efectivamente, para um aumento da rede, da frequência, da pontualidade e da velocidade comercial.

Mas, para além destas medidas, outras há que podem e devem ser tomadas com o objectivo de aumentar a atractividade do transporte público rodoviário: o PART, com a significativa redução do preço dos transportes conduziu a um significativo acréscimo do número de passageiros, sendo, no entanto, de lamentar que, no Porto, não se tenha procedido ao alargamento do passe familiar, ao desconto de 50% para reformados e pensionistas e ao alargamento do passe sub 13 a todas as crianças. Importa, também, aumentar a quilometragem dos corredores bus, permitindo aumentar a velocidade média de circulação que tem vindo a diminuir significativa e sistematicamente (e não se entende, p.e., a interrupção de um corredor bus para a construção de um acesso dedicado a um colégio privado na R. Carlos Malheiro Dias, ou que o serviço “Via Livre”, parceria CMP/STCP para a fiscalização de situações de estacionamento abusivo que impeçam a circulação dos transportes públicos, esteja restringido a 1 viatura); importa melhorar o conforto dos utentes, implementando um verdadeiro programa de colocação de abrigos nas paragens dos autocarros e dotando estas de informação fidedigna sobre horários. Por último, uma referência ao material circulante: naturalmente que todos ficamos satisfeitos pela substituição de frotas a gasóleo por frotas a gás natural e eléctricas. Mas muito cuidado com os investimentos em tecnologias não maduras que,

para além dos problemas que causam ao nível operacional, poderão apresentar os custos inerentes a um processo de obsolescência tecnológica precoce; e deve ser analisada a dotação da frota com autocarros de menor dimensão que permitam cobrir zonas da cidade com artérias mais estreitas.

Também ao nível fluvial importa dinamizar ligações rápidas, seguras e confortáveis entre os municípios ribeirinhos, integrando-os na rede andante.

VCI

A VCI como via estruturante que atravessa a cidade do Porto e acede às principais entradas e saídas na mesma assume um papel fundamental na mobilidade do Porto e municípios vizinhos. Assim, e numa altura em que a oferta de transporte público não oferece a atratividade necessária ao abandono do transporte individual, importa melhorar as condições de circulação na mesma. Resolvendo, em primeiro lugar, a necessidade de o trânsito Sul/Norte/Sul que atravessa a via sem destino ao Porto ser desviado para a CREP. O que implica que esta via seja desportajada, uma causa que deveria unir todas as forças políticas e todos os municípios da Região. Simultaneamente com esta situação, consideramos que a Câmara, em conjunto com os municípios vizinhos, deve ponderar a possibilidade de imposição de limitações à circulação de viaturas pesadas na VCI (pelo menos daquelas que não se destinam à cidade, durante as horas de ponta da manhã e do final da tarde).

Mas cremos, também, que é fundamental adoptar as medidas necessárias a garantir uma mais rápida intervenção na resolução dos acidentes e avarias que causam inúmeros engarrafamentos com consequências na circulação em toda a cidade e municípios vizinhos. Não é aceitável, por exemplo que a VCI esteja, consoante o tramo, sob a responsabilidade da PSP ou da GNR, com as habituais dificuldades de articulação. Não é aceitável que haja uma concessão de reboques punitivos para viaturas no interior da cidade e que não existam reboques prontos a intervir em caso de acidentes e avarias na VCI (de acordo com um estudo da FEUP, em 2017 registavam-se na VCI 3 acidentes/incidentes por dia, com uma duração média de 100mn – sendo que 1/3 tem uma duração superior a 3 horas!). Devem ser desenvolvidas campanhas apelando ao civismo, designadamente ao cumprimento do código da estrada no que diz respeito à imediata remoção de viaturas acidentadas no caso de as mesmas se poderem deslocar. E é fundamental estudar se a requalificação de alguns nós, designadamente o de Francos e de acesso à A3, podem melhorar a segurança e o escoamento do trânsito. E importa definir indicadores que permitam monitorizar o tempo de intervenção e de resolução dos acidentes e incidentes que se registam na VCI, de forma a implementarmos medidas de melhoria.

Estacionamento

A política de estacionamento é parte integrante da política de mobilidade. Cremos, no entanto, que no Porto não há uma política de estacionamento, dado que a mesma foi substituída por uma política de financiamento municipal. Efectivamente, a CDU considera que se justifica a colocação de parcometros nas zonas de comércio e serviços, garantindo desse modo a rotatividade. Mas, com o modelo de concessão a privados, naturalmente que a preocupação deixou de ser a política de estacionamento para passar a ser a manutenção da rentabilidade. Entramos, assim, numa espiral negativa. Para garantir a atractividade do negócio para o concessionário, definiu-se um elevado número de parcometros numa zona alargada da cidade, independentemente do seu uso principal

ser comércio, serviços ou habitacional. Esta situação fez com que, naturalmente, os condutores tenham transferido o seu local de estacionamento para zonas sem parómetros que, até esse momento, estavam desafogadas. Os moradores, vendo assim dificultado o estacionamento perto dos seus locais de residência, e na expectativa de, tendo cartão de residente, o garantirem automaticamente, passaram a pedir a colocação de parómetros. Que foram sendo colocados (até porque por cada cartão de residente mais um lugar é atribuído ao concessionário), espalhando-se, como mancha de óleo, a praticamente toda a cidade. Paralelamente, a Câmara Municipal do Porto tornou-se cúmplice de ilegalidades: permitindo a emissão de avisos, confundidos pela maioria dos condutores como multas, por agentes do concessionário que não tem competências legais para o fazer. E colocando, inadmissivelmente, a Polícia Municipal e os seus meios humanos e técnicos à disposição de uma entidade privada, dando cobertura a uma actuação que, na nossa opinião é, pelo menos eticamente, reprovável. Chegamos, assim, à actual situação, em que foram colocados cerca de 9.500 parómetros (refira-se que a proposta inicial, não obstante, como na altura denunciámos, abrir a porta ao seu crescimento sem limites, apontava para 6.000). Sendo que, em 2019, a Polícia Municipal rebocou 466 viaturas e bloqueou 477, ou seja, mais de 3 viaturas/dia para mostrar, com meios municipais, que, com o concessionário privado, não se brinca...

Na nossa opinião, a política de mobilidade tem de criar, em primeiro lugar, condições de atractividade do transporte público, o que passa pelas medidas anteriormente referidas nesta matéria. O que se traduz, também, na construção de parques de estacionamento nos municípios vizinhos ou à entrada da cidade, junto às linhas de metro e de outros transportes públicos, que permitam que as viaturas não entrem na cidade. Aquilo que esperávamos era que a Câmara, em vez de se empenhar tanto na colocação de parómetros, canalizasse as suas energias para negociar com os operadores de transportes e os municípios vizinhos a instalação desses parques e a reivindicar do governo mais investimentos na expansão do metro. E, já agora, que actuasse de forma que, no Porto, deixe de vigorar o sentimento de que a probabilidade de ser multado por não pagar ou deixar passar o tempo num parómetro é muito maior do que estacionar ilegalmente, prejudicando a fluidez do trânsito.

Outras Medidas para a melhoria da mobilidade

Para além das medidas que consideramos estruturais do ponto de vista da mobilidade, outras há que podem ser tomadas e que também contribuem para a melhoria, embora pontual, quer da mobilidade, quer da segurança.

Uma referência relativamente aos designados modos de transporte suave. Cremos que a tendência será para o seu crescimento e não podemos deixar de considerar que, no Porto, sem a tentação de se ir à frente numa área ainda muito experimentalista e incipiente, mais vale aprender com as experiências de outros e ir actuando em conformidade, tendo também em conta as especificidades do Município. Mas temos de ter a coragem de estabelecer um programa que adeque a rede viária da cidade ao uso, felizmente crescente, de bicicletas, em condições de segurança.

Outra questão tem que ver com a regularização dos fluxos de trânsito. Constatamos que, em alguns locais – caso, por exemplo, do cruzamento da Igreja de Paranhos, acesso ao Pólo 2 do ensino superior, ao Hospital de S. João e ao IPO, a presença de um agente regularizador do trânsito na hora

de ponta da manhã melhora significativamente o escoamento do trânsito. Soubemos que esta função de regularização, no interior da cidade e por acordo entre a PSP e a Polícia Municipal foi acometida a esta última. Consideramos que, em determinados locais e nas horas de ponta se justifica substituir o funcionamento de semáforos por estes agentes – que estarão melhor ocupados do que a rebocar ou bloquear viaturas em parcometros.

Também ao nível da semaforização importa ter em consideração que o atraso, por questões judiciais, no concurso para a aquisição de um novo sistema de gestão de trânsito exige um plano B. O caderno de encargos foi preparado em 2016, o concurso aberto em 2017 e, em 2020, ainda não foi adjudicado. Numa área em que a velocidade de inovação é elevada, não se compreende que não se anule o concurso, lançando de imediato um outro com as necessárias actualizações tecnológicas. Porque, efectivamente, o actual sistema está obsoleto, e hoje, requer-se uma semaforização inteligente com capacidade de adaptação às condições concretas, em cada instante, do ponto de vista local e integrado.

Consideramos que há pequenas obras que podem ser feitas facilitando a circulação, como por exemplo, a alteração da semaforização no entroncamento entre a rua Plácido da Costa e a Rua Dr. António Bernardino Ribeiro. Ou que no entroncamento da Rua do Gólgota com a Rua de Entre Campos é possível, eliminando a berma lateral (normalmente ocupada com estacionamento ilegal) facilitar a saída para Norte da VCI quando o trânsito está parado na saída para Sul. Ou reperfilar o cruzamento Rua Costa Cabral/Av. Dos Combatentes/Rua da Alegria. De igual modo, a colocação de sinalização horizontal impede confusões sobre o sentido de faixas de circulação, como acontece na Rua do Campo Alegre entre o túnel e a via panorâmica. Ou que se devam mudar zonas de paragens de autocarros que estão situadas quase em cima de passeadeiras, propiciando a ocorrência de acidentes. Ou que se intervenha junto de grandes parques de estacionamento, designadamente de estabelecimentos do ensino superior, para que as filas para o acesso aos mesmos, se façam no seu interior e não no exterior embarrilando o trânsito. Situações que, quem anda pela cidade conhece, pelo que propomos que a Câmara crie um canal de comunicação com os Municípios onde estes possam apresentar propostas para a melhoria da mobilidade na cidade, a validar pelos competentes serviços municipais.

Creemos, também, que é importante avaliar o real impacto de diversas medidas tomadas, como são os casos do reperfilamento das ruas da Constituição e de Diogo Botelho (que passou a fazer-se em zigue zague), ou das Avenidas Brasil e Montevideu (com o estreitamento das vias para coexistência com ciclovia), ou da proliferação e “paliteiros” que, em muitos locais, mais nos parecem estorvar e facilitar o acidente, do que ajudar. Pelo que gostaríamos, em próxima oportunidade, que a Câmara nos fizesse chegar os resultados dessa monitorização e a apreciação que faz da mesma.

Ex.º Senhor Presidente da Assembleia Municipal do Porto,
Senhoras e Senhores Deputados
Ex.º Senhor Presidente da Câmara Municipal do Porto,
Senhoras e Senhores Vereadores,



Minhas Senhoras e meus Senhores,

A CDU está nesta Assembleia de mente aberta, procurando contribuir, efectivamente, para a melhoria da mobilidade no Porto. As inúmeras propostas que apresentamos, baseadas no nosso programa, no que reflectimos e no que aprendemos no processo de preparação desta sessão, traduzem esse contributo. Temos a expectativa de que todas as forças políticas aqui representadas terão o mesmo espírito construtivo que permitirá que a Assembleia Municipal cumpra o seu papel de fórum de debate e de prescritora de políticas municipais.

Porto, 27 de Janeiro de 2020

O Grupo Municipal da CDU – Coligação Democrática Unitária