

Exmo. Presidente da

Mesa do XXV Congresso Nacional,

A Comissão Política Distrital da JSD de Setúbal envia a V. Exa. a Proposta Temática que se anexa ao presente documento, com o intuito de ser apresentada e votada no 25º Congresso Nacional da JSD, que realizará nos dias 13 a 15 de abril de 2018.

A Proposta Temática, aprovada pela Comissão Política Distrital da JSD de Setúbal, tem a denominação: “Mobilidade: uma questão de igualdade territorial”.

Pela JSD Distrital de Setúbal

Mariana Contreira

(Secretária-Geral)

Setúbal, 3 de abril de 2018



XXV CONGRESSO NACIONAL DA JSD

Proposta Temática:

“Mobilidade: uma questão de igualdade territorial”

Subscritora:

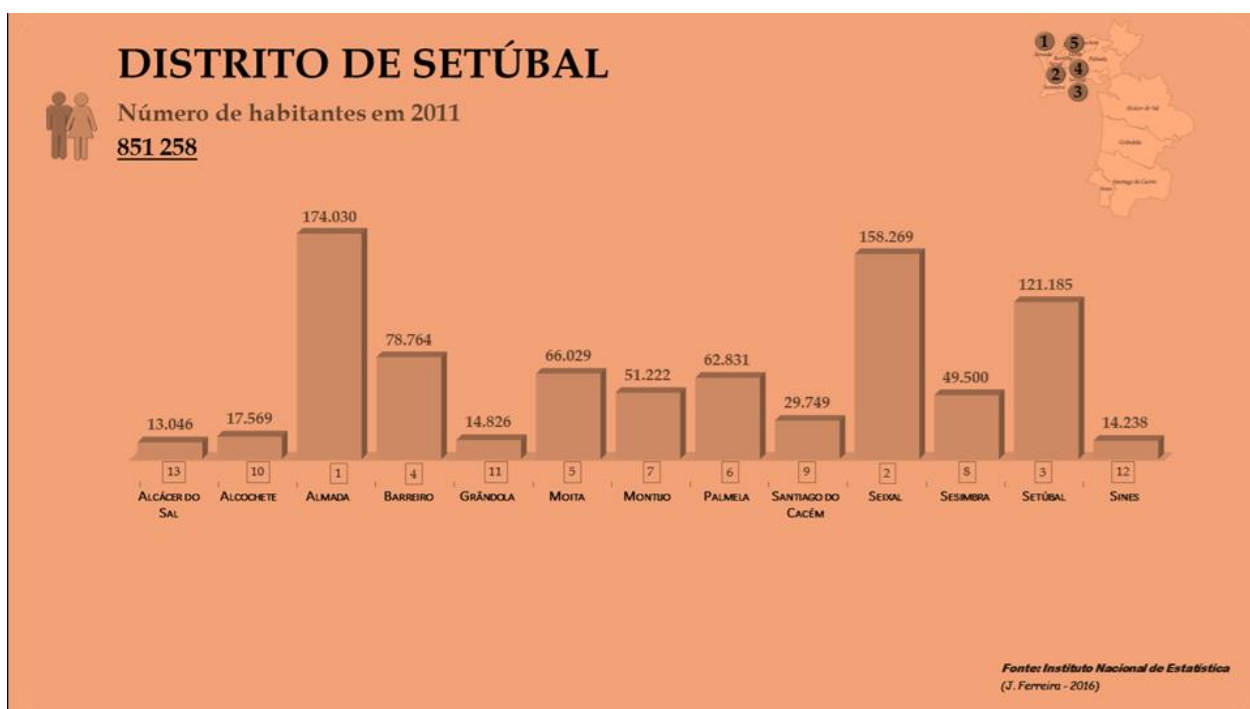
Comissão Política Distrital da JSD de Setúbal

Moção

Mobilidade: uma questão de igualdade territorial

O Distrito de Setúbal, que faz fronteira com os distritos de Lisboa, Santarém, Beja e Évora, tem uma extensão territorial de 5064 km² que o eleva à oitava posição, no que às dimensões diz respeito, em comparação com os restantes distritos de Portugal.

Com uma população de 850.000 habitantes, segundo dados oficiais dos últimos censos, é o terceiro distrito do país com maior número de pessoas com morada no seu território, só ultrapassado por Lisboa e Porto, estando estes dispersos pelos concelhos do seguinte modo:



No que diz respeito à organização político-administrativa encontra-se dividido em 13 concelhos e 52 freguesias, que se podem agrupar em dois grandes grupos correspondentes ao norte e ao sul do distrito.

Se por um lado temos um norte do distrito desenvolvido, urbano e cuja proximidade geográfica a Lisboa oferece um estímulo à melhoria das condições de vida dos seus

habitantes, por outro temos um sul do distrito subdesenvolvido, rural e isolado que fomenta a desertificação e levanta enormes barreiras a quem ali reside.

E é nesta divisão entre norte e sul que reside um dos principais desafios que se levantam aos agentes políticos: a mobilidade e a procura por soluções que transformem um distrito a duas velocidades num distrito coeso e interligado de forma eficaz e eficiente, promovendo assim uma maior competitividade económica, produtiva, turística e académica.

Uma estratégia de mobilidade na verdadeira conceção do termo ofereceria um contributo indispensável ao desenvolvimento do distrito como um todo e permitiria uma maior fixação de pessoas nos concelhos mais a sul. Tal estratégia tem de ser uma realidade num futuro próximo, sob pena de assistirmos a um completo abandono daqueles territórios e ao escalar da taxa de envelhecimento dos mesmos.

Porque um distrito interligado é um distrito coeso e é a garantia de uma maior igualdade de oportunidades para os seus jovens, independentemente do seu local de nascença, que seriam os maiores beneficiários presentes e futuros do desenvolvimento que daí adviria.

Quando falamos de mobilidade é importante compreender na perfeição aquilo a que nos referimos e para tal é imperativo que se expliquem os principais conceitos referentes à matéria em questão.

A mobilidade tem, para aquilo que aqui nos interessa, duas vertentes: a mobilidade espacial (caracterizada pelas deslocações de pessoas e bens num determinado espaço físico delimitado) e a mobilidade quotidiana (que são essas mesmas deslocações de pessoas no contexto das suas atividades quotidianas). Ou seja, a duplicidade de conceitos prende-se com a forma de os avaliar, sendo que no primeiro se avalia as deslocações per si e no segundo tem-se em conta as deslocações motivadas por obrigações quotidianas constantes como o emprego e a educação.

Em acréscimo, a mobilidade deve ser entendida sob o prisma de dois indicadores de base que são, na verdade, a chave de compreensão para futuras opções acerca destas matérias. O primeiro, a Mobilidade Distância, tem que ver com o número de deslocações por pessoa e por unidade de tempo. O segundo, a Mobilidade Tempo, diz respeito ao

total do tempo despendido nessas mesmas deslocações por pessoa e por unidade de tempo.

Estes conceitos e indicadores são essenciais para a compreensão das escolhas dos habitantes no que concerne aos meios de transporte utilizados e deveriam, também, ser a base das políticas públicas de interligação dos meios de transporte.

Mas se os conceitos e indicadores são essenciais, é também fundamental compreender que essas opções entre os meios de transportes disponíveis são tomadas de acordo com dois tipos de restrições: as restrições financeiras (que conduz à seleção do meio de transporte de acordo com o custo da sua utilização) e as restrições de tempo (que conduz à seleção do meio de transporte de acordo com o tempo que este demora a chegar ao destino pretendido).

É, portanto, no balanço entre as restrições, que reside a opção dos habitantes por determinado meio de transporte. E é na compreensão dos conceitos e dos indicadores de base que deve residir a atenção dos decisores públicos no desenho de planos de mobilidade integrada, pois só assim será possível implementar políticas públicas que combatam as insuficiências de hoje nos transportes do Distrito de Setúbal.

Uma verdade absoluta é que a mobilidade assenta, em primeira instância, nas infraestruturas físicas existentes e faz uso delas para garantir a deslocação de pessoas de um determinado ponto inicial até ao seu destino final.

Neste ponto é essencial conhecer aquilo que existe hoje no distrito de setúbal.

Em relação ao transporte rodoviário, seja ele coletivo ou individual, o distrito está servido por cinco troços de autoestrada [A2 (que liga Lisboa ao Algarve), A 12 (que liga Lisboa a Setúbal, passando pelo Montijo e Pinhal Novo), A13 (que liga a Marateca ao distrito de Santarém), A26 (que liga Sines e Santiago do Cacém ao distrito de Beja), A33 (que liga Almada ao Montijo passando pelo Seixal e Barreiro)] e por três Itinerários Complementares [IC 20 (que liga Almada às praias da Costa da Caparica), IC 21 (que liga o Barreiro à autoestrada A33) e IC32 (que liga o Barreiro a Alcochete, passando pela Moita e Montijo)].

Muito importante para os concelhos do norte são, também, as duas pontes que atravessam o Tejo e conectam o nosso distrito a Lisboa, com um enorme volume de tráfego conforme referido anteriormente

Na vertente rodoviária os territórios são servidos por várias companhias públicas e privadas: TST (Transportes Sul do Tejo), Rodalentejo e TCB (Transportes Coletivos do Barreiro).

Passando ao transporte ferroviário, de passageiros, o distrito encontra-se servido por dois troços: a Linha do Sul (que liga Campolide a ao Algarve, passando por Almada, Pinhal-Novo, Grândola e Ermidas-Sado) e a linha entre o Barreiro e Setúbal. De referir a existência de duas companhias de transportes, a Fertagus (privada) e a CP (pública) a operar no primeiro troço identificado. Merece também destaque o troço da Linha de Sines, que conecta o porto daquele concelho à linha do Sul para transporte de mercadorias.

Por sua vez, no que diz respeito ao transporte fluvial, o distrito de setúbal tem 6 estações fluviais para transportes de passageiros entre os nossos territórios e Lisboa, a saber: Barreiro, Cacilhas, Montijo, Porto Brandão, Seixal e Trafaria, todos operados em exclusividade pela Transtejo/Soflusa.

Assim, parece-nos de certa forma suficiente a oferta infraestrutural existente no distrito. E se isto é verdade, também o é que existe uma clara falta de estratégia por parte dos municípios da região e das entidades competentes para a realização de estudos e proposição de políticas públicas de mobilidade.

O pináculo da incompetência e da inoperância dá por nome de Associação de Municípios da Região de Setúbal. Uma associação financiada pelas Câmaras Municipais que pouco mais faz do que um Festival que vai saltando de localização pelos concelhos.

Uma vez o problema identificado (o da falta de ligação entre o sul e o norte do distrito e o da ausência de uma estratégia para a mobilidade integrada entre os vários concelhos), cabe-nos propor soluções.

Soluções que são, algumas delas, concretas e voltadas para a interligação entre os concelhos do norte e, outras tais, que visam a criação de mecanismos e entidades de

estudo relativamente à ligação entre o norte e o sul do distrito, com competências técnicas e políticas para o solucionamento dos problemas identificados.

Deste modo, a JSD Distrital de Setúbal propõe:

- Criação uma Entidade Regional para a Mobilidade;
- Criação um Plano Estratégico de Mobilidade Integrada;
- Pressionar o Governo para a solução dos problemas da Transtejo/Soflusa
- Pressionar o Governo para o alargamento faseado do Metro de Superfície aos Concelhos do Arco Ribeirinho Sul
- Construção de uma ponte rodo-ciclo-pedonal entre o Barreiro e o Seixal