

3/31/2017

## António Almeida Henriques – Presidente da Câmara Municipal de Viseu «Vamos conquistar muitos milhares de utilizadores para a nova rede de transportes»

A mui nobre “Senhora da Beira”, terra de Viriato, é hoje uma cidade apaixonante, que conseguiu fazer a ligação entre a tradição e a inovação. Em entrevista à Transportes em Revista, António Almeida Henriques, revela quais são os planos da autarquia para melhorar a mobilidade dos cidadãos de Viseu e como a falta de ligações ferroviárias e rodoviárias eficazes podem comprometer o desenvolvimento de uma cidade que quer ser conhecida como “A Melhor Cidade para Viver”.



**TRANSPORTES EM REVISTA (TR) - A Câmara Municipal de Viseu está a implementar um Plano de Mobilidade Urbana para médio e longo prazo, o MUV. Qual o conceito subjacente a este plano e quais os principais pilares que o suportam?**

**António Almeida Henriques (AAH)** – O MUV é sistema de mobilidade feito a pensar nos viseenses de hoje, na Economia e no Ambiente. Para continuarmos a ser “A Melhor Cidade para Viver” precisamos de transportes bem organizados e modernos, com novos serviços e linhas adequadas, com uma informação próxima e fidedigna, e que sejam amigos das

peças, da bicicleta, do Ambiente e de quem vive mais longe ou chega à cidade pela primeira vez. O MUV organiza-se em cinco grandes componentes: a nova rede de transportes públicos em autocarro, a nova rede de parques de estacionamento na cidade - ambos em fase de concurso público - a nova Central de Mobilidade de Viseu, que servirá de centro de gestão, o transporte “a pedido” para as freguesias mais periféricas e a nova rede urbana de ciclovias.

**TR - Quais foram as razões para decidir avançar com este plano e as novas políticas de mobilidade. Qual é o atual “estado da arte” da mobilidade em Viseu?**

**AAH** - O atual sistema de transportes públicos já não satisfaz e por isso é que estamos a mudá-lo, de uma forma integrada e com sentido estratégico. A qualidade de vida que temos e de que nos orgulhamos, a atratividade social e turística de Viseu e a nova dinâmica económica que estamos a gerar exigem modos de transporte simples, rápidos, acessíveis e ambientalmente responsáveis e uma resposta às necessidades de estacionamento automóvel que seja eficiente e justa. É isso que pretendemos. Uma cidade boa para viver e uma cidade boa para trabalhar, estudar e visitar quer autocarros novos e com sentido ecológico, quer um sistema de informação que chegue aos telefones de cada um, quer linhas dedicadas ao uso de bicicleta, quer serviços que respondam a quem vive na cidade e longe, seja durante a semana ou ao fim-de-semana.

**TR - Existem informações que mais de 20 entidades levantaram o caderno de encargos do MUV, apesar de apenas terem existido três propostas finais. Ficou satisfeito com este interesse?**

**AAH** – É um indicador positivo da qualidade do sistema que estamos a preparar. Se ele fosse mau ou sem sentido não haveria esta procura no concurso. É inovador e defende a qualidade de vida das pessoas. Acredito que vamos conquistar muitos milhares de utilizadores para a nova rede de transportes em autocarro e também para a rede das ciclovias urbanas. Quem chega a Viseu ou parte de Viseu para outros destinos terá também, na nova Central de Mobilidade, resultante da requalificação do centro municipal de transportes, outra qualidade no acolhimento e no serviço.

**TR - Quando é que a decisão final será tomada?**

**AAH** – A decisão está praticamente tomada, quer no que respeita ao concurso de transportes públicos como ao concurso de gestão dos parques e lugares de estacionamento. Faço votos para que não surjam agora obstáculos no fecho do processo. Viseu precisa e merece há já bastante tempo um sistema de mobilidade como este.

**TR - Porque decidiram concessionar a rede MUV a privados?**

**AAH** – O controlo é público e é municipal. O Município não abre mão de deter e gerir o sistema como um todo integrado e de concessionar as componentes para cujo serviço não

tem vocação nem competência. Hoje não faz sentido que uma Câmara administre diretamente frotas de autocarros, serviços de transporte ou parques de estacionamento. Há empresas especializadas que o fazem melhor do que o Estado. Os exemplos do país falam por si: as empresas públicas de transportes estão endividadas e têm dificuldades em modernizar-se. O melhor caminho tem sido o da concessão. O sistema, as linhas, os preços, as condições são definidas pelo Município, mas a prestação de serviços de especialidade é privada, com critérios de qualidade e controlo.

### **TR – Quais as soluções previstas para o financiamento do sistema?**

**AAH** – O sistema tem de ser sustentável. Será financiado pela sua própria utilização, daí a importância de conquistar utilizadores e promover a substituição do automóvel particular pelo transporte público. Entendo que assim defendo melhor os interesses dos meus municípios. Mas não só. Recusámos para o novo sistema de transportes em autocarros subidas de preços injustificadas. O preçário será socialmente justo e competitivo. Defendemos também as famílias e os estudantes na utilização do sistema e também quem vive mais longe com a adoção do transporte “a pedido”, que por um baixo preço passa a permitir o acesso à cidade, de dia ou de noite, e ao fim-de-semana. Defenderemos também os residentes da cidade no sistema de estacionamento automóvel, criando soluções específicas sobretudo para os períodos da noite. Independentemente disto, defendo, também, o princípio do utilizador-pagador. Algumas zonas da cidade reclamam rotação de estacionamento por uma questão de equidade social e animação comercial. Haverá neste caso uma política dissuasora do estacionamento egoísta.

### **TR - Que comentário faz à entrada em vigor do Novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros?**

**AAH** – Acredito no princípio descentralizador. Os municípios e as entidades intermunicipais têm melhores condições para definir e gerir o sistema. O Estado Central está demasiado longe para o fazer – e na verdade praticamente só o quis fazer em Lisboa e, em parte, no Porto. E não foram propriamente histórias de sucesso.

### **TR - A CMV já estava preparada para assumir responsabilidades ao nível da gestão dos transportes ou mobilidade? De que instrumentos de informação, estatísticos e de monitorização dispõem?**

**AAH** – É um enorme desafio, mas é irresistível. Os serviços do Município estão a fazer uma aprendizagem intensa e estamos a reforçar o know-how interno para consolidar estratégia, gestão e controlo do nosso sistema. Felizmente contamos com uma parceria do Centro de Inovação da IBM em Viseu, que está a desenvolver o sistema e as aplicações de informação para o MUV. Contaremos também com outros apoios da especialidade que ajudem a colocar no terreno um sistema amigo, simples, compreensível para as pessoas.

**TR - A entrada em funcionamento do MUV está em consonância e articulação com o Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes Viseu Dão Lafões (PIMT)?**

**AAH** – Em rigor, o MUV avançou primeiro, porque não podíamos esperar, mas houve uma preocupação em colocar os dois planos a falar. Essa integração do sistema local da cidade que é o centro nevrálgico social e económico com a mobilidade de toda a região é fundamental. As duas peças devem estar integradas.



**TR - Quais as competências da CIM Viseu Dão Lafões? É apenas responsável pela organização e gestão do transporte intermunicipal ou terá competências ao nível das áreas urbanas?**

**AAH** – A responsabilidade da CIM é ao nível do planeamento intermunicipal. Ao nível local, as Câmaras, como a de Viseu, têm assumido a responsabilidade dos respetivos sistemas. Será este o modelo no médio-prazo.

**TR - Viseu é uma das maiores cidades europeias em número de habitantes que não tem acesso ao transporte ferroviário. Acredita que ainda pode ser possível ver o comboio chegar novamente a Viseu, através da requalificação da Linha da Beira Alta?**

**AAH** – Começa por ser um compromisso público do Estado no Plano Estratégico dos Transportes, assumido em 2015, seja através de um ramal de ligação à linha da Beira Alta, seja por vida da nova linha, que defendo por ser a única verdadeiramente viável e competitiva, de ligação entre Aveiro e Salamanca. O sistema ferroviário na região precisa de Viseu para ganhar competitividade e atratividade, sobretudo na vertente de passageiros. A ligação de Viseu à ferrovia é um buraco negro no sistema. O nosso atraso na ferrovia pode comprometer seriamente o desenvolvimento económico do país e a competitividade internacional das nossas indústrias exportadoras, que se situam sobretudo no Centro-Norte. Infelizmente há uma falta de coragem e clareza a tolar esta questão que é estratégica.

**TR - Na sua opinião, os fundos comunitários que Portugal irá receber e que permitirão levar a cabo o “Plano de Investimentos em Infraestruturas – Ferrovia 2020”, estão a ser bem aproveitados?**

**AAH** – Não posso dizer que faça uma avaliação positiva. Simplesmente acho que os fundos

não estão a ser aproveitados. Poderão até ser gastos, mas isso é uma coisa diferente. As opções mais estratégicas e mais importantes, ligadas à ferrovia no Centro-Norte do país, à extensão e modernização dos portos, à requalificação do IP3, por exemplo, não saíram do papel. Pagaremos um preço alto por isso se o Governo continuar a fazer de conta ou a gerir promessas.

**TR – Há muito que os municípios desta região reclamam acessibilidades rodoviárias, seguras e eficientes. Qual a razão para que esta insuficiência tenha vindo a ser permanentemente adiada?**

**AAH –** É quase um mistério. É verdade que a requalificação ou o upgrade do IP3 poderia e deveria ter sido resolvido noutro tempo, há 12 ou 15 anos. Perderam-se oportunidades históricas. Houve um tempo em que os fundos comunitários eram mais abundantes para infraestruturas e em que a Comissão Europeia considerava ainda a rodovia uma prioridade. Hoje, depois de tantos excessos cometidos, sobretudo no litoral, parece quase um escândalo falar de investimentos em autoestradas. Mas a verdade é que uma ligação moderna, rápida, segura e eficaz entre Viseu e Coimbra está por fazer e é indispensável. O IP3 converteu-se num símbolo negativo. Símbolo de atraso e de morte.

**TR - Viseu também quer ser um exemplo, a nível nacional, no âmbito das Smart Cities, tendo já captado grandes investimentos de empresas tecnológicas, como a IBM e Altice. Qual a estratégia para atingir este objetivo?**

**AAH –** Viseu construiu nos últimos anos um cluster tecnológico onde radicam gigantes como a IBM, a BizDirect ou a ALTICE, mas também projetos de empreendedorismo tecnológico local como a ENAME e a TOMI World. É uma conquista de uma nova política de atratividade empresarial que está a reposicionar a cidade para a economia da inovação e do conhecimento. O Centro de Inovação da IBM de Viseu, aberto em Novembro, é um selo especialmente poderoso nessa afirmação. Esse cluster de empresas terá um papel ativo não apenas no desenvolvimento dos seus negócios e na criação de centenas de postos de trabalho qualificado, mas também no desenvolvimento de soluções de “Smart Cities” para a cidade de Viseu. É um ganho a dobrar. Queremos afirmar Viseu como um “living lab” de tecnologias que contribuam para a qualidade de vida, para a eficiência urbana, para a mobilidade inteligente.

*por Pedro Costa Pereira*

**Por:**

**Fonte:**