

# **Contributo do GEOTA para a Consulta Pública da Avaliação Ambiental Estratégica do PETI 3+**

(Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas | Horizonte 2014-2020)

---

***“Mobilidade Precisa-se”***

**21 de Novembro de 2014**

## Índice

### I. INTRODUÇÃO

### II. SUMÁRIO EXECUTIVO

### III. PRIORIDADES E ORIENTAÇÕES

#### III.1. Deficiente cobertura dos principais destinos turísticos.

- a. Algarve
- b. Grande Lisboa
- c. Grande Porto e Alto Douro
- d. Oeste
- e. Alentejo

#### III.2. Mobilidade na Grande Lisboa.

- a. Sistemas existentes
- b. Sistema tarifário
- c. Investimento Ferroviário

#### III.3. Portos e aeroportos.

#### III.4. Portos secundários.

#### III.5. Linha do Norte.

#### III.6. Electrificação.

### IV. APRECIÇÃO GERAL

### V. APRENDER COM O PASSADO



**Missão:**

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

Organização Não Governamental de Ambiente, de Utilidade  
Pública, com actividades desde 1981

## I. INTRODUÇÃO

O GEOTA – Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente – é uma ONGA de âmbito nacional, de Utilidade Pública com mais de 30 anos de actividade.

O GEOTA defende que é indispensável considerar o Ambiente como um factor central de desenvolvimento. O GEOTA defende também que o conceito de Ambiente engloba não só a Natureza mas também a paisagem humanizada, os valores culturais, a qualidade de vida das pessoas e a gestão dos recursos naturais.

O GEOTA apresentou em 2013 o resultado de um projecto iniciado em 2006, o Relatório da Reforma Fiscal Ambiental: fiscalidade e incentivos no sector energético, onde se inclui uma abordagem aos problemas e desafios do tema dos Transportes em Portugal e onde se identifica a falta de uma Estratégia para a Mobilidade e Transportes.

O GEOTA deu em Abril de 2014 o seu contributo para a consulta pública sobre a concessão dos serviços metropolitanos de transporte de passageiros, onde incluiu também a sua apreciação geral do PETI 3+.

O GEOTA participa com o presente documento na consulta pública da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas elaborada pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I.P. (LNEC).

O relatório e os resultados da respectiva consulta pública deverão ser tidos em conta na elaboração da versão final do PETI 3+ e é com esse objectivo que o GEOTA apresenta agora o seu contributo.

## II. SUMÁRIO EXECUTIVO

O PETI e respectiva AAE sofrem uma visão estreita do que seria uma estratégia de transportes. Todo o foco é colocado na infra-estrutura, sem qualquer preocupação de custo/eficácia; a experiência das SCUT demonstra que esta abordagem é desastrosa. Há que partir do diagnóstico, definir metas atingíveis e coerentes, e seleccionar medidas custo-eficazes para alcançar tais metas.

Os indicadores de mobilidade actuais são desastrosos. Transporte de passageiros (% pkm): carros 89%, autocarros 7%, ferrovia 4%. Transporte terrestre de mercadorias (% tkm): rodovia 86%, ferrovia 14%. Temos uma densidade elevada de auto-estradas, a maioria das quais seria substituída com serviço semelhante e muito menor custo por itinerários 1x1. A rede de transportes foi mal planeada durante décadas, contribuindo para disfunções graves de ordenamento do território. Os transportes consomem 37% da energia final do País e geram uma fracção semelhante de emissões de GEE. Nas áreas metropolitanas, especialmente Lisboa e Porto, temos problemas graves de congestionamento, má qualidade do ar, falta de intermodalidade, tarifários mentecaptos (na AML chegaram a atingir 3000 títulos diferentes) e preços demasiado elevados para o poder de compra dos cidadãos.

Destas disfunções, bem conhecidas, decorrem duas grandes prioridades: (i) nas áreas metropolitanas, transferência do automóvel individual para o transporte colectivo operado em rede; (ii) na longa distância, passar do uso quase exclusivo da rodovia para uma logística integrada centrada na ferrovia, com nós nas principais cidades, portos, aeroportos e plataformas logísticas.

### Medidas essenciais nas áreas metropolitanas:

- Meta para 2020: distribuição modal na AML e AMP de 50% TI-TC;
- Unificar compulsivamente os tarifários: máximo de 30 títulos diferentes em cada AM, adaptados à procura moderna e à maximização de utentes;
- Melhoria radical da informação ao público e coordenação de horários;
- Investimento seleccionado, custo-eficaz, na electrificação dos transportes colectivos urbanos e suburbanos: comboio, metro, eléctrico, trolley;
- Criação de mecanismos de financiamento com origem nas ecotaxas dos combustíveis, por forma a viabilizar TC com melhor nível de serviço;
- Facilitar os modos suaves e em especial complementaridade TC-bicicleta.

### Medidas essenciais na longa distância:

- Avançar para a rede ferroviária ERTMS (norma europeia). Planear uma verdadeira rede, com malhas e flexibilidade, suportando passageiros e carga. Pensar as prioridades seguintes de para a rede ERTMS e sua convivência durante décadas com a bitola ibérica;
- Priorizar ligações de passageiros intercidades;
- Na carga, priorizar portos de Sines, Setúbal e Leixões, por esta ordem.

### III. PRIORIDADES E ORIENTAÇÕES

Que principais problemas apresenta, no domínio dos transportes terrestres, o espaço continental português?

**III.1. Deficiente cobertura dos principais destinos turísticos.** O presente quadro económico do país recomenda todas as iniciativas plausíveis para fomentar investimento em Portugal e a forma mais imediata que reveste esse investimento é o turismo. Independentemente da divisão do território em regiões turísticas institucionais, partição que até pode não aderir com perfeição à realidade física porque obedece a outros parâmetros, e da circunstância muito peculiar de quase todo o território português apresentar elevado potencial turístico, perfilam-se cinco principais regiões a ter em especial atenção:

- a. Algarve
- b. Grande Lisboa
- c. Grande Porto e Alto Douro
- d. Oeste
- e. Alentejo

- a. **Algarve.** A configuração do Algarve, espécie de cidade linear com cerca de um quarto de milhão de habitantes que cresce muito significativamente nos meses de verão pelo facto de ser principal destino turístico do país, sugere, para o serviço de passageiros, um sistema articulado em três vias, sensivelmente paralelas – uma estrada de distribuição não marginal (que é a existente EN 125, a reperfilar como avenida de faixas separadas com rotundas distribuidoras de quando em quando), uma autoestrada para viagem rápida ou longínqua (é mínimo o seu interesse nas pequenas deslocações, muito frequentes na região) e um caminho-de-ferro moderno (via dupla [parcial] electrificada, material automotor, frequências elevadas), servindo, diretamente ou mediante correspondências rodoviárias eficazes, grandes geradores hoje ignorados – aeroporto internacional de Faro, marina internacional de Vila Moura, universidade do Algarve, ligação fluvial a Aiamonte. Toda a

problemática da deslocação na cidade linear Algarve deveria ser apreciada e estudada globalmente, independentemente das divisões municipais e das áreas de influência dos operadores e gestores de infraestruturas porque as disfunções são numerosas. A partição da CP em duas entidades não melhorou o funcionamento do serviço ferroviário e a extinção das Direções de Estradas, entidades de âmbito distrital e com um peso tradicional de muito relevo junto do grande público, foi uma modernização desastrosa.

- b. **Grande Lisboa.** No sistema de transportes de passageiros da Grande Lisboa, ao contrário dos outros, o peso do factor turístico não parece ser dominante pelo que será incluído nouro capítulo.
- c. **Grande Porto e Alto Douro.** O sistema de transporte de passageiros do Grande Porto tem um traçado muito satisfatório que permite a ligação fácil das cidades dispostas em coroa à sua volta, desde Póvoa de Varzim a Espinho, num arco bem definido do qual o binómio São João da Madeira – Santa Maria da Feira é a flagrante exceção. A correção desta assimetria poderia ser feita, de uma forma económica, convertendo a exploração do sistema de via estreita do Vale do Vouga, tornando-o independente do operador geral e melhorando as condições de correspondência em Espinho. Numa zona acidentada, como é a região em causa, uma via estreita inserida historicamente no centro das muitas povoações e eventualmente electrificada, pode alterar significativamente as condições de mobilidade local. Existem muitos exemplos destes na Europa Central e até na vizinha Espanha, onde a via estreita apresenta serviços de elevada qualidade e, especialmente, é muito estimada. A reanimação da linha do Vouga, reclamando investimentos modestos, seria aqui particularmente ajustada, dada a disposição linear dos aglomerados e a orografia adversa. Quanto ao Alto Douro parece manifesto que uma região que tem uma elevada cotação no conjunto dos monumentos turísticos mundiais carece de ser atravessada por uma ferrovia de qualidade que já existiu e que uma reiterada miopia comercial do operador ferroviário em tempos abandonou. A reposição da linha entre o Pocinho, término atual, e Barca de Alva, permitiria um acesso turístico que hoje, por dificuldades da rede rodoviária, está quase limitada ao serviço fluvial. (A reposição da linha de Barca de Alva a Fuente de San Esteban, construída no século XIX por portugueses, entretanto abandonada e hoje provavelmente

impossível de restabelecer, seria a mais curta, a mais rápida e provavelmente a mais barata ligação do porto de Leixões à Europa além-Pirinéus e a Madrid, ligação cujo interesse não parece necessário sublinhar).

- d. **Oeste.** Ao longo de um arco de cerca de 100 quilómetros, de Torres Vedras a Leiria, existe um enorme herbário de quase todas as modalidades turísticas imagináveis – monumentais, arqueológicas, religiosas, termas, balneares, montanhistas, espeleológicas, industriais, agrícolas, florestais – adossado a um litoral rico e variado que colocou recentemente o nome de Portugal nos noticiários de todo o mundo, com o *surf* da Nazaré e de Peniche, e que é servido por uma linha férrea anacrónica, com um desinteressante e antiquado programa de exploração que, ainda por cima, poderia ser uma importante alternativa ao eixo ferroviário Lisboa-Porto, na sua metade inferior, se fosse duplicada e electrificada. De salientar, neste conjunto, a importância do Santuário de Fátima (cerca 5 milhões de visitantes por ano, valor da mesma ordem de grandeza do número de passageiros do aeroporto de Faro) que, em 2017, será certamente polo de interesse mundial com a comemoração solene do centenário das aparições e que continua incompreensivelmente desligado de outros santuários afins (nomeadamente Santiago de Compostela); aparentemente, trata-se de um nicho de mercado abandonado e de um investimento urgente (a solução do problema crónico do acesso ao Santuário de Fátima) que não figura nos mapas de investimento. Além disso, o encerramento das fronteiras ferroviárias de Elvas e Marvão e a condução de todo o tráfego internacional por Vilar Formoso (perigosa fragilidade do sistema atual, particularmente agravada pelo corte na ligação Belmonte – Guarda, que inutiliza a historicamente importante malha das Beiras), recomendaria o encaminhamento desse tráfego pela linha do Oeste, de Alfarelos para Sul, por servir zona mais populosa e mais rica, hipótese essa já sugerida ao operador ferroviário mas nem sequer analisada.
- e. **Alentejo.** A política de transportes dos últimos anos, no que respeita ao Sul do território, tem privilegiado a aceleração das ligações de Lisboa e Porto ao Algarve, quer por rodovia, quer por ferrovia, o que empalideceu o valor do Alentejo como zona de atração turística. Todavia, atualmente, a procura pela ruralidade, pelos espaços não poluídos, pela natureza ainda não intervencionada está a inverter discretamente esta tendência e hoje o Alentejo, e



nomeadamente alguns dos seus melhores rincões (Costa Vicentina, vale do Guadiana, algumas serras), são destino de uma procura mais seleta e culta que não se revê nas grandes massas e grandes destinos turísticos e para a qual as virtudes de um caminho-de-ferro não acelerado, discreto e de qualidade se ajustam perfeitamente. O nosso sistema de transportes tem sido orientado erradamente pelos dogmas do “Quanto mais depressa, melhor” e “Quanto maior a taxa de ocupação, melhor” ou seja, a velocidade e a ocupação surgem frequentemente como variáveis de encanto para o investimento, com resultados por vezes disparatados (caso dos *catamarans* oceânicos na travessia do Tejo em Lisboa) ou negativos (caso do excesso de lugares em pé nos autocarros urbanos) e a destruição da rede alentejana de ferrovias, que poderia ser explorada com meios ligeiros e enorme contenção de recursos, é o exemplo acabado dessa política errada. Muito do Alentejo disponível, que é ainda uma enorme reserva turística na sua especialíssima e variada paisagem e noutras componentes cuja estima está internacionalmente crescendo – ruralidade, gastronomia, tempo dilatado, horizonte longínquo, cultura popular genuína e não “plastificada” – não se compagina com o turismo massificado, motorizado e acelerado.

**III.2. Mobilidade na Grande Lisboa.** Verificam-se, no sistema rodoviário de deslocação de pessoas na relação quotidiana casa-emprego, algumas resistências de valor variável com o local e o tempo mas, à escala nacional, a única relevante diz respeito à Grande Lisboa. Esse problema é considerável e não tem solução fácil, não só porque a morfologia do estuário do Tejo requer medidas audaciosas e pouco convencionais, diferentes das cidades que normalmente servem de padrão à inteligência corrente do sector, mas também porque, na sequência dessa enorme inovação, mesmo à escala mundial, que foi a introdução do passe intermodal na Grande Lisboa (crismado, por infelicidade, como passe social), a gestão do sistema foi abandonada, a sua lógica deturpou-se, a evolução esclerosou e hoje é muito difícil reverter ao passado para retomar linhas mais sadias de evolução. Não cabe, nos limites e propósitos deste documento, analisar tão grande problema mas há que ter em conta que, neste processo dramático de longas filas de espera que acompanham inexoravelmente o fluxo e refluxo diário de centenas de milhares de residentes da Grande Lisboa, se perdem, diariamente, milhões de horas de trabalho e milhões de euros em combustível

queimado sem utilidade, pelo que as intervenções nesta área se revestem de urgência. Podem-se fazer, contudo, algumas sugestões de melhoria ao quadro atual que reclamam pouco ou nenhum investimento.

- a. Sistemas existentes.** Os subsistemas existentes apresentam grandes margens de melhoria de funcionamento que deveriam ser ensaiadas o mais depressa possível com vista a assim melhorar a definição dos investimentos em falta (por exemplo, reordenamento da rede da Carris no que respeita a localização e extensão das carreiras, mapa de términos e critérios de frequências, revitalização do transporte fluvial, extensão dos serviços da Margem Sul para terminais da Margem Norte, remodelação do horário da linha de Cascais, revisão dos critérios de interfaces entre sistemas distintos, reformulação do modelo ferroviário, etc.). Há muito campo para melhorias no dispositivo atual, estranhamente paralisado num modelo que, ao contrário do que acontece na generalidade dos países de referência, continua a perder passageiros e a reduzir meios numa reiterada evidência de inadequação.
- b. Sistema tarifário.** A multiplicação desordenada dos títulos de transporte diferentes – que hoje atinge o número inverosímil de 3000 – é um dos obstáculos mais significativos para qualquer ordenamento do sistema. O tema é muito conhecido, não vale a pena elaborar mais sobre o assunto. A falta de resposta relaciona-se com o modelo institucional vigente, que não funciona com clareza e correção, e o retorno à matriz municipal, satisfatória em meios de menor dimensão, bem como a privatização pura e simples, ambas hipóteses *sub judice*, não darão, por si só, solução ao problema.
- c. Investimento ferroviário.** São apresentados dois investimentos ferroviários – extensão da linha azul do Metro a ligar com a linha de Sintra e remodelação da linha de Cascais. Quanto á primeira poderá comentar-se ser talvez a menos interessante e reprodutiva de todas as extensões (talvez estender a linha Vermelha a Campolide, Amoreiras, Campo de Ourique, Alvito e Miraflores, como foi já planeado pelo Metro, servisse mais e melhor a cidade e permitisse ligar o Aeroporto à linha do Sul apenas com um transbordo, ligação essa de evidentes vantagens); quanto à segunda, talvez fosse interessante ser mais ousado e mais radical na recuperação da linha de Cascais, dados os investimentos a ter em conta, considerando a migração da bitola para a dimensão standard e permitindo assim que a linha

verde do metropolitano alcançasse Cascais sem ruptura de carga. O planeamento dos transportes na Região da Grande Lisboa – e, em geral, em todo o território – está muito formatado pelo padrão empresarial, por um lado, e pelo padrão municipal, por outro, molduras que, mostra a experiência, são totalmente inadequadas para interpretar as linhas de força das deslocções. Independentemente de outros requisitos, a reforma das instituições que se ocupam de transportes e a retoma dos extintos organismos de estudo, planeamento, regulação e conselho, naturalmente com figurinos modernizados, parecem ser condições *sine qua non* para se proceder à profunda alteração do modelo de deslocação urbana-periurbana que as condições económicas do país exigem e que a “mão invisível” manifestamente não logrou alcançar. Como comentário marginal, a anunciada incorporação da Refer na empresa Estradas de Portugal parece aberrante e cria um organismo que é exatamente o oposto às instituições consagradas que se julga serem de ressuscitar.

**III.3. Portos e aeroportos.** Os portos e aeroportos têm normalmente o nome da localidade onde se situam mas esta denominação é ilusória porque alguns deles (poucos) adquirirão, pelo uso, dimensão nacional face ao território que servem. Estão nesse caso os três portos principais (Leixões, Lisboa e Sines) e os três aeroportos principais (Pedras Rubras, Portela e Algarve) e parece não haver território nem população para mais, nem de uns, nem de outros. A estes portos e aeroportos há que conferir dimensão territorial alargada ou, se quisermos, *hinterland*, o que só se consegue com boas vias de comunicação. No que respeita a aeroportos há que corrigir a defeituosa ligação do aeroporto do Algarve, dito de Faro, porque a carência de uma ligação pesada imediata injeta, na saturada EN 125, tráfego automóvel de substituição já indesejável. No que respeita a portos, a ligação natural de Leixões, que seria por Barca de Alva, hoje está irremediavelmente truncada por falta de visão estratégica e há que rebater toda a sua exportação/importação não local e por ferrovia sobre a Linha do Norte, com consequências ou reclamando medidas que veremos adiante. Já Sines põe uma questão diferente: tem-se insistido em considerar que a sua saída implica a vinda mais a Norte para retomar o eixo Poceirão-Caia. Todavia, a saída de Sines pelo Sul, via Funcheira-Beja-Casa Branca-Évora, reconstruindo a via Évora-Estremoz-Vila Viçosa e ligando uma destas últimas localidades a Elvas permitiria uma solução muito mais barata, tecnicamente

menos exigente e quase independente de outros tráfegos, que é uma mais-valia a ter sempre em consideração. De referir que a sobreposição passageiros + mercadorias é, na ferrovia, inconveniente e tanto mais o será quanto maior for a diferença entre velocidades máximas praticadas num e noutro caso e que, para o caso das mercadorias, não carece de ultrapassar os 100-120 km/hora. Esta é uma preponderante a ter em conta.

**III.4. Portos secundários.** Dos portos secundários onde se irão realizar investimentos merecem uma particular referência o porto da Figueira de Foz e o porto de Aveiro. O primeiro justificou, em seu tempo, a construção de uma linha férrea que pretendia ligar a então vila, o seu porto e a sua excelente praia a Castela e Leão, tornando o local uma estância balnear de características internacionais onde iria nascer, em 1927, o primeiro casino da península. A linha da Beira Alta, gerida por uma empresa do mesmo nome, intersectou a linha do Norte na Pampilhosa e o traçado continuou, via Cantanhede, até à Figueira da Foz, tendo sido inaugurada em 1882, ano em que Figueira da Foz foi elevada a cidade, dinâmica que amorteceu quando a Companhia da Beira Alta foi absorvida pela CP (1946). Presentemente o itinerário Figueira da Foz – Vilar Formoso está todo electrificado (o hiato na electrificação deste itinerário verifica-se apenas no lado espanhol) e o porto fica a escassos metros da estação; se tivesse sido electrificado o troço Figueira da Foz – Cantanhede – Pampilhosa, em lugar de ter sido encerrado à exploração, estaria disponível um itinerário completo “porto de mar – Espanha” em regime exclusivo, isto é, sem sobreposição com o tráfego da linha do Norte, nem com o complexo serviço suburbano de Coimbra. Estas características não se verificam no porto de Aveiro onde não há possibilidade de construir uma linha de penetração perpendicular à linha da costa por razões da complexa orografia, onde as instalações portuárias conflituam com um delicado ambiente lagunar, a preservar, e no qual qualquer saída ou entrada de mercadorias terá de ser encaminhada pela linha do Norte, para Norte ou para Sul, agravando os já complexos problemas da sua gestão – o que equivale a dizer que a expansão do porto de Aveiro estará sempre irremediavelmente comprometida. Daí a fraca utilização que a componente ferroviária do porto tem tido, irrelevante face ao dispendioso investimento, e que não depende de carência de investimentos mas da sua inserção geográfica, insusceptível de correção, e, muito provavelmente, também da circunstância das cargas

dominantes terem carácter local e gerarem pequenos trajetos da origem para o porto ou deste para o destino, assim caindo inelutavelmente na área de exploração económica da rodovia. Face a estas premissas não se compreende a insistência em continuar a prosseguir com investimentos num porto com estas limitações, e situado, além disso, a uma distância tão pequena de Leixões que não permite conferir-lhe dimensão nacional mas apenas local.

**III.5. Linha do Norte.** Pode parecer estranho, num documento desta natureza, fazer uma referência quase didática a uma única linha férrea mas a importância que esta linha tem em todo sistema nacional justifica um capítulo separado. A configuração do território e as suas orografia e hidrografia cunharam a zona litoral como a zona privilegiada para a sua ocupação e determinaram a existência de um eixo Lisboa – Porto que ao longo da história tem tido diversas materializações e do qual irradiam linhas de penetração, igualmente com diferentes materializações. Entre Tejo e Guadiana esta lógica não é dominante e as configurações são mais difusas mas a tentativa de criar uma linha paralela ao litoral pelo meio do território – o notável propósito de Duarte Pacheco com a EN 2 do Plano Rodoviário de 1945 Chaves-Faro – não teve resultado e não alterou esta tendência de convergir para o litoral. No que respeita à ferrovia, verifica-se que na fase da sua maior expansão – década de 40 do século passado – o caminho-de-ferro nacional, unificado depois da 2ª Guerra Mundial numa única empresa, perdeu qualquer *élan* competitivo e cristalizou no modelo da fusão que consistia numa única via dupla de longo curso (linha do Norte), poucas malhas, quatro importantes (Beiras, Oeste, Alentejo Sul e Alentejo Norte, sendo que esta nunca funcionou como tal) e quatro menores e de interesse local. Esta configuração foi posteriormente minimizada pelo encerramento das linhas alentejanas, pelo corte do troço Belmonte-Guarda, pelo encerramento de todas as outras malhas, com exceção da linha do Vouga, e pelo quase total desaparecimento da via estreita até em locais onde hoje seria objecto de alargada procura turística. Este dispositivo, quase totalmente arborescente, impõe um desempenho muito exigente à linha do Norte, matriz e tronco de todo o sistema, e obriga a que a sua projetada reabilitação seja precedida de um alargado e cuidadoso planeamento estratégico. Dadas as dificuldades, urbanas, ambientais e financeiras em multiplicar o número de vias e em construir equipamentos ferroviários em meio urbano, a solução, noutras redes, está presentemente a ser encaminhada para soluções de *software* – horários

cadenciados, separação de tráfegos, redução das velocidades máximas, aumentos de frequência, redução do número de estações, etc. É assunto que escapa ao alcance deste documento mas torna-se imperioso anotar que facilmente outras decisões sobre investimentos ferroviários ou portuários acabam, no seguimento e pela lógica de sistema, que nem sempre ocorre, atingindo a linha do Norte e assim agravando a sua já muito difícil gestão, pelo que pareceu indispensável fazer este reparo.

**III.6. Electrificação.** O excesso de produção de energia eléctrica, consequência de investimentos consideráveis na produção eólica, evidenciou um problema que não se pode escamotear – a tração eléctrica ainda não se aplica facilmente, economicamente e generalizadamente ao transporte individual e esta transição pode demorar muitos anos, não sabemos quantos. Esta perspectiva recomenda que se encare como investimento prioritário não só a electrificação integral das redes ferroviárias existentes como a sua expansão em formas modernas e mais ligeiras de transporte colectivo de passageiros que poderiam resolver muitos dos problemas anteriormente enunciados, reduzindo a factura dos combustíveis fósseis, o congestionamento urbano, a poluição dos centros urbanos (caso de Lisboa) e o enorme desperdício que o presente modelo urbano/suburbano de deslocações diárias repetidamente origina.

## IV. APRECIÇÃO GERAL

A AAE apresentada pelo LNEC faz uma caracterização do objecto de avaliação tendo em conta as suas relações com um quadro estratégico de referência e identifica os factores críticos numa perspectiva de desenvolvimento sustentável.

As conclusões deste relatório salientam oito aspectos sobre o objecto de avaliação relativamente a:

- 1) Instrumentos de política geral e de financiamento
- 2) Competitividade e Emprego
- 3) **Ordenamento do Território**
- 4) **Transportes e Infraestruturas**
- 5) Energia e Clima
- 6) Qualidade do Ar
- 7) Biodiversidade, Conservação da Natureza e Florestas
- 8) Mar

O GEOTA destaca da redacção deste relatório as conclusões relativamente ao **Ordenamento do Território** e **Transportes e Infraestruturas**, por considerar que estes são os aspectos preponderantes e, literalmente, de base no que é um Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas, para os quais todos os outros convergem.

É nestes 2 aspectos basilares que o relatório faz as principais críticas. Os restantes são analisados positivamente na sua generalidade, acabando por concluir que, em termos globais, há um “balanço positivo entre efeitos e contributos”.

**O GEOTA discorda profundamente desta conclusão que aponta para um “balanço positivo em termos globais” quando o que são os aspectos preponderantes são as fragilidades do Plano:**

### 3) Ordenamento do Território:

*“O PETI3+ não é apenas compatível com o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) como contribui de forma significativa para o concretizar, ao estabelecer um quadro de referência para os investimentos prioritários em infraestruturas de transportes no horizonte 2014-2020 que está em linha com as opções estratégicas de desenvolvimento territorial e com o modelo territorial preconizado no PNPOT.(...)”*

### 4) Transportes e Infraestruturas

*“(...) No entanto, a incorporação de objetivos relativos à descarbonização do setor dos transportes não está devidamente materializada e interligada com esses objetivos.*

*(...) Quanto aos instrumentos estratégicos nacionais para os Transportes e Infraestruturas, o PETI3+ assume os vetores de atuação prioritária do Plano Estratégico de Transportes (PET), de 2011, constituindo-se como um seu prolongamento. Carece, no entanto, de maior explicitação quanto à observância de condições exigidas no PET para a seleção dos investimentos prioritários, nomeadamente as da existência de saldo custo-benefício positivo e da não existência de alternativa mais eficiente.*

Organização Não Governamental de Ambiente, de Utilidade Pública, com actividades desde 1981

*(...) O Plano Nacional para a Eficiência Energética (PNAEE) e o Plano Nacional para as Energias Renováveis (PNAER 2020) não são abordados no PETI3+ que não inclui informação sobre o mix considerado na produção de energia nos transportes, o que seria importante no contexto do impacto ambiental dos projetos.*

*(...) O PETI3+ não aborda a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) que se relaciona com os investimentos no setor rodoviário e no transporte público de passageiros. Não obstante, é previsível que a implementação do PETI3+ contribua, de uma forma geral, para a redução da sinistralidade rodoviária (...)*

O GEOTA considera assim evidente a necessidade de reflexão sobre o que são as necessidades e Mobilidade do País para além de sectores específicos. E é essa a principal lacuna do PETI 3+, sublinhada na AAE de forma incontornável.

Para isso é preciso reconsiderar as condições que são dadas às empresas e trabalhadores para que possa ser possível uma produção e crescimento de forma alargada, sustentável e com uma visão de futuro.

*“As empresas industriais não podem almejar padrões elevados de produtividade se não estiverem atualizadas face às tendências internacionais e às melhores práticas do seu setor. Este investimento em modernização, para além dos benefícios diretos de curto prazo, gera também benefícios de médio-longo prazo (...)*

*Em Portugal temos um problema de reduzido valor acrescentado bruto por capital empregue ou por trabalhador (...)*

*Existe uma correlação forte entre a produtividade dos trabalhadores e as condições que as organizações lhes proporcionam (...)*

*in Principais desafios da indústria em Portugal – 2013, Uma abordagem coerente para a dinamização do sector, PwC*



## V. APRENDER COM O PASSADO

Continua a não haver em Portugal política de transportes coerente, com consequências graves em matéria de ambiente, energia e ordenamento. Portugal precisa desesperadamente de uma estratégia de mobilidade e transportes **numa perspectiva global do que são as necessidades do país para a Mobilidade.**

### Equilíbrio financeiro

O equilíbrio financeiro dos transportes públicos tem de ser conseguido não pelo corte de custos, sacrificando a qualidade do serviço, mas pelo contrário: através da captação de novos utentes à custa de um melhor serviço e melhores taxas de ocupação dos meios existentes. O Estado terá sempre que suportar parte dos custos do transporte público, porque se trata de um investimento custo-eficaz; mas isso deve ser feito de forma transparente, idealmente recorrendo a receitas próprias obtidas com taxas sobre o uso do transporte individual.

### Complementaridade de modos de transporte na mobilidade urbana

Outros modos de transporte emergentes, e.g. o carro eléctrico e a bicicleta, embora devam ser incentivados, serão necessariamente marginais ainda durante muitos. Devem ser contemplados em acções de renovação urbana, mas não podem ser entendidos como alternativas ao automóvel individual para o grosso das deslocações. Um nicho particular com boa relação eficácia/custo é a complementaridade entre o transporte público e a bicicleta .

### Definição de Prioridades

No sector dos transportes, todo o planeamento das últimas duas décadas privilegiou o automóvel individual e as obras públicas, desprezando totalmente indicadores de mobilidade, custo/eficácia, eficiência energética, ordenamento do território e impactes ambientais.

A grande maioria das ex-SCUT foi elevada a auto-estrada a pretexto de “previsões” de tráfego fictícias, ou baseadas em critérios sem qualquer fundamento técnico: em 2011, ainda antes do agravar da crise económica e da instalação de portagens nas ex-SCUT, 65% das auto-estradas tinha tráfego significativamente inferior ao previsto em muitos casos menos de metade. Isto é duplamente grave:

- primeiro, porque na maioria dos casos esses estudos foram desenvolvidos exclusivamente pelos proponentes dos projectos, que eram os principais interessados em empolar os valores de tráfego para justificar obras mais caras;

- segundo, porque os serviços públicos e/ou os decisores políticos se demitiram de uma análise séria das “previsões” de tráfego, aceitando um modelo financeiro ruinoso para o Estado.

Tratou-se de uma longa série de casos de gritante incompetência, má-fé, ou ambas as coisas.

### Processo de Decisão

O programa de concessões SCUT foi mal dirigido desde o início. Foi iniciado sem qualquer avaliação prévia sobre a sua economia, eficiência e eficácia, face ao modelo tradicional, via orçamento do Estado. Na fase de concurso, houve vários aspectos obscuros que, como refere o Tribunal de Contas (TC) na auditoria de 2003, contribuíram para o enfraquecimento da competitividade e comparabilidade das propostas e do respeito pelos princípios da concorrência e igualdade entre os concorrentes (TC, 2003).

**O GEOTA exige que se aprenda com os erros do passado, que se reflita profundamente sobre o que é uma visão efectivamente global do país e que todas as propostas e projectos fundamentem e expliquem como são a melhor alternativa para um desenvolvimento sustentável.** Tudo isto requer a definição de uma base muito clara do que são as necessidades de mobilidade do país de uma forma alargada, que sustente um crescimento gradual em todos os sectores.

### Referências GEOTA:

- **Relatório do GEOTA** sobre Fiscalidade e Incentivos no Sector Energético, 21 de Novembro de 2013  
<http://www.geota.pt/scid/geotaWebPage/defaultArticleViewOne.asp?categoryID=733&articleID=2340>

- **Posição do GEOTA** sobre a concessão dos serviços metropolitanos de transporte de passageiros, 4 de Abril de 2014  
<http://www.geota.pt/scid/geotaWebPage/defaultArticleViewOne.asp?categoryID=720&articleID=2357>