



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

DIA SEM CARROS

Ou com adequados transportes colectivos?

Lisboa 21 de Setembro de 2011

Financiamento dos transportes colectivos nas áreas metropolitanas

Façam-se as contas com transparência. O transporte individual deve ajudar a financiar o transporte colectivo!

Há vários anos que o GEOTA vem defendendo que a principal solução para os problemas de mobilidade nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto é a forte aposta nos transportes colectivos.

Este ano, por ocasião da Semana Europeia da Mobilidade, queremos focar-nos no financiamento do transporte colectivo nas áreas metropolitanas. A medida recentemente tomada pelo Governo de aumentar o preço dos títulos de transporte é uma medida avulsa e sem o necessário enquadramento. Assim, o GEOTA defende o seguinte:

- É preciso analisar a questão dos transportes à escala correcta – a escala metropolitana. Não é possível continuar a pensar no problema à escala municipal (por ex. na questão da gestão dos estacionamento) ou à escala empresarial (Carris, CP, Transtejo, etc.). Este papel tem de ser desempenhado pela autoridade metropolitana de transportes que deve ser dotada de poderes e meios para que possa ter realmente autoridade.
- As empresas (sejam públicas ou privadas) devem ser geridas de modo eficiente. Devem ter assegurada uma rentabilidade adequada, justa para o serviço que desempenham. É possível efectuar estudos comparativos entre empresas, incluindo empresas noutros países que conduzam ao estabelecimento de metas de eficiência para as empresas. Se se pretende que o transporte colectivo ganhe quota, podem ser estabelecidos incentivos às empresas que ganhem passageiros.
- Muito provavelmente existirão linhas ou zonas economicamente rentáveis e outras em que a operação é deficitária. É necessário efectuar a contabilidade completa, de modo transparente. Pode ser necessário realizar transferências de fundos entre operadores.

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | Fax | 21 395 61 20
e-mail | geota.sec@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de: EEB; SAR |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS,AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola, Real 21, Amigos dos Açores, SETA



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

- Se se concluir que no conjunto da área metropolitana os proveitos não pagam os custos, então alguém tem de pagar o défice. O GEOTA defende que o transporte individual deve contribuir para suprir este défice, internalizando-se assim os diversos impactes ambientais associados ao transporte individual.

A evolução dos transportes colectivos

Aspectos positivos

- O novo título sub23 funciona em 120 operadores e com 50% descontos para os estudantes universitários; O passe Social + permite também descontos significativos para pessoas com maiores dificuldades financeiras. Ambos são instrumentos positivos no acesso socialmente mais justo aos transportes colectivos. Os descontos nos passes sociais devido a dificuldades financeiras são, contudo, de obtenção complicada e morosa face aos títulos normais;
- O aumento progressivo das zonas de estacionamento tarifado e acesso exclusivo a moradores e transportes colectivos na cidade de Lisboa. Retirar espaço a passeios para fazer estacionamentos, contudo, está errado se não for enquadrado num plano geral de acessibilidade e mobilidade para a zona e se o espaço que sobrar for menor que o mínimo admissível (1,20 m). Mais errado, ainda, se o novo estacionamento não for tarifado de modo a amortizar os custos do investimento.
- O grande investimento que tem sido feito em vias cicláveis nas principais cidades do país e mesmo nas suas periferias é digno de mérito, pois representa um reconhecimento público da importância deste meio de transporte. Contudo, não se deve confundir a árvore com a floresta. É importante disponibilizar aos cidadãos condições físicas e materiais para um uso massivo desse meio de transporte em todas as vias urbanas, transportes colectivos, bem como locais seguros para o estacionamento de bicicletas. A disponibilização de bicicletas públicas em quantidade é mais importante que ter vias cicláveis conflituantes quer com o trânsito rodoviário quer com o trânsito e atravessamento de peões.

Aspectos negativos:

- A bilhética ainda não está em pleno funcionamento na AML. Há mais de 500 títulos diferentes, conforme os operadores e os percursos e isso em nada ajuda os utilizadores, colocando os serviços de transporte em competição erosiva do mercado de utilizadores, promovendo o desvio para o transporte individual;



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

- Investiu-se no modo rodoviário de médio e longo curso o que se deveria ter investido em infra-estruturas destinadas ao transporte público. Para deslocações dentro da AML é mais eficaz o uso do transporte individual sobre o transporte público para ligar localidades fora dos eixos principais de pendularidade ou dos horários de ponta, e isso é um forte indicador de mau ordenamento do território e da mobilidade;
- A informação aos utilizadores sobre as alterações de carreiras nem sempre são feitas com a necessária exposição, prejudicando o seu uso e o nível de satisfação dos utentes;
- A segurança de horário nalguns operadores e carreiras tem melhorado nos períodos normais diários mas nos períodos fora das horas de ponta espera-se e desespera-se por ligações, especialmente para as zonas suburbanas;
- A segurança física dos passageiros tem-se reduzido, é preciso reforçar a presença e a visibilidade das forças policiais e dos serviços de vigilância nas estações, apeadeiros, paragens e no interior dos transportes colectivos;
- A evolução na acessibilidade nos transportes colectivos e respectivas paragens tem sido extremamente limitada;
- A fiscalização do estacionamento abusivo em locais de paragem de transportes colectivos e passagem exclusiva de transportes colectivos, de peões ou bicicletas é incipiente e ineficaz na generalidade do território;
- O ordenamento do território continua a ser feito assumindo um preço de combustíveis de há dezenas de anos atrás: continuam-se a abrir grandes centralidades que apenas são acessíveis de transporte individual, continua a dispersão urbana que motiva o movimento diário pendular e uma ocupação excessiva de território em infra-estruturas ligadas ao modo rodoviário, tudo factores que contribuem para um desenvolvimento territorial energívoro e anti-ecológico.

PROPOSTAS

A crise financeira actual facilita o desenvolvimento das tendências negativas mas também pode dar força a oportunidades de melhoria e até de mudança de paradigma em relação à mobilidade nas áreas metropolitanas.

- Um conjunto de ideias para colocar o individual a financiar o colectivo pode já ser avançado (por via de uma fracção da tarifa ou de uma taxa sobre emissões ou



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

uso do espaço público: portagens existentes, parquímetros, parques no interior da cidade.

- Visando internalizar custos associados ao transporte individual na gestão da coisa pública, na generalidade das auto-estradas radiais às áreas metropolitanas deverá: (i) ser reforçada ou instituída a portagem para a entrada de veículos nas cidades; (ii) nas vias e auto-estradas que têm 3 faixas de circulação em cada lado, ser reservada uma faixa para a circulação de transportes colectivos, prioritários e veículos de TI acima de 5 lugares com ocupação de 75%;
- Na generalidade das vias de cintura deverá ser desonerada a portagem, quando existe, devido ao efeito de distribuição de tráfego e descongestionamento nos centros urbanos;
- Planear os transportes colectivos visando o ponto de vista do utilizador: passe ou bilhete único (qualquer que seja o operador), bilhética, intermodalidade, economia, segurança de horário e segurança física dos passageiros, facilitação de modos suaves de transporte;
- Baixar os impostos para os equipamentos destinados a modos suaves de transporte, como as bicicletas. Não são um luxo, e para muitos cidadãos, são uma necessidade;
- O novo aeroporto de Lisboa é uma miragem cara e inútil. Temos um aeroporto da Portela que serve as necessidades de toda esta região e é uma boa aposta para os voos low-cost e para o turismo em Lisboa e arredores. Está muito longe da saturação e tem excelente operabilidade aeronáutica (é mesmo um dos melhores da Europa). Os aspectos da segurança e do ruído podem ser significativamente melhorados com investimentos relativamente modestos;
- Devem ser retomadas as obras de extensão do metropolitano de Lisboa ao aeroporto da Portela (suspensas a pretexto da crise). Esta linha é essencial para melhorar a acessibilidade ao aeroporto e a sua interligação com a restante rede de transportes;
- As redes de metro ligeiro devem ser densificadas em Lisboa, na margem Sul do Tejo e no Porto. É um transporte amigável, com grande capacidade de captação de passageiros que antes utilizavam o automóvel individual;
- No projecto da ferrovia Poceirão-Caia, não se deve “deitar fora o bebé com a água do banho” — o projecto herdado do Governo anterior tem aspectos bons e maus, devendo ser renegociado mas não abandonado. Deve avançar-se a linha



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

em bitola europeia Poceirão-Caia, mas mista (passageiros e carga), com electrificação e sinalização standard europeia; é uma ligação estratégica para o País e com elevada participação comunitária. Devem ser adicionadas ligações em bitola europeia (i) até ao terminal de passageiros do Pinhal Novo, permitindo a ligação Lisboa-Madrid por comboios de bitola variável e (ii) até ao porto de Sines para permitir a sua ligação à rede europeia. Por outro lado, deve evidentemente ser cancelada a linha de bitola ibérica Poceirão-Caia, que não faz qualquer espécie de sentido;

- A rede ferroviária convencional deve ser repensada, na lógica do primado ao transporte público eficiente e do serviço público, em especial em regiões mal servidas de acessibilidades. Entre outros casos, refira-se o imperativo de salvar a linha do Tua (condenada a desaparecer pela má gestão e pela inútil barragem de Foz Tua);
- Todos os projectos de auto-estradas cuja construção ainda não se iniciou devem ser cancelados, pendendo uma revisão profunda. Todos os projectos de auto-estradas em obra (novas ou ampliações) devem ser suspensos, urgentemente reavaliados, e ser concluídos apenas se uma análise rigorosa custo-benefício demonstrar a sua absoluta necessidade. Apenas devem prosseguir regularmente obras de manutenção e reparação.