



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

## **Plano Estratégico dos Transportes**

### **Ou**

## **Plano de Estrangulamento dos Transportes?**

### **Contributo do GEOTA**

Lisboa, 26 de Dezembro de 2011

O tema dos transportes é muito importante em termos ambientais e na qualidade de vida das populações. Por isso, foi com satisfação que vimos o Governo anunciar a publicação de um plano estratégico para o sector. Sem dúvida que é um dos sectores que merece ter uma estratégia de médio e longo prazo.

Um tema da importância referida merece um plano que seja sujeito a consulta pública. O GEOTA lamenta que não seja claro se o plano publicado é definitivo ou se está em consulta pública para comentários. Estando em consulta, não são conhecidos os respectivos prazos.

Se há sector em que vale a pena investir é o sector dos transportes. Mesmo em época de forte crise económica, há muitos investimentos que são certamente bons investimentos, ou seja, com uma boa relação custo-benefício. Especial atenção devem merecer os investimentos no transporte colectivo, a única solução para os graves problemas de mobilidade existentes nas áreas metropolitanas.

Nos parágrafos seguintes apresentam-se os contributos do GEOTA para o Plano Estratégico dos Transportes (PET).

#### **Comentários gerais**

O PET apresenta um conjunto de características que se consideram positivas: é sintético e "vai directo ao assunto", evitando alongados enquadramentos; condensa um conjunto de números e apresenta-os de modo simples; é relativamente claro nas ideias que defende e em alguns dos caminhos que preconiza.

A leitura do PET torna bem claro que o principal objectivo do plano é resolver os problemas económicos e financeiros das empresas de transportes do sector empresarial do estado. Por exemplo, não são apresentados os números das empresas de transporte que não pertencem ao sector do Estado. Como é possível fazer um plano estratégico sem estes números? Os valores de procura são também só das empresas do Estado. Em conclusão, o PET não é um plano estratégico, é antes um plano com o objectivo de recuperar económica e financeiramente as empresas do estado no sector dos transportes. Só assim se compreende que no mesmo plano se

---

Travessa do Moinho de Vento  
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa  
Tel | Fax | 21 395 61 20  
e-mail | [geota.sec@netcabo.pt](mailto: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, CNE



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

tratam problemas tão distintos como os problemas de mobilidade nas áreas metropolitanas e a questão das SCUT. O denominador comum situa-se nos problemas económicos e financeiros!

As questões ambientais praticamente não são referidas no plano. Quando são, são meramente de modo vago e muito superficial.

Sempre que são referidos "cortes" nos transportes públicos/colectivos é sempre afirmado que será mantido o direito das populações ao transporte, mas pouco se concretiza neste campo.

### **Áreas metropolitanas**

O PET é tendencioso quando tenta mostrar que a oferta é sempre superior à procura. Não é com a metodologia apresentada que se compara a oferta com a procura. Os gráficos apresentados são meramente para justificar que se façam "cortes"<sup>1</sup>. Importa esclarecer que os modos de transporte em Portugal não representam taxas de ocupação baixas, quando comparadas com outros países europeus<sup>2</sup>.

Uma vez que o PET é essencialmente focado nas questões económicas, consideramos importante relembrar a posição do GEOTA sobre o financiamento dos transportes nas áreas metropolitanas:

- 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.

- Muito provavelmente existirão linhas ou zonas economicamente rentáveis e outras em que a operação é deficitária. É necessário "fazer as contas", torná-las transparentes e divulgá-las, e compensar a empresa que, actuando de modo eficiente, não tem a rentabilidade adequada. Esta opção pode implicar transferência de verbas entre operadores.

- Se se concluir que no conjunto da área metropolitana os proveitos não pagam os custos, então alguém tem de pagar o défice. Uma boa opção para suprir o défice é penalizar o transporte individual (portagens, estacionamento, impostos sobre os combustíveis, etc.).

Os transportes públicos colectivos não devem ser planeados e operados para dar lucro, não podendo a variável de fecho ser o preço dos bilhetes. Não é essa a sua função! Tal não significa que não devam ser operados de modo eficiente.

<sup>1</sup> Por ex., utilizando uma metodologia do mesmo género concluir-se-ia que um automóvel utilizado somente pelo condutor tem uma taxa de utilização de 3,1% (admitindo um horário igual ao Metropolitano de Lisboa e uma utilização de 3 horas por dia).

<sup>2</sup> Ver, por ex., entrevista de Pedro Gonçalves, coordenador do Grupo de Trabalho que define a rede de transportes em Lisboa e Porto, ao Expresso de dia 19 de Novembro, pág. 24 do Primeiro Caderno.



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

De seguida apresentam-se algumas propostas de investimentos defendidos pelo GEOTA:

- Completar urgentemente a extensão da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa ao aeroporto da Portela;
- Estudar a expansão da rede de eléctricos rápidos em Lisboa e arredores, coordenada com o Metro, e substituindo parcialmente os autocarros;
- Expansão do MST, numa segunda fase até à Costa da Caparica a oeste e ao Barreiro a leste, e numa terceira fase até à Trafaria e ao Montijo, mantendo conexão com os barcos.

### **Ferrovias**

Tal como para muitos outros temas, verifica-se uma ausência de estratégia de conjunto para a ferrovia no PET. No médio e longo prazo dever pensar-se numa rede ferroviária nova, norma UIC/ERTMS, mista, ligando as principais cidades, portos e plataformas logísticas - o mesmo que Espanha está a fazer. Terá de ser um investimento faseado, onde diferentes troços poderão ter velocidades de projecto diferentes, mas sempre segundo as normas UIC/ERTMS.

O GEOTA defende a lógica de rede intermodal de transportes centrada na ferrovia, e o conceito do aumento da procura pelo aumento de conectividade e da qualidade do serviço. Somente esgotadas estas opções poderemos concordar com o encerramento de linhas férreas tendo por base visões micro-económicas aplicadas linha a linha. Há ainda situações em que na equação económica devem ser consideradas externalidades positivas para o turismo e desenvolvimento local.

O PET defende a criação da linha UIC/ERTMS Poceirão-Sines, o abandono da linha dedicada à alta velocidade e o cancelamento da nova linha Poceirão-Caia em bitola ibérica. Estas são opções que o GEOTA aplaude. Em complemento a estas decisões, defendemos uma nova linha UIC/ERTMS Poceirão-Caia em linha dupla e mista (passageiros+carga). Esta linha deve ser estendida até ao Pinhal Novo, para permitir a curto prazo a ligação Lisboa-Madrid-Europa com comboios de bitola variável tipo Talgo (via ponte 25 Abril).

### **Novo aeroporto de Lisboa**

O GEOTA aplaude a decisão expressa no PET de suspensão do novo aeroporto de Lisboa. O Governo finalmente concorda com as ONGA ao afirmar que os pressupostos utilizados na projecção do tráfego aéreo estão desactualizados. É possível beneficiar a Portela (por exemplo, ampliação do taxiway e deslocação para norte da posição de aterragem S-N).



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

## **Portos**

O GEOTA defende a valorização da vocação internacional de Sines e outros portos, a qual é reforçada com a nova linha UIC/ERTMS. Em Lisboa, propomos a valorização da vocação de terminal de cruzeiros.

## **Conclusão**

O PET tem algumas ideias com as quais concordamos. No entanto, trata-se de um documento com falta de visão integrada e aprofundada, tendo um carácter pouco estratégico.

**O GEOTA manifesta-se contra medidas de racionamento dos transportes públicos colectivos, sendo antes a favor de medidas que melhorem a eficiência dos transportes. No entanto, a pouca profundidade do plano não permite justificar medidas como as que têm vindo a ser anunciadas pela comunicação social.**