



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

PROJECTO DE RESOLUÇÃO N.º 73/VIII

UMA ALTERNATIVA PARA A POLÍTICA DE TRANSPORTES

1 — O Dia Europeu Sem Carros colocou na ordem do dia a necessidade da definição de uma orientação para uma política de transportes ambientalmente sustentável e pôs também em evidência a necessidade urgente de uma definição em várias matérias com ela correlacionadas, a saber:

— O modo como o espaço de circulação urbana se utiliza quando se põe em confronto o uso do transporte individual privado *versus* transporte colectivo;

— A apropriação do espaço público, à superfície e no subsolo, pelos modos privados de transporte nas áreas centrais e nas áreas residenciais e a avaliação dos seus impactes do ponto de vista do seu usufruto pelos cidadãos;

— As economias de energia que resultariam se o recurso ao transporte colectivo fosse mais intenso, designadamente dos modos movidos a tracção eléctrica (comboio, metro, eléctrico);

— As poupanças de energia e de tempo para cada um e para todos nós se fosse possível reduzir a dimensão dos congestionamentos, sobretudo nas grandes cidades;

— A brutal redução no número de acidentes rodoviários que se obteria com a diminuição do número de automóveis a circular nas cidades, com todos os benefícios que daí resultariam para a saúde pública;

— O cumprimento da legislação ambiental europeia.

2 — Na última década o crescimento do parque automóvel em Portugal tem-se situado sensivelmente acima do crescimento do próprio produto interno bruto (2-3 p.p.), tal como, aliás, na própria União Europeia. Aqui, embora com menos intensidade, verifica-se a mesma tendência: o crescimento anual do produto foi, em média, de +2,4% (entre 80-90) e de +1,8% (entre 90-96), ao passo que o crescimento da procura de transporte cresceu um pouco acima do crescimento do PIB (respectivamente, +3,2% e +2,0%), tendência essa que, no caso português, foi mais acentuada.

Esse crescimento do tráfego, por se tratar de tráfego essencialmente rodoviário, tem contribuído para uma degradação global e contínua da qualidade do ar e dos níveis de poluição e de destruição do meio ambiente, dos recursos naturais e da camada de ozono.

Apesar das melhorias tecnológicas sensíveis no consumo médio dos veículos e na utilização da gasolina sem chumbo, as estatísticas (*EU - Transport in Figures, European Commission, Directorate-General for Energy and Transport*, de Janeiro de 2000) confirmam que o sector dos transportes revela claramente um crescimento maior em termos médios anuais (cerca de +3% ao ano), representando, em 1996, 26% do total das emissões de dióxido de carbono na UE, das quais 84% desse total cabe ao tráfego rodoviário. Em relação aos restantes poluentes, a responsabilidade do sector dos transportes é ainda mais significativa: 52% de óxidos de azoto (NO_x), 62% do monóxido de carbono (CO), 35% dos COV (compostos orgânicos voláteis) e 6% do dióxido de enxofre (SO₂);

3 — Conhecendo-se as diferenças que continuam a verificar-se entre o nível da motorização em Portugal e na EU, os impactes negativos desta evolução do tráfego terão tendência a agravar-se no nosso país, caso não se consiga inverter a actual tendência para um uso cada vez maior do transporte individual.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Com uma taxa de motorização que se situava, em 1997, cerca de 35% abaixo da média dos 15 (Portugal 297 veículos/1000 habitante, EU 454 veículos/1000 habitante), o mais preocupante dessa evolução é a intensidade de utilização dos veículos automóveis privados nas deslocações diárias. Em cerca de 20 anos a maioria das deslocações motorizadas efectuadas diariamente na Área Metropolitana de Lisboa passaram para o transporte individual (55% contra 45% em transporte público), quando, em 1977-78, essa relação era de 60% para o TC e de 40% para o TI.

Por isso, a questão primordial que hoje se coloca é a de que política de mobilidade queremos para as grandes cidades e de qual o papel que devem os poderes públicos assumir nesse quadro.

4 — O perfil da mobilidade que temos, designadamente nas grandes cidades, é insustentável no longo prazo, nomeadamente porque:

— O último inquérito à mobilidade na AML confirmou que entram todos os dias em Lisboa mais de 400 000 veículos, que entopem literalmente todos os seus principais canais de acesso, principalmente no período de ponta da manhã, havendo, para além deste número, que contar ainda com os cerca de 350 000 veículos da população da própria cidade.

— Em média, a maioria da população móvel demora, de manhã, entre 30-45 minutos a chegar ao emprego ou à escola, o que, na prática, equivale a dizer que, do ponto de vista da velocidade de deslocação, começa a ser pouco significativa a diferença entre o transporte individual e o transporte público nas viagens regulares diárias de e para Lisboa (o acréscimo, em tempo, em TP face ao TI é, para Cascais, Loures e Sintra, respectivamente, + 23%, +30% e + 18%), evolução esta que, ao longo das últimas duas

décadas, apenas se tem agravado através do aumento do tempo médio de deslocação em TI.

Daí a urgência em alterar este perfil de mobilidade, tanto por razões de sustentabilidade ambiental das nossas cidades, como por razões sociais, tendo em vista a diminuição da poluição e dos congestionamentos e assegurar o direito à mobilidade a todos os cidadãos e não apenas aos que possuem um automóvel.

5 — A política do Governo em matéria de mobilidade e transportes tem constituído um verdadeiro zero à esquerda: em vez de caminharmos para uma mobilidade mais sustentável, é a quota dos passageiros transportados em TC que diminui!

Em cinco anos de (des)governo PS não se conhece uma única medida de política de transportes com carácter de fundo para alterar o perfil da mobilidade nas grandes cidades. Tudo o que tem sido feito neste domínio assenta na conclusão de alguns projectos de investimento que, apesar de necessários, acabam por ter repercussões reduzidas na prossecução daquele objectivo, na medida em que estão totalmente desinseridos de uma estratégia global de promoção de uma mobilidade mais amiga do ambiente e dos cidadãos.

Veja-se, por exemplo, o caso da nova travessia ferroviária da ponte 25 de Abril. Apesar da sua importância, é hoje irrefutável afirmar-se que os seus efeitos na redução do tráfego automóvel que diariamente atravessa o Tejo foram perfeitamente marginais. E porquê? Porque não se aproveitou essa oportunidade para lançar um programa de medidas de sentido estratégico para o sector de transportes na região.

A travessia ferroviária do Tejo foi encarada não como uma oportunidade para alterar e reorientar o funcionamento do sistema de transportes mas, sim, como uma oportunidade de negócio para os privados neste sector: negócio com a construção da travessia e, em especial, com a exploração da linha; negócio com os estacionamento; negócio com o serviço de



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

rebatimento em transporte colectivo às novas estações ferroviárias, em detrimento das outras linhas de autocarros.

O resultado foi que o grupo Barraqueiro, já com uma posição dominante no sector dos transportes de passageiros rodoviários na AML:

— Eliminou, pura e simplesmente, mais de 30% das carreiras suburbanas de rebatimento aos barcos (carreiras concessionadas à Rodoviária do Sul do Tejo, com correspondentes obrigações de prestação de serviço público, e que as entidades oficiais, nomeadamente a DGTT, ignoram).

— Criou um novo serviço de autocarros apenas para serviço às novas estações que exigia a aquisição de um título de transporte próprio (situação que apenas terminou recentemente, após inúmeros protestos),

— Impôs um sistema tarifário que, pelos elevados preços praticados, torna mais barata a opção pelo uso diário do automóvel se este for utilizado por duas pessoas que todos os dias se têm de deslocar para Lisboa.

O caso da travessia ferroviária da Ponte 25 de Abril é um sério aviso ao Governo. No momento em que se lançam os estudos para uma nova travessia rodo-ferroviária do Tejo seria de toda a conveniência que o actual Governo aproveitasse esta oportunidade para implementar uma estratégia global e coerente de promoção, articulação e sustentação de todo o sistema de transporte para a região de Lisboa.

6 — Uma caracterização do actual sistema urbano a nível nacional identifica um conjunto de áreas urbanas que, para além das regiões metropolitanas de Lisboa e do Porto, se centram em cidades de média dimensão cujas dinâmicas territoriais apresentam claras inter-relações que

justificam o desenho e a articulação dos sistemas de transportes de forma integrada.

Como o próprio estudo prospectivo desenvolvido pela DGOTDU demonstrou (Sistema Urbano Nacional - Cidades Médias e Dinâmicas Territoriais, 2000), é já hoje possível identificar alguns eixos de desenvolvimento urbano que podem responder a este tipo de exigência:

— A norte, os eixos urbanos do Vale do Ave (Fafe, Guimarães, Santo Tirso, Famalicão), Paredes-Penafiel, Vila Real-Régua-Lamego, e Entre Douro e Vouga (Santa Maria Feira, São João da Madeira e Oliveira de Azeméis) e os concelhos à volta de Aveiro.

— Na região centro, os concelhos à volta de Coimbra e ainda os eixos urbanos formados pelas cidades Leiria-Marinha Grande e Torres Novas-Entroncamento.

— Na região sul, os eixos urbanos constituídos pelas cidades Lagos-Portimão e Faro-Olhão-São Brás de Alportel.

Justifica-se, portanto, para este conjunto de aglomerações urbanas, uma adequada integração e desenvolvimento de um sistema de transportes públicos, inseparável da criação de uma entidade supra-municipal coordenadora de todo o sistema, com efectivos poderes de planeamento, concessão e financiamento de serviços, política tarifária e integração modal, permitindo:

— Uma melhor articulação entre o poder local e os vários organismos da Administração Central, com os diferentes operadores de transporte da região.

— Uma gestão estratégica para o crescimento da sua quota no mercado das deslocações.

— A definição dos canais e mecanismos de participação dos cidadãos para a melhoria do funcionamento do sistema.

— Uma maior eficácia na definição de prioridades e afectação de recursos.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Para as regiões metropolitanas de Lisboa e Porto o que falta é vontade política e não o desenho da estrutura de coordenação dos transportes nas regiões. Encontra-se já aprovada legislação há vários anos que permite a sua implementação das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto. Trata-se simplesmente de um caso de absoluta inépcia política do Governo e dos municípios das regiões metropolitanas, perfeitamente injustificável, a que há que por cobro.

Assim, tendo em conta este articulado de questões, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda submete à apreciação da Assembleia da República a seguinte resolução:

«A Assembleia da República recomenda ao Governo que, no quadro de uma estratégia de uma política energética e de transportes ambientalmente sustentável, adopte as medidas legislativas e organizativas para a concretização de uma política de transportes que dê prioridade efectiva ao desenvolvimento de sistemas de transportes públicos, o que deveria significar:

1 — Nas regiões metropolitanas de Lisboa e do Porto:

O cumprimento estrito de toda a legislação ambiental aplicável, nomeadamente em matéria de poluição atmosférica e de ruído, o que exige a implantação de uma rede de medida do estado e qualidade do ar em todas as cidades de grande e média dimensão, com informação disponibilizada em permanência aos cidadãos;

A devolução dos espaços públicos aos habitantes das cidades, particularmente nas áreas residenciais e centrais, adoptando-se medidas de política que, claramente, privilegiem o usufruto desses espaços pelos peões

(mais zonas pedonais, medidas de acalmia de tráfego nas zonas residenciais, etc);

A promoção dos modos de deslocação não poluentes (peões, bicicletas, patins, trotinetes, veículos eléctricos, etc), exigindo-se a adopção de medidas concretas que facilitem o transporte de alguns deles nos transportes colectivos e ainda a promulgação de benefícios fiscais que favoreçam a opção por modos de transporte não poluentes (por exemplo, através da associação do imposto automóvel e do imposto de circulação ao volume e tipo de emissões poluentes produzidas);

A definição do lugar do automóvel na mobilidade urbana orientada segundo o princípio da promoção de um desenvolvimento ambientalmente sustentável nos centros urbanos. Isso quer dizer que se justificam todas as medidas que estimulem o abandono voluntário pelos cidadãos do uso do automóvel nas suas deslocações quotidianas regulares. Esse estímulo poderá ser feito através de:

— Uma política de estacionamento que não promova a entrada de veículos privados dentro das áreas centrais, o que exige que se suspendam imediatamente todas as decisões de construção de parques de estacionamento no centro da cidade, a não ser que sejam para uso exclusivo dos seus residentes;

— A adopção do princípio do *car pooling* em todas as auto-estradas de penetração radial em Lisboa e no Porto, isto é, que todos os automóveis privados com três ou mais passageiros (incluindo o condutor) fiquem isentos do pagamento de portagens nos dias úteis.

A valorização dos modos de transporte colectivos, nomeadamente os modos ferroviários (ligeiros e pesados), em sítio próprio integral, não apenas por razões ambientais, mas também tendo em vista a criação de uma rede efectiva, articulada, de transportes colectivos de grande capacidade, conforto e fiabilidade nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto;



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

A promoção de todos os modos de transporte colectivos e não apenas de alguns (por exemplo, para além do desenvolvimento da rede do metro (em curso), dever-se-ia igualmente apoiar o desenvolvimento de uma rede de eléctricos rápidos de superfície em Lisboa e áreas limítrofes, cuja malha de distribuição mais fina, entendida como complementar à rede de metro, poderia proporcionar um serviço de transportes com qualidade a novas zonas da cidade e da sua periferia).

Um novo enquadramento para o financiamento do sistema de transportes para uma gestão eficiente dos dinheiros públicos e das próprias empresas de transporte, justificando-se a introdução do princípio da contratualização da gestão, com as administrações das empresas de transporte. A subsidiação dos operadores de transporte deve assentar em regras claras, mas também deve ser clarificado o lugar que o transporte individual deve ocupar nesse financiamento (Que tarifação do estacionamento? Que política de portagens? etc);

Uma nova orientação para uma política tarifária, que inverta a tendência para a multiplicação dos títulos de transporte existentes (existem mais de 200 só em Lisboa!), o que, desde logo, contribui para um «uso não amigável» dos transportes públicos, pois reduz a acessibilidade ao sistema. Impõe-se um acréscimo na integração tarifária, permitindo-se, por exemplo, com um único título de transporte, ir de uma origem a um destino final sem obrigar à aquisição de outros títulos de transporte para realizar etapas intermédias. Impõe-se, pelo menos, não apenas que o bilhete diário multimodal, criado a título experimental, passe a definitivo, mas igualmente a criação de outros títulos de transporte, tais como um bilhete único horário multimodal, um bilhete/passe que articule o estacionamento

com o direito ao transporte dentro da cidade nos principais corredores de entrada na cidade, etc.;

Uma substancial melhoria de informação ao público em tempo real, tendo em vista uma opção pelos melhores trajectos e melhores escolhas modais.

A construção de novos interfaces entre o TI e o TP, generalizando a todas as grandes cidades (com mais de 1000 000 habitantes) o conceito de *park and ride* para estimular a transferência modal do TI para o TP.

2 — No conjunto das áreas urbanas:

Uma gestão dos espaços, especialmente nas áreas centrais, que dê prioridade às pessoas e aos transportes colectivos, o que supõe mais zonas centrais para uso exclusivo dos peões, maior número de corredores reservados aos transportes públicos de superfície, prioridade efectiva aos transportes públicos nos cruzamentos e uma gestão eficaz das frotas em tempo real para garantir regularidade e fiabilidade nos transportes de superfície.

Em todas as grandes áreas urbanas o lançamento de Concelhos de Coordenação Intermunicipal de Transportes, capazes de organizar em comum os investimentos em transportes de passageiros e de mercadorias para as respectivas áreas, bem como as acessibilidades externas à escala regional e nacional, e ainda assegurar a articulação e coordenação entre os vários operadores de transporte, os municípios e as organizações representativas da sociedade (utentes, organizações ambientalistas, sindicatos, associações patronais, etc.);

Nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto a rápida institucionalização das Comissões Metropolitanas de Transportes, previstas na Lei de Bases dos Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90), as quais, na perspectiva da operacionalização futura das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto (igualmente já objecto de legislação específica mas nunca concretizada - Lei n.º 44/91), se deveriam constituir desde já num organismo



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

especializado de tipo intermunicipal, com vista a desenvolver um conceito sistémico para os transportes na região metropolitana, o planeamento das redes de transporte e o investimento nos sectores estratégicos, definir uma política tarifária comum a todos os sub-sistemas de transporte e coordenar a acção entre todos os operadores de transporte, as administrações central e local e os vários parceiros sociais (associações ambientalistas, comissões de utentes, organizações profissionais, sindicatos, etc).»

Assembleia da República, 20 de Setembro de 2000. Os Deputados do BE: *Francisco Louçã — Luís Fazenda.*