

## PROJECTO DE RESOLUÇÃO N.º 132/XII/1.ª

### RECOMENDA AO GOVERNO A SUSPENSÃO IMEDIATA DO PLANO ESTRATÉGICO DE TRANSPORTES E A SUA DISCUSSÃO PÚBLICA, BEM COMO A ELABORAÇÃO DE UM DIAGNÓSTICO DO SECTOR QUE INCLUA A AVALIAÇÃO DOS OPERADORES PÚBLICOS E PRIVADOS

O “Plano Estratégico dos Transportes (PET)”, aprovado em resolução do Conselho de Ministros em Outubro último e publicado em Diário da República a 10 de Novembro de 2001, prevê uma alteração profunda na mobilidade em Portugal, com a redução drástica da oferta de transportes públicos e um plano alargadíssimo de privatizações.

Estas alterações, com consequências inevitáveis em áreas muito sensíveis da economia, ambiente, urbanismo, emprego e coesão social e territorial, são apresentadas sem qualquer diagnóstico, estudo ou debate público. O PET é um exercício de fanatismo ideológico e sem fundamento ou ligação à realidade, que se revela, desde logo, por incidir apenas sobre o Sector Empresarial do Estado, contrariando a intenção afirmada de estabelecer “a implementação de um vasto programa de reformas estruturais a concretizar no sector das infraestruturas e transportes no horizonte 2011-2015”. O Governo esquece deliberadamente o sector privado, como se uma “estratégia” digna desse nome fosse possível tendo apenas por objecto uma das componentes desse sector e não a sua totalidade.

Para um Plano Estratégico exigia-se uma avaliação estratégica do que foi feito até agora e dos documentos estratégicos que, mal ou bem, configuram opções estratégicas que

foram definidas por anteriores governos (incluindo governos do PS e do PSD/CDS) e que, aliás, em grande medida, tiveram apoio nas orientações emanadas da Comissão Europeia e, em particular, do Livro Branco dos Transportes. Do anterior PET, que chegou a estar em discussão pública em 2009, não há uma linha de avaliação. Do anterior “Livro Branco dos Transportes”, da Comissão Europeia, que orientou uma boa parte da política de transportes em Portugal na última década, nem uma palavra. Da “Política Marítima para o sector portuário para o século XXI” também nem uma reflexão. Do “Portugal Logístico”, que orientou a construção e multiplicação de plataformas intermodais regionais, metropolitanas e transfronteiriças, também zero. Das “Orientações Estratégicas para o sector ferroviário”, igualmente zero. Das discussões e reflexões sobre o futuro do transporte aéreo em Portugal, nomeadamente sobre a construção de um NAL, a única reflexão feita é para justificar as “operações de privatização” quer da TAP, quer da ANA, Aeroportos de Portugal.

O Governo parece desconhecer ainda os vários Planos de Investimento e documentos de orientação das diversas empresas de transporte, como CP, Metropolitano de Lisboa, Carris, Metro do Porto. E no sector das infraestruturas rodoviárias, o PET limita-se a constatar a falência do modelo das PPP na promoção das SCUT, sem retirar daí as consequências necessárias. De facto, o PET ignora um facto essencial: é que o programa de auto-estradas, desenvolvido desde 1985, sistematicamente, por governos PSD/CDS/PS, constitui uma opção estratégica errada porque nunca foi articulado com o desenvolvimento dos outros modos de transporte (ferroviários, marítimos, fluviais e aéreos). Mais, no que respeita à sustentabilidade das Estradas de Portugal, o Governo escolhe a opção de continuar a assegurar rendas milionárias aos grupos privados, afundando as despesas públicas, não apenas através dos pagamentos pelo Estado por essa “disponibilidade” (que vão continuar), mas também assegurando a transferência directa das receitas de portagem oriundos dos utilizadores das auto-estradas, que restarem. Entretanto, e com a introdução de portagens nas ex-SCUT, mais de 50% do anterior tráfego foi “desviado” para a circulação nas estradas nacionais, algumas que já não existem, e outras que se transformaram em autênticas vias urbanas, com todas as más consequências que facilmente se adivinham: congestionamentos, aumento de consumos, maior desgaste dos veículos, mais acidentes, mais poluição, menor produtividade e eficiência económica e social. Mas sobre tudo isso, nem uma linha.

Na verdade, o “diagnóstico do sector” incluído no PET não passa de uma análise (mal) feita exclusivamente numa óptica financeira e não económica. Parece desconhecer o Governo que a “produção de transporte”, seja ao nível do serviço, seja ao nível da infraestrutura, se dimensiona tendo por referência o período máximo da procura que, no caso dos transportes urbanos, se concentra diáriamente nos chamados períodos de ponta (da manhã e tarde) e, dentro destes, na hora de ponta da manhã e/ou da tarde. A grande sazonalidade (isto é, flutuação da quantidade de pessoas que procuram transporte ao longo do dia, ao longo da semana, ao longo dos períodos de férias, no inverno ou no verão) constitui uma característica distintiva da actividade do transporte enquanto actividade económica e, é precisamente por isso, que não se deve comparar simplesmente a oferta anual com a procura anual. Só por ignorância ou por má fé, se pode entender o exercício contabilístico que o PET inclui na abordagem do sector. De facto, a única “orientação” expressa parece ser de demonstrar o “desiquilíbrio financeiro” que o sector dos transportes evidencia, sem qualquer preocupação de explicar as razões “estratégicas” porque, mesmo deficitário, o sector dos transportes deve ser uma aposta estratégica para alterar o perfil da mobilidade no sector do transporte de passageiros e de mercadorias. E note-se que, paradoxal e paradigmaticamente, o PET não é sequer capaz de apresentar qualquer resposta para o problema da dívida acumulada.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Suspenda imediatamente o Plano Estratégico dos Transportes.
2. Elabore um diagnóstico do sector, que proceda a uma avaliação do que foi feito até agora, e dos documentos estratégicos que orientaram as opções tomadas, e que inclua sector público e sector privado.
3. Promova a Discussão Pública do Plano Estratégico dos Transportes.

Palácio de São Bento, 29 de Novembro de 2011.

Os Deputados e as Deputadas do Bloco de Esquerda,