

Parecer

PLANO ESTRATÉGICO DE TRANSPORTES 2008-2020

No âmbito do procedimento de consulta pública do Plano Estratégico de Transportes 2008-2020 (PET), vem a Quercus - Associação Nacional de Conservação da Natureza apresentar o seu parecer.

SOBRE OS PRESSUPOSTOS SUBJACENTES AO PLANO

O Plano Estratégico de Transportes foi elaborado com base num conjunto de pressupostos inexplicáveis, tendo em conta a conjuntura económica nacional e internacional.

Com efeito, as projecções económicas para os vários modos de transporte foram feitas com base em valores do PIB da ordem dos 2%, valor correspondente ao período 1998-2006. O documento refere mesmo que se baseia num “estudo de 2006 da União Europeia [que] aponta uma taxa de crescimento médio anual do PIB, para o período 2011 a 2020 e para a média dos Estados-membros, de 2,2%. (...) Para Portugal, o mesmo estudo arrisca 2,4% (...)” (pág. 205).

Ora, desde finais de 2007, e durante todo este ano de 2008, que estas previsões estão a ser sistematicamente revistas em baixa, preconizando-se actualmente uma estagnação para Portugal, senão mesmo um crescimento negativo, pelo que é absolutamente incompreensível a utilização destes números para a obtenção de projecções.

Mais ainda, o Plano assume, desde o início, que um dos seus objectivos é cumprir os Planos anteriores, independentemente da actual conjuntura ou dos novos enquadramentos territoriais, ambientais e económicos. O caso mais paradigmático será o da conclusão do Plano Rodoviário Nacional, o PRN2000. Após a construção de várias vias rodoviárias que se vieram a revelar ineficientes e inúteis do ponto de vista da procura (contrariando de forma flagrante as projecções iniciais), em plena crise energética e ambiental, o Plano insiste claramente na prossecução de objectivos que, no mínimo deveriam ser revistos e equacionados.

Nem por uma única vez, o Plano tem em consideração os impactes decorrentes do agravamento do fenómeno das alterações climáticas. O Plano menciona efectivamente a existência da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável, o Programa Nacional para as Alterações Climáticas, o Plano Nacional de Eficiência Energética e os Planos e Programas de Melhoria da Qualidade do Ar, mas apenas enquanto documentos de referência que nunca são de facto tidos em consideração na elaboração do próprio Plano. A Avaliação Ambiental Estratégica do Plano também refere explicitamente esta lacuna (pág. 133).

OS ERROS DE ESTRATÉGIA DO PLANO

A Quercus entende que o Plano Estratégico de Transportes apresenta um conjunto de erros flagrantes, que poderemos considerar mesmo erros de estratégia.

Longe de apresentar uma visão holística e estratégica para o sector dos transportes, o Plano faz uma análise isolada de cada uma das suas vertentes, não considerando as potenciais sinergias entre os vários modos de transporte, quer de passageiros,

quer de mercadorias. Este mesmo aspecto é referido na Avaliação Ambiental Estratégica (pág.132).

O documento agora em consulta pública procura apresentar tão somente uma justificação, na maioria das vezes pouco credível, para um conjunto de opções políticas previamente tomadas.

O Plano Estratégico de Transportes apresenta um orçamento total de cerca de 29,2 mil milhões de euros.

Considerando que os modos de transporte mais eficiente em termos energéticos são o marítimo e o ferroviário, não deixa de ser algo inexplicável a opção pelo investimento de 38% do total orçamentado na rodovia e apenas 4% no sector marítimo.

Dos 42% previstos para o sector ferroviário, cerca de 70% estão previstos para a Rede de Alta Velocidade, restando pouco mais de 3,6 milhões de euros para a restante ferrovia, o que se afigura manifestamente pouco.

A Quercus aponta 6 grandes erros estratégicos no Plano Estratégico de Transportes:

1. Análise isolada dos vários modos de transporte. O Plano negligencia as potencialidades de uma verdadeira articulação entre as várias modalidades de transporte quer de passageiros, quer de mercadorias.
2. Aposta na conclusão do Plano Rodoviário Nacional. É absolutamente incompreensível a opção pelo gasto de 38% do orçamento em mais vias rodoviárias, considerando a necessidade reconhecida no Plano de se atingir uma maior repartição modal e de inverter a tendência, cada vez maior, de utilização do transporte individual. Este aspecto é tanto mais grave, quanto uma parte relevante do investimento se refere a vias rodoviárias suburbanas, entre as quais se encontra a Terceira Travessia do Tejo, o que irá contribuir para o aumento das emissões de gases com efeito de estufa, e conseqüentemente, para o agravamento da poluição do ar e para a dificuldade no cumprimento dos nossos compromissos com a União Europeia em matéria de alterações climáticas.
3. Aposta na construção do Novo Aeroporto de Lisboa. Dada a conjuntura actual, em que se verifica um decréscimo dos números de voos e uma crise global no sector, este investimento deveria ser reequacionado, procurando a rentabilização do Aeroporto da Portela, e reavaliando a eventual conjugação com um aeroporto periférico para as companhias low-cost.
4. Restrição do investimento na ferrovia à Linha de Alta Velocidade. Este é talvez o exemplo mais paradigmático da forma como o Plano analisa isoladamente cada modo de transporte. A Linha de Alta Velocidade (que será muito mais que o TGV, mencionado no Plano) poderá constituir-se como um projecto vital de ligação à Europa, se conjugada com outros modos de transporte, nomeadamente com o transporte marítimo, de forma a escoar as mercadorias dos portos para a União Europeia. No entanto, a Rede de Alta Velocidade prevista não liga um único porto, ficando-se por uma mera ligação entre cidades. Para além desta, os investimentos ficam-se por medidas avulsas em linhas suburbanas, não se registando qualquer medida que vise a sua melhor integração nos sistemas suburbanos de transportes.
5. A ausência de um verdadeiro plano para o transporte de mercadorias. O Plano

resume a sua visão do transporte de mercadorias às plataformas logísticas, que deverão ser os pontos da intermodalidade, esquecendo uma vez mais o potencial de uma verdadeira articulação entre os vários modos de transporte, e nomeadamente a modernização dos portos de forma a acolherem a ferrovia de mercadorias.

6. A ausência de uma visão integrada para as Áreas Metropolitanas. A manta de retalhos que são os sistemas de transportes das Áreas Metropolitanas não encontram neste Plano qualquer medida que potencie uma melhor integração dos vários sistemas de transportes, de forma a melhorar a sua eficiência ao nível da articulação de horários, da bilhética ou dos interfaces.

AS PROPOSTAS DA QUERCUS

A Quercus entende que um verdadeiro Plano Estratégico de Transportes não pode ignorar o contexto actual, económico e ambiental.

Nesse sentido, existe um conjunto de medidas que se nos afiguram prioritárias de modo a garantir que Portugal, a médio prazo, garanta a sua sustentabilidade energética no sector dos transportes, podendo ainda vir a tornar-se verdadeiramente competitivo no espaço europeu.

A Quercus propõe pois 6 medidas para o sector dos transportes em Portugal.

1. Prioridade ao transporte ferroviário de mercadorias para a União Europeia. Actualmente, a maioria das mercadorias que transitam no território nacional para a UE deslocam-se em rodovias, por camiões TIR. O transporte por camiões TIR é 4 vezes mais dispendioso do que o transporte ferroviário. Em Portugal, o transporte ferroviário para a UE não é competitivo porque a ferrovia nacional (denominada de ferrovia convencional) utiliza uma bitola (diferença entre carris) ibérica, comum a Espanha, mas diferente do resto da UE. Desse modo, quase nenhum tráfego ferroviário de contentores passa os Pirinéus, pois torna-se um processo moroso e muito dispendioso. Torna-se pois absolutamente necessária a modernização da ferrovia, dando prioridade à mudança de bitola e garantindo a ligação directa dos portos para a UE.

2. Renovação e modernização da ferrovia. Esta modernização terá que passar necessariamente pela mudança de bitola nas linhas existentes, na electrificação das mesmas (o que permitirá diminuir o custo do transporte face ao aumento previsível do preço do gasóleo), na ligação directa das linhas internacionais a construir (Linhas de Alta Velocidade) aos portos e à UE. Esta renovação terá que ser feita em articulação estrita com Espanha, que prevê a renovação da sua rede ferroviária para bitola europeia em 2020, de modo a garantir a ligação directa de Portugal à UE. As linhas internacionais terão que ser projectadas necessariamente como linhas mistas, de modo a garantir também o transporte de mercadorias. Esta renovação poderá demorar décadas, tendo em conta a disponibilidade financeira de Portugal, pelo que se deve dar prioridade às linhas internacionais.

3. Modernização dos portos. Garantir a modernização dos portos, dotando-os de linhas ferroviárias de bitola europeia, assegurando desta forma o transporte directo de contentores para a UE. Uma vez que Sines é o nosso único porto de águas profundas, e de modo a tirar partido do triângulo Brasil-Angola-Europa, o investimento poderia começar por este porto e estender-se posteriormente aos portos de Lisboa, Setúbal, Aveiro e Leixões, em paralelo com a modernização da ferrovia.

4. Reequacionar o Novo Aeroporto de Lisboa. Considerando os investimentos que estão a ser feitos e projectados para o Aeroporto da Portela, e considerando a nova rede ferroviária, bem como o aumento dos custos do petróleo, a Quercus entende que o Novo Aeroporto não pode ser prioritário. O aeroporto da Portela está longe de se encontrar saturado, residindo as suas maiores fragilidades em problemas de gestão, como a utilização das mangas e o sistema de Handling. Não há quaisquer garantias que estes problemas não transitem para a nova infra-estrutura. Por outro lado, o aumento da capacidade da Portela, com medidas como a extensão da taxiway e o alargamento de espaços de estacionamento, permitirá aumentar o número de movimentos por hora. Em simultâneo com um aeroporto periférico para as empresas low-cost, o Aeroporto da Portela terá ainda capacidade para mais umas décadas. Recordamos que a própria ANA-Aeroportos considerou esta possibilidade num seu estudo de 1994 (v. <http://www.adfer.pt/pages/NAL.zip> , cap. 10, pág. 298).

5. Reequacionar o investimento em novas auto-estradas. O Plano Rodoviário Nacional deverá ser definitivamente abandonado, devendo os investimentos em rodovias ser analisados caso a caso.

6. Apostar numa verdadeira articulação intermodal dentro das Áreas Metropolitanas, investindo na complementaridade dos vários modos de transporte existentes e reforçando a ferrovia ligeira de transporte suburbano.

CONCLUSÕES

Este Plano Estratégico de Transportes apresenta-se como uma manta de retalhos, analisando cada sector isoladamente, falhando a visão integrada que era suposto conter e procurando justificar de forma atabalhoada as decisões já tomadas.

A Quercus entende que os futuros investimentos públicos deveriam apostar sempre nos modos de transporte que menos energia consomem, como é o caso da Ferrovia e do sector Marítimo, à semelhança do que toda a Europa está a fazer.

Infelizmente, este Plano pretende fazer precisamente o inverso, prevendo investimentos de vários milhares de milhões de euros na rodovia, que é o modo de transporte mais caro, mais ineficiente do ponto de vista energético e que, a médio prazo, tornará o país ainda mais dependente do petróleo e ainda mais pobre.

Lisboa, 6 de Agosto de 2009

A Direcção Nacional
Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza