

1ª CIMEIRA DAS ÁREAS METROPOLITANAS DE LISBOA E PORTO

Palácio Nacional de Queluz, Sintra

20 MARÇO 2018

MAIS E MELHOR TRANSPORTE PÚBLICO

PARA UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

A mobilidade urbana é um dos principais desafios nas próximas décadas para Portugal, e muito em particular para as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto.

As últimas décadas de desenvolvimento urbano ficaram marcadas pelo crescimento populacional das Áreas Metropolitanas, e por uma alteração significativa da distribuição populacional dentro destas, com o espalhar das populações para as regiões periféricas e um esvaziamento dos centros urbanos. Este processo resultou da conjugação de várias forças, de que se destaca a construção de grandes canais rodoviários, em torno dos quais nasceram e crescem aglomerados populacionais de grande (e crescente) dimensão.

Este modelo de desenvolvimento, associado ao elevado preço e ao subinvestimento em transporte público, conduziu à situação atual (quase única no quadro europeu de áreas metropolitanas de referência) de forte dependência do transporte individual na satisfação das necessidades de mobilidade. Hoje cerca de 50% das necessidades de mobilidade são satisfeitas por recurso ao automóvel, ao contrário de realidades próximas como as Áreas Metropolitanas de Paris (38%), Amesterdão (32%) ou Barcelona (26%). Na Área Metropolitana de Lisboa tem sido crescente a prevalência do transporte individual (22% em 1992, 42% em 2001 e 54% em 2011), claramente em contraciclo com as melhores práticas.

Esta situação tem implicações evidentes na degradação da balança externa do país (via importação de combustível e viaturas), na diminuição da competitividade dos territórios (pela baixa eficiência das cadeias logísticas e de transporte), na qualidade de vida dos cidadãos (pelo tempo e custo despendidos¹ e degradação dos indicadores de saúde), e naturalmente a nível ambiental (pelos baixos níveis de qualidade do ar e elevadas emissões). Ao mesmo tempo, é um fator de agravamento de injustiça social e aumento do risco de exclusão, pois são

¹ P.ex.o tráfego global e o nível de congestionamento está a aumentar a mais de 5% ao ano em Lisboa e Porto, que no ranking europeu TomTom ocupam a 20ª posição e a 74ª posição, ambas em tendência de agravamento.

1ª CIMEIRA DAS ÁREAS METROPOLITANAS DE LISBOA E PORTO

Palácio Nacional de Queluz, Sintra

20 MARÇO 2018

as classes médias baixas e classes médias, que vivendo mais afastadas dos centros urbanos, mais sofrem com os elevados preços e baixa eficácia dos transportes públicos².

Estas consequências tendem a agravar-se em períodos de crescimento económico e de emprego, o que coloca um paradoxo evidente: ***no atual modelo de organização do sistema de transportes, quanto mais a economia e o emprego melhorarem mais difíceis serão as condições de mobilidade, qualidade de vida e coesão e mais nos afastamos das metas com que nos comprometemos a nível global. É imperativo mudar.***

Os ganhos são claros: estima-se que só na Área Metropolitana de Lisboa, a redução de cerca de 10% dos automóveis em circulação se traduza, por ano, numa redução do congestionamento, numa redução 175 mil toneladas de CO₂, numa poupança de 75 milhões de litros de combustível e numa redução de importação de 6.000 viaturas, num benefício económico anual superior a 600 milhões de euros.

As Áreas Metropolitanas assumem, pois, como política verdadeiramente prioritária a transição para um padrão de mobilidade sustentável a nível económico, social e ambiental, pelo que assumem como prioritário mais e melhor transporte público. Isto implica responder a três desafios fundamentais:

O ***primeiro desafio é o da forte redução do preço dos transportes públicos e a criação do passe único de âmbito metropolitano.*** Atualmente, e só a título de exemplo, no universo ferroviário em Lisboa, mais de 50% dos títulos interurbanos vendidos custam mais de 50€/mês e 10% mais de 70€/mês, e ao nível dos títulos combinados encontram-se várias situações que ultrapassam os 100€ ou os 120€ mensais. No Porto a situação é semelhante, com um título Z5 a custar 58€, um Z7 77,65€ ou um Z12 a custar 124,90€. Estes valores são obviamente dissuasores do transporte público, mas representam antes de tudo uma forte injustiça social e são as classes médias baixas, que vivendo mais longe dos polos centrais, que mais têm que pagar pelo transporte público. O recurso ao transporte individual é hoje uma necessidade económica para vastos setores de trabalhadores de rendimentos médios e baixos.

² A despesa com transportes são as 2^{as} mais importantes das famílias a seguir à habitação, correspondendo em média a cerca de 15% do seu orçamento.

1ª CIMEIRA DAS ÁREAS METROPOLITANAS DE LISBOA E PORTO

Palácio Nacional de Queluz, Sintra

• 20 MARÇO 2018 •

O segundo desafio é o ***aumento significativo no investimento no transporte público pesado nos principais eixos estruturantes das Áreas Metropolitanas, nós urbanos da rede transeuropeia de transportes.*** É entendimento consensual que o próximo quadro de apoio Portugal 2030 tem de dedicar uma atenção central à visão de um modelo assente na mobilidade sustentável, estratégia claramente alinhada com o cumprimento das obrigações internacionais do país inscritas no Acordo de Paris e descritas no Livro Branco da Mobilidade, de redução de 26% das emissões do sector dos transportes em Portugal até 2030.

O terceiro desafio é ***transferir para as Áreas Metropolitanas as funções de regulação, gestão e direção da totalidade dos meios de transporte de âmbito metropolitano e intermunicipal.*** A situação atual é marcada pela fortíssima desarticulação ao nível das ofertas, da bilhética, do tarifário e das restantes peças do sistema de mobilidade. Isto resulta num sistema pouco eficaz, pouco legível e excessivamente caro para os cidadãos. As Áreas Metropolitanas entendem que este é um momento único, para assumir a responsabilidade primeira sobre o sistema de mobilidade, pois só assim se poderá construir uma boa solução para os cidadãos.

Perante este contexto, as Áreas Metropolitanas consideram essenciais as seguintes medidas:

- Criação do Passe Único Metropolitano, comum a todos os modos e a todos os operadores públicos e privados, de valor significativamente inferior ao atual (indicativamente mais baixo que o valor do passe intermodal mais barato em operação em cada uma das Áreas Metropolitanas).
- Criação do Fundo de Mobilidade Metropolitana, tendo em vista assegurar o financiamento do Passe Único Metropolitano. O Fundo assegurará a convergência da repartição das fontes de financiamento para próximo da referência dos países mais avançados, dado que em Portugal as receitas de bilhética representam cerca de 80/90% dos custos do sistema do sistema, por comparação com cerca de 40% a 60% nos países europeus mais avançados, o que significa que temos muito menos serviço público e/ou preços mais altos³. As fontes a empregar na dotação deste instrumento de financiamento devem desejavelmente contribuir para apoiar a transição da mobilidade para o transporte público

³ Em Paris, Amesterdão, Berlin, Madrid, Barcelona, Copenhaga o financiamento público (i.e, exopto bilhética e outras fontes próprias) ronda os 60% dos custos operacionais.

1ª CIMEIRA DAS ÁREAS METROPOLITANAS DE LISBOA E PORTO

Palácio Nacional de Queluz, Sintra

• 20 MARÇO 2018 •

e meios ativos de mobilidade e devem salvaguardar o rendimento das famílias, em particular dos utilizadores de transporte público.

- Alargamento das competências de Autoridade de Transporte das Áreas Metropolitanas para todos os modos e operadores de transportes de âmbito intermunicipal e metropolitano (isto é, comboios, metros e transporte fluvial, seja de operação pública ou privada).
- Transferência total da gestão da bilhética para as Áreas Metropolitanas, através da passagem da totalidade do controlo das entidades operadoras de sistemas de bilhética “Transportes Intermodais do Porto, ACE (TIP)”, e “OTLIS - Operadores de Transportes da Região de Lisboa, ACE”, assegurando assim o controlo dos fluxos de informação e financeiros do sistema intermodal e as competências técnicas ao desenvolvimento dos sistemas de bilhética intermodal.
- Avaliar a entrada das Áreas Metropolitanas e/ou municípios, com posição significativa, no capital de todas as empresas públicas de transporte de âmbito suburbano ou metropolitano (Transtejo e Soflusa, Metropolitano de Lisboa, STCP e CP - operação suburbana) e reforço da posição acionista na Metro do Porto.
- Assunção da qualidade de concedente, relativamente às concessões de transporte ferroviário, hoje assumidas pela Fertagus (Sul do Tejo), Metro do Porto e Metro Sul do Tejo.
- Definição de plano de investimentos de renovação, expansão e criação de corredores de transporte público estruturantes, bem como de melhoria do material circulante disponível com vista ao reforço da oferta nas duas áreas Metropolitanas. Este programa será projetado e calendarizado através dos vários instrumentos financeiros disponíveis: Portugal 2020, Portugal 2030, Programas Europeus, Plano Juncker, Fundos Nacionais, Investimentos previstos em concessões existentes, Fundos Municipais, priorização do Portugal 2030 nos termos de um plano de investimentos.
- Em matéria de prioridades de investimento, as Áreas Metropolitanas consideram que esta estratégia de transição para um modelo de mobilidade sustentável e de baixo carbono deve assumir prioridade clara no Portugal 2030, traduzida no reforço global do Fundo de Coesão e desta matéria no âmbito deste fundo.

1ª CIMEIRA DAS ÁREAS METROPOLITANAS DE LISBOA E PORTO

Palácio Nacional de Queluz, Sintra

• 20 MARÇO 2018 •

- Os municípios das Áreas Metropolitanas comprometem-se a atribuir prioridade a esta estratégia nos programas de investimento municipal, aplicando às áreas da sua competência (transporte rodoviário, parques de estacionamento, interfaces, meios suaves, etc.).
- As Áreas Metropolitanas consideram essencial o compromisso do Governo quanto à execução e financiamento das infraestruturas prioritárias no domínio da mobilidade, nomeadamente na ferrovia, transporte fluvial, metropolitano pesado e ligeiro, elétricos ou linhas de BRT, para a promoção e valorização do transporte público.