

Planeamento Estratégico de Transportes na Área Metropolitana de Lisboa

A Especialização em Transportes e Vias de Comunicação levou a efeito, no dia 12 de fevereiro, um painel subordinado ao tema “Planeamento Estratégico de Transportes na Área Metropolitana de Lisboa”, que contou com mais de 130 participantes.



O Inquérito à Mobilidade de 2018, realizado para a Área Metropolitana de Lisboa (AML), revela que a percentagem de deslocações em transporte individual é de 58,9% com uma taxa média de ocupação de 1,56 pessoas, em modos suaves (pé + bicicleta) de 23,5%, em transportes públicos de 15,8% (8,8% autocarro + 6,3% comboio), sendo Lisboa, Sintra, Cascais, Amadora e Loures os concelhos que mais contribuíram para as deslocações.

Com a introdução do novo sistema tarifário em 2019 – tarifa única para as deslocações no interior de um concelho e outra para deslocações em mais de um concelho metropolitano – terá resultado um aumento médio do número de passageiros superior a 20%, alterando assim radicalmente o quadro referido a 2018.



Nesta nova realidade e não tendo havido desde 2002 – “Lisboa: os desafios da mobilidade” e aprovação do PROTAML – qualquer abordagem estratégica à problemática dos transportes públicos, nem a elaboração de qualquer documento oficial sobre esta temática, a AML, enquanto autoridade de transportes, está a enfrentar no curto prazo novos desafios: necessidade de reforçar o seu corpo técnico, concluir o pro-

cesso do concurso para a concessão das redes de transporte coletivo rodoviário e criar a empresa de transportes metropolitanos (CARRIS Metropolitana).

Enquanto isso, as empresas públicas tuteladas pelo governo (ML, CP e Transtejo/Soflusa) avançam por sua própria iniciativa com projetos de expansão das suas redes e serviços, sem a necessária articulação entre os diferentes modos de transporte.

Nos operadores privados, existe o problema da “falta de estabilidade quanto à contratualização dos serviços” (proposta de contratos de sete anos) e a “incerteza quanto ao valor das indemnizações compensatórias por obrigações de serviço público”.

Sem um quadro de relações estável e transparente é muito difícil planear melhoria de serviços, lançar novos e proceder à imprescindível renovação das frotas.

Nos modos ativos salientou-se, entre outros aspetos, a importância destes modos na cadeia de deslocações, sobretudo nos primeiros e últimos quilómetros e nos interfaces, bem como no potenciar de uma verdadeira e eficaz intermodalidade.

Conclui-se que quanto mais os utentes valorizam o conforto e a rapidez e menor qualidade tem a oferta, maior é a tendência para regressar ao transporte individual. Também se confundem os conceitos de “planeamento estratégico, tático e operacional”, misturando opções e tornando os processos de decisão menos transparentes e eficazes.

Resulta assim ser consensual a necessidade de proceder à elaboração de um novo documento estratégico para o sistema de transportes da AML que articule este sistema com as opções de desenvolvimento urbano e o cumprimento das metas ambientais aprovadas na Conferência das Nações Unidas de Paris.

O Primeiro Secretário da Comissão Executiva da AML definiu um conjunto realista e importante de prioridades de curto prazo, sendo os aspetos mais salientes a estabilização do modelo de financiamento do sistema – definindo as contribuições dos seus vários atores e beneficiários – e das medidas complementares ao sistema de transportes, que incluem desde políticas fiscais, à da habitação e ordenamento do território, assim como priorizar o aumento de capacidade e qualidade da oferta, o que exige um esforço financeiro constante e devidamente programado. |