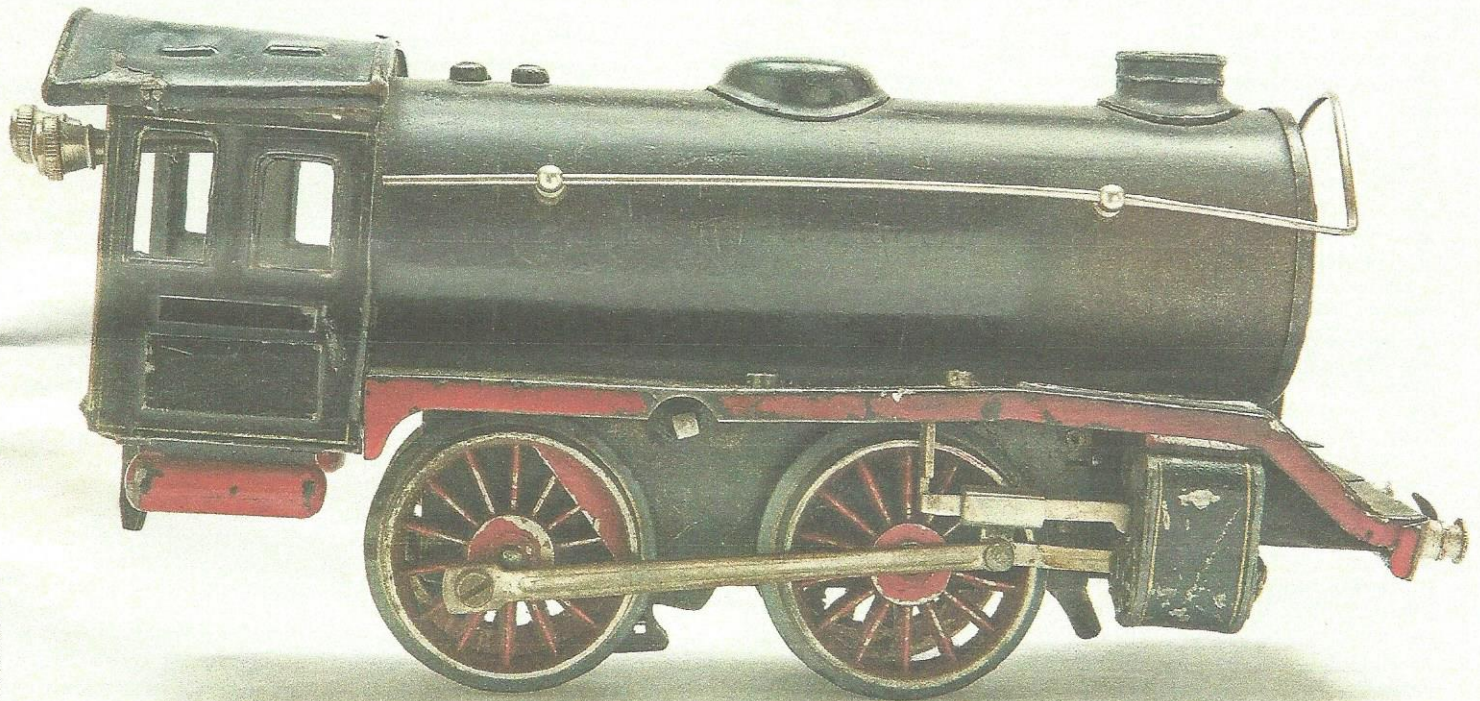


# fisgã

"QUEM SABE TUDO É PORQUE ANDA MUITO MAL INFORMADO"



GETTY IMAGES

## O público dos transportes

OS NOVOS PREÇOS DOS PASSES SÃO MAIS APETECÍVEIS DO QUE NUNCA. MAS OS NÚMEROS MOSTRAM QUE PORTUGAL É DOS PAÍSES EUROPEUS QUE MAIS PREFERE A PRIVACIDADE DO CARRO. NÃO USAMOS TRANSPORTES PÚBLICOS PORQUE NÃO QUEREMOS OU PORQUE NÃO OS TEMOS EM CONDIÇÕES?

TEXTO TIAGO SOARES INFOGRAFIA LILIANA GONÇALVES

A notícia chocou o país inteiro: naquele ano de 2014, apenas 87,5% dos comboios da empresa estatal SBB tinham sido pontuais. Os suíços, habituados à pontualidade, fizeram ouvir o seu descontentamento, e a SBB meteu mãos à obra para recuperar a excelência. Assim, no ano passado, 90% dos comboios chegaram a horas nas viagens normais, uma taxa que subiu para 97% quando estiveram em causa trocas de comboio (viagens interligadas). A rede ferroviária da Suíça é a melhor da Europa, diz um relatório da consultora BCG referente a 2017 e publicado no ano passado, e por isso não é de estranhar que os habitantes helvéticos os usem: segundo dados da Comissão Europeia e do Eurostat, a Suíça é o país europeu onde mais quilómetros são percorridos de comboio: praticamente 20% de todas as distâncias das viagens feitas em 2016 no país. A notícia é de fevereiro último: a SBB juntou-se à empresa a quem encomendou 62 novos comboios no valor de €1,9 mil milhões para, no Parlamento, pedir desculpa aos passageiros: os 12 comboios já recebidos tinham problemas — portas que

não fechavam bem e erros no software — e por isso não estavam à altura dos padrões dos seus clientes. Meses depois, um *mea culpa* parecido é executado em pleno parlamento português: Pedro Nuno Santos, recém-empossado ministro das Infraestruturas e da Habitação, endereça um “pedido de desculpas às pessoas cujo dia a dia é afetado pelas supressões nos transportes”, porque “sabemos bem que é nossa obrigação servi-los com regularidade, pontualidade, qualidade e conforto”. Em causa, a situação aflitiva da Comboios de Portugal (CP), adensada pelas dificuldades dos transportes públicos em acolher o aumento da procura depois de os passes se terem tornado mais baratos. São dois pedidos de desculpa que representam bem o quão afastados estão a Suíça e Portugal no que toca não só à rede ferroviária, mas aos transportes públicos em geral.

Voltemos ao relatório da BCG referente a 2017. No que diz respeito à qualidade da ferrovia, Portugal surge no 23º lugar, em antepenúltimo, à frente apenas da Roménia e da Bulgária, com uma pontuação de 2,4 em 10 pontos possíveis. O estudo mede três principais parâmetros — intensidade de uso (por passageiros e mercadorias), qualidade do serviço (por pontualidade, velocidade e preço médio), e segurança (por acidentes e fatalidades). Já os dados da Comissão Europeia sobre a distribuição dos modos de transporte em Portugal seguem a lógica por trás da rede suíça, mas ao contrário — o sistema é mau e é pouco utilizado — e mostram que os portugueses preferem de forma esmagadora andar de automóvel. O carro é utilizado em 88,2% dos quilómetros percorridos em viagem, a segunda maior percentagem entre países da União Europeia. Para trás ficam os transportes públicos: 4,2% para comboios, 6,6% para autocarros, e 1% para o metro. Nestes três modos partilhados, estamos bastante atrás da média europeia.

## PERDER TEMPO OU PERDER DINHEIRO?

Enquanto as viagens de automóvel têm aumentado consecutivamente ao longo dos anos, os autocarros e camionetas viram as suas viagens caírem: em 2000, os passageiros portugueses totalizavam 12 mil milhões de quilómetros percorridos neste meio, mas apenas cinco anos depois (2005) esse número estava reduzido a 6,4 mil milhões de quilómetros. Em 2016, último ano com tais dados contabilizados, andamos 6,8 mil milhões de quilómetros de autocarro. A República Checa, por exemplo, tendo um número de habitantes similar ao nosso, percorreu 16,7 mil milhões de quilómetros de autocarro em 2016, e o uso de automóveis fixou-se nos 66,5%, a percentagem mais baixa da Europa, além das viagens de metro (10,1%), comboio (8%), e claro, autocarros (15,4%).

Já o número de passageiros do metro tem subido consistentemente desde 2013, ano em que teve uma queda abrupta no número de passageiros, de 208 milhões para 191 milhões. E a verdade é que, apesar de andarmos pouco de transportes públicos, nos últimos anos temos vindo a

procurá-los mais. Os aumentos são tímidos, mas existem: em termos de número de passageiros, o INE reporta que, de 2017 para 2018, o sector rodoviário cresceu 4%, o metro 3,7% e o transporte fluvial 3,3%. Mas tais mudanças não chegam para mudar comportamentos estruturais: em Lisboa, por exemplo, 59% das deslocações à semana durante 2017 foram feitas de carro, e o último inquérito de mobilidade do Instituto Nacional de Estatística (INE), referente às áreas Metropolitana de Lisboa e do Porto, concluiu que a principal razão para os cidadãos andarem de carro é a rapidez (58,8% no Porto e 62,9% em Lisboa), seguido do conforto da viatura. Em terceiro lugar, está o facto de a rede de transportes não ter ligações aos destinos. Paulo Martins, especialista em transportes urbanos e docente no Instituto Superior de Engenharia de Lisboa, explica ao Expresso os dois lados da moeda presentes nestes dados. Por um lado, “há, de facto, um aspeto cultural, sobretudo nos países do sul da Europa: o ter viatura própria, o ter autonomia... o transporte individual acaba por ser um bem que não é tão valorizado no norte da Europa”. No entanto, também é verdade que muitas das pessoas que usam o transporte individual no seu dia a dia, “muitas vezes tentam usar o transporte público e têm um conjunto de barreiras enormes à deslocação”. Assim sendo, é criada uma “fronteira” entre os dois tipos de utilizadores, tornando difícil uma mudança de hábitos. É, por isso, uma junção dos dois fatores: a questão cultural está presente, sim, mas os serviços de transporte público existentes não são um bom cartão de visita para oferecer a quem está a ponderar deixar o carro na garagem. Os transportes públicos não são desenhados na ótica do utilizador, acrescenta Paulo Martins. Têm de ter frequências muito elevadas, e isso não se verifica. “É normal que haja zonas na área metropolitana de Lisboa, por exemplo, em que o tempo de viagem em transporte individual

é muitíssimo inferior ao tempo de viagem em transporte público. Nós temos dois orçamentos na nossa vida: o orçamento do dinheiro e o orçamento do tempo. O orçamento do dinheiro nem sempre é muito folgado, mas a verdade é que às vezes as pessoas preferem fazer alguns sacrifícios, gastar mais dinheiro e trazer o carro para poupar tempo. Duas, três horas por dia em transportes públicos é demasiado, principalmente para famílias, com crianças... Piora a qualidade de vida.”

Segundo o Eurostat, em 2016 o Estado português investiu apenas 1,6% do PIB nos transportes públicos, a sétima percentagem mais baixa da Europa. O plano europeu da Ferrovia 2020 está, segundo o próprio ministro, “atrasado.” Para explicar a má situação, incluindo o estado comatoso da CP tão incessavelmente documentado, Paulo Martins junta a falta de preparação à falta de investimento, verificável até em medidas “benéficas” como a dos passes sociais: “O Governo reagiu como todos os governos em Portugal costumam reagir: tomam as decisões políticas e esquecem-se de consultar os técnicos e de fazer o planeamento.” Fernando Nunes da Silva, ex-vereador da Câmara de Lisboa com o pelouro do Trânsito e Mobilidade, sublinha ao Expresso que a falta de planeamento político coloca em risco “o salto significativo” e a “resposta quase imediata” que as pessoas deram à medida dos passes — só na AMT, gerou 160 mil novos utilizadores. “A questão do preço é bastante importante, mas é algo que se perderá rapidamente se não houver uma resposta da oferta em relação à procura, até em questões simples e fáceis de medir como a adequação dos horários. Está mais do que comprovado que é muito difícil recuperar os passageiros que abandonaram o transporte coletivo pelo transporte individual.”

## CUSTOS E RECLAMAÇÕES

A medida, uma “boa ideia” que foi alargada a praticamente todo o país, poderá parecer curta quando comparada com a decisão do Governo do Luxemburgo, entretanto já em vigor: transportes públicos gratuitos para todos, sem exceção. Na base da decisão esteve sobretudo o grande fluxo de pessoas que todos os dias atravessa as fronteiras do Grande Ducado — durante a semana, 45% dos trabalhadores (qualquer coisa como 192 mil pessoas) chegam de países como França, Bélgica ou Alemanha, o que aumenta a população total do território em 20%. As viagens de automóvel no Luxemburgo são superiores à média europeia (83,1%), e o uso acima da média de autocarros (12,3%) é descompensado pela utilização relativamente baixa da ferrovia (4,6%). Assim sendo, um dos objetivos é diminuir o trânsito automóvel em hora de ponta, embora o ministro dos Transportes tenha sublinhado que a medida é “primeiramente social”, servindo para encurtar o fosso entre ricos e pobres. Em Tallin, capital da Estónia, transportes públicos gratuitos são já uma realidade desde 2013, e a ideia está agora a expandir-se aos outros municípios do país. Algumas cidades francesas

### DINHEIRO GASTO PELOS PORTUGUESES EM TRANSPORTES PÚBLICOS

Em 2016

2

MIL MILHÕES DE EUROS

### QUANTIA GASTA EM AUTOMÓVEIS, COMBUSTÍVEL E MANUTENÇÃO

14

MIL MILHÕES DE EUROS

FONTE: EU TRANSPORT IN FIGURES - STATISTICAL POCKETBOOK 2018, COMISSÃO EUROPEIA

**NO QUE DIZ RESPEITO À QUALIDADE DA FERROVIA, PORTUGAL SURGE NO 23º LUGAR, EM ANTEPENÚLTIMO, À FRENTE APENAS DA ROMÉNIA E DA BULGÁRIA, COM UMA PONTUAÇÃO DE 2,4 EM 10 PONTOS POSSÍVEIS**

## MEIOS DE TRANSPORTE USADOS NA EUROPA

Em 2016. Valor em percentagem

	Carro	Autocarro	Comboio	Elétrico e Metro
Albânia	88,2	11,8	0	0
Alemanha	84,3	5,7	8,5	1,5
Áustria	72,6	9,6	11,4	6,5
Bélgica	81	10,4	7,7	1
Bulgária	79,6	17,2	2	1,1
Chípre	81,4	18,6	0	0
Croácia	83,3	12,1	2,6	1,9
Dinamarca	81,1	9,7	8,7	0,4
Eslováquia	74,2	15,7	9,3	0,8
Eslovénia	86,3	11,8	2	0
Espanha	80,1	11,6	6,5	1,8
Estónia	79,5	17,7	2	0,8
UE-28	81,3	9,3	7,6	1,8
Finlândia	81,8	11,9	5,6	0,8
França	80	8,7	9,5	1,8
Grécia	80,8	16,9	1	1,3
Holanda	85,5	3	10,9	0,6
Hungria	66,5	20,9	9	0,6
Irlanda	79,6	17,2	2,9	0,3
Islândia	88,6	11,4	0	0
Itália	81,3	11,9	6	0,8
Letónia	82,8	13	3,5	0,7
Lituânia	89,9	9,1	1	0
Luxemburgo	83,1	12,3	4,6	0
Macedónia	85,9	13,1	1	0
Malta	82,6	17,4	0	0
Montenegro	95,8	2,4	1,8	0
Noruega	87,9	5,9	5	1,2
Polónia	77,2	13,9	7,3	1,6
Portugal	88,2	6,6	4,2	1
Reino Unido	85	4,6	8,7	1,7
Rep. Checa	66,5	15,6	8	10,1
Roménia	75	14,7	3,9	6,4
Sérvia	74,9	22,7	1,1	1,2
Suécia	81,9	7	9,2	1,9
Suíça	77	5	17	1

FONTE: EU TRANSPORT IN FIGURES - STATISTICAL POCKETBOOK 2016, COMISSÃO EUROPEIA

## ÍNDICE DE QUALIDADE DOS COMBOIOS NA EUROPA

A nível de utilização, qualidade de serviço e segurança. Em 2017

	ÍNDICE
1 Suíça	7,2
2 Dinamarca	6,8
3 Finlândia	6,6
4 Alemanha	6,1
5 Áustria	6,1
6 Suécia	6,0
7 França	6,0
8 Grã-Bretanha	5,4
9 Holanda	5,3
10 Luxemburgo	5,2
11 Espanha	5,0
12 República Checa	5,0
13 Noruega	4,9
14 Bélgica	4,6
15 Itália	4,5
16 Lituânia	3,9
17 Eslovénia	3,9
18 Irlanda	3,9
19 Hungria	3,5
20 Letónia	3,4
21 Eslováquia	3,2
22 Polónia	3,0
23 Portugal	2,4
24 Roménia	1,9
25 Bulgária	1,9

FONTE: THE 2017 EUROPEAN RAILWAY PERFORMANCE INDEX (BOSTON CONSULTING GROUP)

## PASSAGEIROS NOS TRANSPORTES PÚBLICOS EM PORTUGAL

Em 2017. Valor em milhões

Autocarro	514.832
Comboio	375.889
Barco	20.717

FONTE: IMT

e alemãs estão também a estudar essa mesma hipótese, como forma de reduzir a poluição atmosférica. No que toca a pagar por transportes, nenhum país europeu destoa particularmente dos outros, seja por estes custarem uma percentagem muito grande ou muito pequena dos rendimentos dos cidadãos. No caso português, este valor era em 2016 de 12,7% — no total, quase 16 milhões de euros, sendo que apenas pouco mais de dois milhões foram gastos em transportes públicos. Como seria de esperar, a maioria das despesas prende-se com o que se usa mais, ou seja, o carro. Os habitantes do Reino Unido e da Dinamarca são os que gastam mais dinheiro com comboios, autocarros, metro e afins.

Um inquérito europeu realizado no ano passado concluiu que os portugueses vivem satisfeitos tanto com a pontualidade como com a frequência dos comboios (76% e 69%). São valores acima das médias europeias, mas que têm por base a auscultação de apenas mil cidadãos portugueses. É difícil dizer se estamos realmente contentes com o estado da ferrovia — e dos restantes

transportes públicos — sobretudo nesta altura, com os meios a serem mais procurados e por isso em maior esforço. Do primeiro para o segundo semestre do ano passado, as reclamações dos utentes aumentaram 23% — 10.431 no total, ou 53 por dia. A CP foi a mais visada, mas a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (regulador) já veio esclarecer que “não há base legal para atuar sobre a empresa”. Isto porque a CP não tem qualquer obrigação contratual de serviço público — o que, por exemplo, não acontece com a Fertagus, uma parceria público-privada.

### VERDE ESPERANÇA

O estado desolador dos comboios portugueses — incapazes de ligar um país tão pequeno — e a pressão crescente sentida em meios como o metro — a apostar na retirada de assentos para não arrebentar pelas costuras — traça um cenário negro quanto ao uso dos transportes públicos em Portugal. No entanto, se há aposta certa que Portugal tem feito nos últimos anos no que à mobilidade pública diz respeito, esta tem a

forma de uma nova frota de autocarros urbanos, tanto elétricos como a gás natural (e por isso menos poluentes), que são já uma realidade em várias cidades do país, como Braga, Guimarães ou Coimbra. Em Lisboa, a Carris anunciou um concurso para adquirir 100 autocarros (70 a gás natural e 30 elétricos).

Quanto a “carros verdes”, em 2018 o IMT contabilizou 62.442 mil veículos elétricos matriculados em Portugal, entre carros a bateria, híbridos (a grande maioria), híbridos *plug-in* e não *plug-in*. Também neste campo Portugal parece estar bem cotado: segundo a Associação Europeia de Fabricantes de Automóveis (ACEA), os carros elétricos representaram 3,44% das vendas de novos veículos em 2018, o sétimo país do mundo onde isso mais acontece, atrás da China, Finlândia, Holanda, Suécia, Islândia e Noruega. Este último país escandinavo está bastante distanciado de todos os outros, com os carros elétricos a representarem praticamente metade (49,14%) das vendas do sector no ano passado. ●