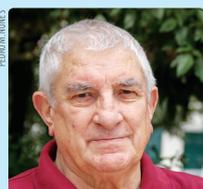


## VISÕES DO SECTOR



**Mobilidade e transportes**
**EDUARDO ZÚQUETE**

 Engenheiro civil  
 Mestre em Investigação Operacional e Engenharia de Sistemas

A sociedade emergente da II Guerra Mundial elegeu, como instrumento fundamental da sua mobilidade, a viatura individual privada, mas não desmantelou o sistema ferroviário que tinha assegurado, antes e durante o conflito, a maioria das deslocações. Pelo contrário, cedo se percebeu que, apesar de ter perdido o carácter universal de outrora, a ferrovia era parceira indispensável num mundo onde a mobilidade crescia de forma rápida e que começava a ser sensível aos aspectos negativos a ela associados: poluição, congestionamento, ruído. Ao longo de mais de meio século, os sistemas ferroviários foram melho-

rando desempenho e intervenção – nos sistemas urbanos e suburbanos, nas longas distâncias, nos transportes pesados, na substituição das redes aéreas de média distância.

Na entrada do século XXI os países mais desenvolvidos do mundo apresentam, além de altos índices de motorização, redes ferroviárias muito densas, muito evoluídas e com grandes taxas de utilização, permitindo um ordenamento do território mais saudável e melhor utilização de espaço, tempo e recursos internos. Pelo contrário, os países menos desenvolvidos mantêm redes ferroviárias de pequena dimensão, às vezes meras penetrações isoladas do litoral

para o interior, padrão frequente na era colonial, ou não dispõem sequer de ferrovia. O caminho certo não passa pela substituição, antes pela criação de uma matriz de utilização concertada do automóvel com o comboio e o avião, este na muito longa distância, associada ao espaço pedonável ou ciclável, no outro extremo do espectro.

O nosso grau de desenvolvimento reclama um sistema ferroviário actualizado, que intervenha em determinadas áreas: serviço urbano e suburbano das maiores cidades, em particular, no complexo da Grande Lisboa; ligações a portos, aeroportos e outros pontos de concentração; acesso privilegiado a zonas turísticas de grande potencial; transferência de grandes cargas importadas, exportadas ou transitadas – e que funcione, também, como dispositivo regulador para outras variáveis –; consumo de energia eléctrica disponível; excesso de poluição; reiterado

congestionamento; tempo perdido; e factura energética. A reabilitação do sistema ferroviário poderia reanimar ainda a actividade da componente industrial a ele adjacente, criando trabalho e valor acrescentado local.

A discussão sobre transportes nos programas dos principais partidos é bastante reduzida e dispersa-se em pormenores interessantes mas não fundamentais – propriedade pública ou privada, minúcias de bilhética, retóricas complicadas de retribuição, níveis de localização (nacional, regional ou local), promoção da viatura eléctrica e da bicicleta –, não ficando nítida a premência de restaurar o sistema ferroviário e de o conjugar com o muito mais evoluído sistema rodoviário, num todo coerente e economicamente sustentável. Um dia, sem dúvida, teremos de nos aproximar desta solução, já consagrada pelos nossos parceiros europeus, mas a oportunidade foi, uma vez mais, adiada.



**Resíduos**
**CARLOS RAIMUNDO**

Assessor da direcção da AEPESA – Associação de Empresas Portuguesas para o Sector do Ambiente

**PROGRAMA PSD/CDS-PP**
**Aspectos fortes**

- Propõe “concretizar um novo ciclo de reformas estruturais e de investimentos selectivos na área da economia verde e da coesão territorial (...) que impulsionem níveis mais adequados de eficiência na utilização de energia, água e materiais”.
- Propõe-se “promover uma economia mais circular, aproveitando os resíduos como fonte renovável de recursos e apostando no reforço da concorrência, na redução de custos, no reforço dos objectivos de serviço público e numa maior exigência e ambição ambiental (...) assumindo o enquadramento estratégico e as metas estabelecidas no PNGR (Plano Nacional de Gestão de Resíduos) e no PERSU 2020”.
- Propõe “prosseguir a estratégia de eliminação de passivos ambientais (...) proporcionando a requalificação ambiental das zonas implicadas, tendo por base o investimento de mais de 65 milhões de euros previsto no PO SEUR”.
- Pretende “adoptar uma estratégia de protecção do solo que obrigue as empresas que desenvolvam actividades perigosas a avaliarem a qualidade dos

respectivos solos e a assumirem a responsabilidade pela descontaminação”.

**Aspectos fracos**

- Da enunciação dos objectivos, dificilmente alguém poderá discordar. Nada é referido, no entanto, quanto ao modo de os concretizar e, principalmente, como se garantirá a fundamental articulação das políticas subjacentes.
- Está ausente a promoção da participação do sector privado na procura de soluções mais eficientes e na aplicação do conhecimento acumulado.
- Nada é referido quanto à promoção da internacionalização das empresas portuguesas, para o que será indispensável a existência de um mercado nacional que promova verdadeiras parcerias entre as entidades públicas detentoras dos activos e o sector privado, alocando o risco a quem mais bem preparado está para o gerir e aproveitando o que cada parte melhor sabe fazer.
- Para além da referência aos passivos ambientais, nada é referido sobre o aproveitamento dos fundos comunitários do PO SEUR, os quais terão de ser complementados com recursos financeiros próprios e poderão ser captados através de parcerias com o sector privado.

**PROGRAMA PS**
**Aspectos fortes**

- Propõe “promover a utilização dos resíduos biológicos das cidades, (...) valorizar e estimular a compostagem de resíduos orgânicos e promover a redução de resíduos como prioridade activa na política dos 3 R”.
- Propõe-se “criar um Superfundo Ambiental concentrando os recursos dispersos por vários fundos específicos, de modo a obter um instrumento com maior capacidade financeira para actuar na preservação dos recursos naturais, na prevenção de riscos e na reparação de danos ecológicos”.
- Propõe “reunir, integrar e disponibilizar de forma sistemática a informação sobre o ambiente e o uso de recursos naturais, integrando-a com os instrumentos de gestão e acompanhamento do uso do território e com as obrigações de comunicação de informação a instituições internacionais”.
- Pretende “definir um regime de compensação ambiental e regulamentar o seguro obrigatório de responsabilidade civil por danos ao ambiente”.
- E pretende ainda “lançar um programa nacional de recuperação de passivos ambientais e de tratamento de solos contaminados”.

**Aspectos fracos**

- Pretender travar a privatização da EGF e condicionar este objectivo à não obrigação de pagar indemnizações ao concorrente ganhador é a afirmação e a negação do objectivo

em simultâneo. E os argumentos “excessiva concentração e forte distorção da concorrência” nem foram reconhecidos pela Autoridade da Concorrência, nem se resolvem com a manutenção da EGF na esfera pública.

- Pretender renegociar os contratos de concessão quando o Governo não é parte nos mesmos e ignorar que existe uma entidade reguladora independente (cujos estatutos foram recentemente aprovados na Assembleia da República com os votos favoráveis do PS) precisamente para regular esses contratos não se entende nem é explicado.
- A proposta de “tornar efectiva uma garantia de serviços mínimos relativamente ao acesso à água, saneamento e recolha de resíduos”, para além de ignorar a realidade, parece repescada dos primeiros programas eleitorais.
- Nada é referido quanto à promoção da internacionalização das empresas portuguesas, para o que será indispensável a existência de um mercado nacional que promova verdadeiras parcerias entre as entidades públicas detentoras dos activos e o sector privado, alocando o risco a quem mais bem preparado está para o gerir e aproveitando o que cada parte melhor sabe fazer.
- Nada é referido sobre o aproveitamento dos fundos comunitários do PO SEUR, os quais terão de ser complementados com recursos financeiros próprios e poderão ser captados através de parcerias com o sector privado.