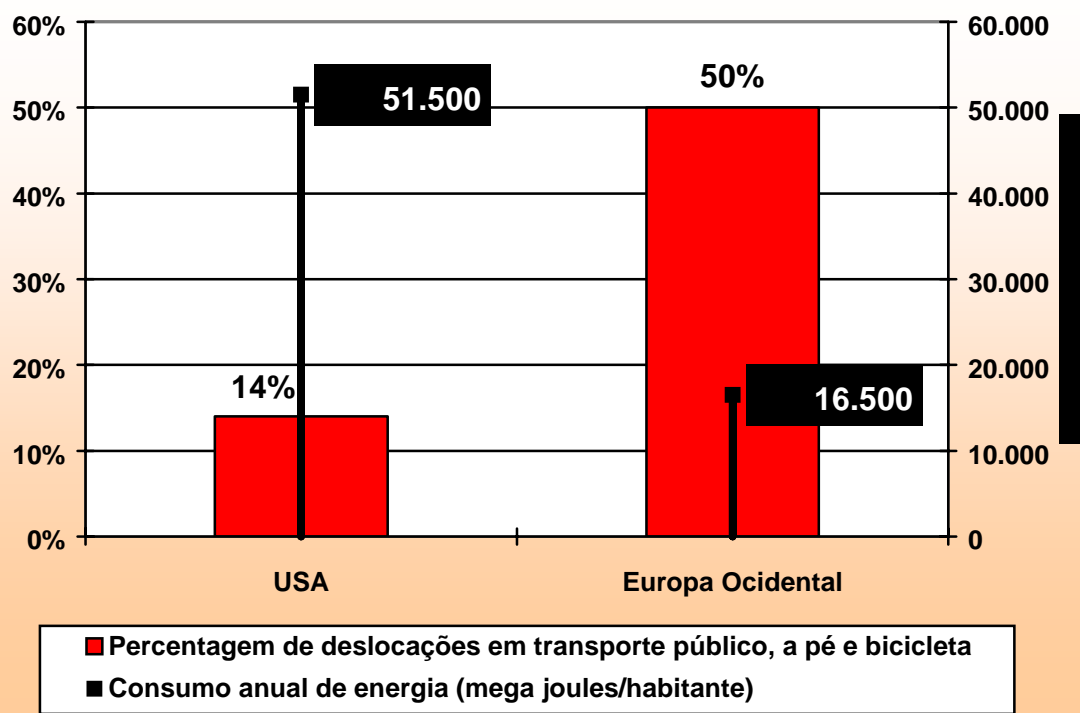


TRANSPORTE E CONSUMO DE ENERGIA



Rui Rodrigues
Site: www.maquinistas.org (Ver Opinião)
Email rrodrigues.5@netcabo.pt
Data: Setembro de 2004

TRANSPORTE E CONSUMO DE ENERGIA

Segundo um estudo da União Internacional de Transporte Público (UITP) espera-se que, em 2020, este sector seja o maior consumidor de energia superando o da própria indústria, prevendo-se que, naquele ano, o mundo consumirá o dobro da energia, que consome hoje. Actualmente, calcula-se que cerca de 95% do total de transporte tem por base a utilização do petróleo.

Neste momento, já existem cidades, como é o caso de Houston, onde o custo global do transporte, que inclui os custos directos (deslocações) e indirectos (poluição, acidentes etc) já representa cerca de 26% do seu PIB, o que significa que todos os países deverão estudar as suas redes de forma a promoverem a poupança de energia e, ao mesmo tempo, servir as necessidades dos seus habitantes. Iremos ver exemplos que demonstram as consequências da maior ou menor utilização de um determinado modo de transporte.

EFICIÊNCIA DA ENERGIA UTILIZADA

Segundo estudos da UITP sobre utilização de energia, o transporte público, na Europa, consome 4 vezes menos, por cada passageiro transportado, do que a viatura individual e, no Japão, essa diferença é de 10 para 1. Este baixo valor, verificado neste país, explica-se pelo uso intensivo das redes ferroviárias mais eficientes do mundo.

NOTA

O consumo de energia dos autocarros e dos comboios é cerca de 3 a 5 vezes mais eficaz que o do automóvel ou do avião por pessoa e por Km. O Metro é o meio mais rentável do ponto de vista energético, seguido de perto pelo Metro ligeiro.

Nos Estados Unidos da América o automóvel é o meio mais utilizado pela a grande maioria dos habitantes nas suas deslocações. Nas viagens urbanas, o seu consumo é o triplo do da Europa e 4 vezes maior que o do Japão, segundo um estudo da UITP.

A opção pelo transporte público tem sido uma realidade nos países desenvolvidos como nos em vias de desenvolvimento. Na cidade de Bogotá, capital da Colômbia, por exemplo, desde que se criaram 3 linhas de autocarros de grande capacidade de um sistema, designado por transmilenio, foi possível transportar cerca de 700 mil passageiros, por dia. e

42 mil nas horas de ponta. Estas medidas foram complementadas com a restrição do uso do automóvel, nas horas de ponta, e pela renovação urbana daquela cidade. Na Suíça, que é dos países mais ricos do mundo, também foi efectuada uma aposta forte no transporte colectivo como meio de melhorar a mobilidade, especialmente nas cidades de Berna ou Zurique.

As cidades que gastam menos energia no transporte são as mais densas e aquelas onde os cidadãos se deslocam a pé e através do transporte público

EXEMPLOS EM PORTUGAL

Existem bons e maus exemplos da utilização do transporte, que convém analisar, para se ter uma ideia de como é possível encontrar soluções para reduzir o consumo de energia no nosso País.

Um dos melhores exemplos, que podemos referir, onde o transporte já está a ter substanciais melhorias, tanto na mobilidade como no consumo de energia, é o projecto do Metro do Porto e sua coordenação com os restantes meios.

Nesta cidade, antes do Metro existir, cerca de 61% das pessoas circulavam de automóvel, 30% de autocarro e 9 % de comboio. O Porto tem graves problemas de mobilidade e, com o funcionamento da nova rede do Metro, certamente se verificará uma alteração substancial no valor das percentagens citadas. Convém referir que, além do Metro houve, também, um investimento na melhoria das linhas suburbanas da região e respectivo material circulante. Devido à eficaz interligação entre ambos já se verifica uma indução de tráfego entre estes dois modos de transporte. Desde que o Metro chegou à estação de Campanhã, em Junho de 2004, verificou-se um aumento percentual assinalável do tráfego.

Quando estiver terminada a 1ª fase do Metro são esperados, no 1º ano, 82,5 milhões de passageiros, cerca de 226 mil por dia, (Linhas Campanhã/Matosinhos, Campanhã/Póvoa, Campanhã/Trofa e Hospital S.João/Santo Ovídio)

Esta previsão não contempla ainda o acréscimo de passageiros provocado pela inclusão na primeira fase da rede do Metro do Porto da Linha da Boavista, do ramal de ligação ao Aeroporto de Pedras Rubras e do troço Campanhã/Antas da Linha de Gondomar).

Tendo em conta o número de passageiros esperados diariamente, bem como a poupança nos respectivos tempos de viagem, fácil será concluir sobre o enorme impacte na qualidade de vida dos seus cidadãos e economia da cidade do Porto que se tornará mais

competitiva e atraente, a médio e longo prazo, permitindo que outras actividades económicas se realizem de forma mais eficaz e rentável. Este exemplo, no futuro, talvez possa vir a alterar a política de transportes em Portugal. Além da melhoria da mobilidade, outro grande objectivo deste projecto será o de permitir a qualificação urbana da cidade.

Ao contrário, em Lisboa, apesar dos 4,2 mil milhões de euros investidos desde 1996, a mobilidade tem piorado ano após ano. Esta realidade levou a que as deslocações e respectivos custos se agravassem de forma substancial e que o défice nos transportes públicos atingisse valores insustentáveis de cerca de 300 milhões de euros anuais . Este foi o resultado a que se chegou após uma política errada e de mau ordenamento do território. O actual sistema, em que foi dada prioridade aos investimentos na rodovia, é muito mais caro e consome mais energia, além de marginalizar todos aqueles que não possuam carro ou pessoas com mobilidade reduzida e idosos.

NOTA

. Na Região de Lisboa, segundo os dados do INE, os utilizadores de viatura particular têm uma despesa mensal (custos directos), em média, 4 vezes superior aos utilizadores do transporte público e cada viatura particular só transporta cerca de 1,2 passageiros. Actualmente, o transporte colectivo já só é utilizado por 37% dos cidadãos.

Recentemente, foi inaugurada a ligação do Metro de Lisboa até Odivelas, cujo custo rondou cerca de 350 milhões de euros. Muitos esperavam que este investimento pudesse retirar milhares de veículos, por dia, da rodovia que liga aquela localidade à capital. Infelizmente, tal não veio a acontecer. Curiosamente, o tráfego rodoviário naquele itinerário reduz-se por volta dos dias 12 e 15 de cada mês, pela simples razão de que o dinheiro que resta do ordenado se está a esgotar. Logo que os cidadãos recebem o ordenado voltam de novo à sua viatura particular. Este exemplo demonstra que a solução para reduzir o tráfego automóvel, em Lisboa, passará sempre por taxar a entrada das viaturas particulares na cidade.

Não faz sentido o Estado continuar a financiar os transportes públicos altamente deficitários quando os habitantes da capital optam pela viatura individual e, ao mesmo tempo, eliminar-se o transporte público em regiões mais desfavorecidas do país onde os utentes preferem o transporte colectivo. Neste momento, já existem localidades de Portugal que se arriscam a ficar completamente isoladas por falta de transporte.

Em Lisboa os transportes não funcionam em rede, não são competitivos nem em preço nem em tempos de viagem com a viatura particular e, mais grave, ainda não existe uma estratégia que procure alterar a actual situação.

Outro grave problema que terá que ser alterado rapidamente diz respeito ao transporte rodoviário de mercadorias que já transporta cerca de 97% das toneladas movimentadas no território nacional. Este sector, em Portugal, caracteriza-se pelo transporte por conta própria e no baixo nível de especialização o que o torna muito frágil perante a concorrência de grandes empresas internacionais especializadas neste ramo.

NOTA

O resultado do transporte por conta própria, conjugado com a sua baixa especialização, leva a que no nosso país seja necessário o dobro do número de camiões para transportar a mesma quantidade de mercadoria que na U.E. As consequências desta realidade são o aumento do consumo de energia, da poluição e acidentes e respectivos custos.

No resto da Europa a maioria do transporte rodoviário é efectuado por profissionais, enquanto que entre nós ele é feito por particulares. A solução deste problema passa por se criar uma regulamentação do sector.

Por fim, outro mau exemplo que deve ser referido reside no facto de o transporte entre Lisboa e Porto ser efectuado, na esmagadora maioria, por viatura particular e a ferrovia só movimentar cerca de 10% do tráfego, sendo o primeiro mais caro cerca de 2,5 vezes. Nos países da Europa a ferrovia transporta 50% do tráfego entre as maiores cidades.

INTERMODALIDADE

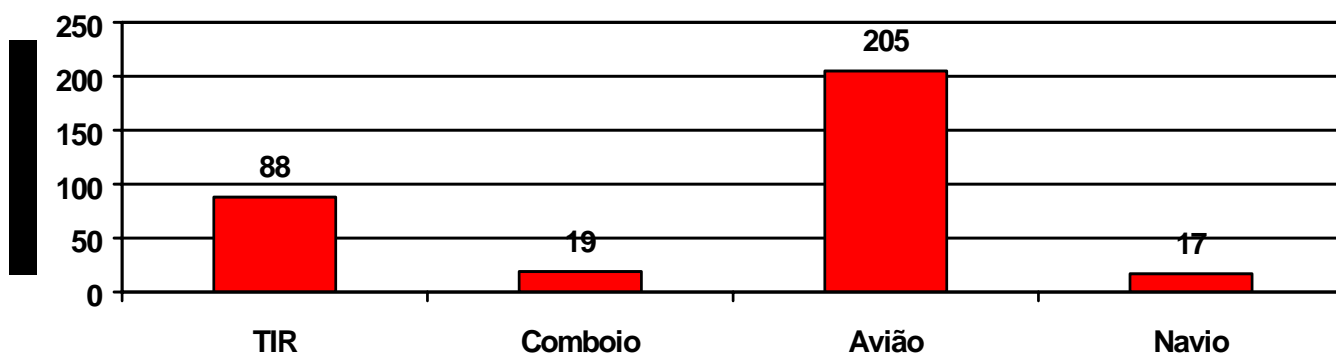
Todos os sistemas e redes de transporte devem promover ao máximo a coordenação dos vários modos, porque esta é uma das formas de melhor servir os cidadãos. Isso implica não só integrar os diferentes meios de transporte público mas também os colectivos e individuais. O automóvel não pode ser visto como o “inimigo público nº 1” mas sim como um elemento que deve coexistir, o melhor possível, com a restante rede.

O avião é rápido, mas é caro, o navio transporta grandes quantidades de carga a baixo custo, mas é lento, o camião tem a grande vantagem de efectuar o transporte de porta

à porta, mas é aquele que mais polui o ambiente, o comboio poupa energia, mas tem pouca flexibilidade.

As redes de transporte mais eficientes serão aquelas que permitam tirar partido, de uma forma integrada, das vantagens que cada modo de transporte apresenta, reduzindo, assim, os custos económicos, os ambientais e que apostem na qualidade de vida dos cidadãos devendo, simultaneamente, ser conjugadas com políticas que invistam num correcto ordenamento de território

Custo médio total de factores externos (*)



(*) Fonte: Infrac/ww 3/2000 1. Acidentes 2. Poluição 3. Ruído 4. Mudanças no clima 5. Paisagem 6. Ef. urbanos

Portugal necessita de adoptar um conceito integrado de transportes, que potencie as vantagens da nossa situação estratégica e contrarie a nossa localização periférica na U. E. Este sistema integrado deverá coordenar os nossos aeroportos internacionais, rodovia e ferrovia e portos.

CONCLUSÃO

O nosso país deverá adoptar uma estratégia para os transportes, que promova a poupança de energia, pois este sector será o que, no futuro, virá a apresentar o mais elevado nível de consumo.

Rui Rodrigues

Email: rrodrigues.5@netcabo.pt

Público, 6 de Setembro de 2004