



Exmo. Senhor
Dr. José Pinheiro Henriques
Director do Gabinete de Planeamento Estratégico e
Relações Internacionais
Rua da Prata, n.º 8
1149 - 057 Lisboa

Sua referência: **DAS/06.01**

Sua comunicação:

Nossa referência **02.06.23/CNADS/09**

Lisboa, 11 de Fevereiro de 2009

Assunto: “Relatório de Definição de Âmbito” da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Plano Estratégico dos Transportes (PET)

Em resposta à solicitação de V. Ex.^a, datada de 22 de Dezembro p.p., no sentido do Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável/CNADS emitir parecer sobre a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Plano Estratégico dos Transportes (PET) – Relatório de Definição de Âmbito, informa-se que, dadas as contingências dos prazos e a natureza colegial deste órgão, não foi possível proceder formalmente à elaboração e aprovação, em tempo ajustado, do parecer correspondente. Porém, não queremos deixar de proceder a algumas reflexões e comentários de carácter preliminar que a iniciativa do GPERI suscita.

Trata-se da primeira fase da metodologia geral da AAE do PET, a que corresponde, no essencial, a identificação do objectivo, da metodologia, do quadro de referência estratégico, a análise dos principais aspectos de sustentabilidade no sector dos transportes e a apresentação do conjunto de factores de avaliação. Esta consulta resulta do estabelecido no Decreto-Lei n.º. 232/2007 (artigo 5.º), em que se considera que “o âmbito da avaliação ambiental” e “o alcance da informação a incluir no relatório ambiental” devem ser objecto de parecer por parte de entidades com “responsabilidades ambientais específicas”, originando-se, assim, um procedimento próprio, distinto da discussão do relatório ambiental e prévio à elaboração deste.

O PET “pretende perspectivar o sector como um todo, valorizando as vocações de cada modo, as complementaridades, as articulações e as acções necessárias para que essa perspectiva integradora se valorize”. Para estabelecer a “escala eminentemente estratégica” que é própria da AAE, o Relatório de Definição de Âmbito considerou “três escalas espaciais de acessibilidade e mobilidade” (a internacional, a interurbana e a urbana) e, dentro desses objectivos específicos, considerou os objectivos operacionais.

O exercício de prospectiva com que se procura encarar a construção da estratégia do sector dos transportes assenta em três cenários alternativos em que as questões objecto de modelação são políticas exteriores ao sector (estando em causa perspectiva o seu alinhamento, ou não, com o PNPOT) e a própria política de transportes, restando saber o modo como elas consideram a problemática ambiental e as metas da mobilidade sustentável. Foram definidas três alternativas, consubstanciando uma hipótese fraca, uma hipótese forte e uma hipótese intermédia.

Daí resultou uma “Visão 2020”, em que os transportes devem “promover um ordenamento do território de acordo com o conceito e as orientações contidas no PNPOT”, “reduzir os seus impactes ambientais negativos (...), de acordo com a responsabilidade que Portugal assumiu no quadro de Quioto” e “promover a boa acessibilidade e mobilidade à economia e às populações, privilegiando a segurança, o conforto e a rapidez”.

Regista-se que, ao contrário do que aconteceu em outras situações, se tenha optado por uma lista criteriosa de “Políticas, Planos e Programas pertinentes para a AAE do PET”

O quadro em que se definem os “Factores de ambiente e sustentabilidade, objectivos e indicadores relevantes para a AAE do PET” é, na sua essência, uma lista larga, exaustiva e geral que não oferece nenhuma ilação substantiva, pelo que não permite a sua apreciação.

Questão mais importante é a de saber de que modo essa lista vem a ser articulada com a produção do Relatório Ambiental e com as matérias, sujeitas a consulta pública, que hão-de influenciar a versão final do PET.

O Conselho considera relevante que o PET expresse:

- Que está em causa “quebrar a associação histórica entre crescimento económico e crescimento da mobilidade motorizada”;
- A afirmação de um princípio de sustentabilidade, embora não se compreende por inteiro, a ligação estabelecida entre o “ponto de vista ambiental, financeiro e social”, que pode originar óbvios equívocos;
- A relação apontada entre transportes e ordenamento do território, com respeito pelo PNPOT.

O Conselho entende, também, dever referir os seguintes aspectos:

- A visão referida do ponto 7 tem um cariz tributário da noção de que o sistema de transportes, mais do que um conformador do modelo de organização colectiva, é um sistema autónomo que responde a impulsos de procura, os quais podem ser, em si mesmos, profundamente geradores de desequilíbrios e de insustentabilidade;
- A importância de ser clarificada a quebra da “associação histórica entre crescimento económico e crescimento da mobilidade motorizada” para que tenha plena repercussão na forma como a avaliação vai ser desenvolvida;

- A necessidade de uma visão de longo prazo e a construção de cenários que tratem dinamicamente, e não de forma estática, a situação de partida que deverá ser enfatizada;
- Beneficiar-se-ia com a clarificação de que a AAE deve dar o devido lugar à construção de uma atitude de planeamento proactiva, que discuta, por exemplo, a alteração do modo altamente ineficiente como se combinam os pesos respectivos dos diversos sectores de transporte, com um lugar excessivo e socialmente muito penalizador para as estradas e o transporte rodoviário, por contraposição a papel menor atribuído ao caminho-de-ferro e ao transporte ferroviário, para já não referir a forma pouco sustentada e excessiva como tem sido tratada a questão do transporte aéreo, numa perspectiva de longo prazo.

Finalmente, o Conselho reitera a posição expressa noutras circunstâncias de, no âmbito do seu mandato, estar disponível para ser formalmente consultado sobre o Relatório Ambiental, dado que a auscultação sobre o Relatório de Definição de Âmbito, desligada das fases subsequentes, poderia redundar num exercício formalista de escasso conteúdo substantivo.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente

Mário Ruivo