

Joaquim Cavalheiro, presidente da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, recebeu-nos em reunião no dia 18 de outubro. Começou por esclarecer que a AMTP foi criada com o decreto de lei n.º 1/2009, de 5 de Janeiro de 2009, com o objetivo de organizar os transportes dentro da Área Metropolitana do Porto, tendo como fim a regulação de um sistema de transportes útil e sustentável.

O seu plano de atividades tem como ponto fundamental a extensão do Andante a todos os transportes públicos da AMP, promovendo assim a intermodalidade total da rede. Assim, atrai-se mais pessoas para o transporte público, frisando no entanto que todos os serviços de transportes públicos urbanos na Europa perdem dinheiro, onde a taxa média de rentabilidade é de 50%. Numa primeira fase teriam mais atenção aos serviços rodoviários e ao metro; numa segunda fase, aos outros serviços ferroviários que não o metro.

Um objetivo fundamental do sistema de transportes públicos em Portugal é a contratualização do serviço público, a acontecer até 2019, definindo corretamente as indemnizações compensatórias aos operadores e definindo também, com clareza, o que é 'serviço público'. Ao nível das AM, é ainda necessário a concretização de três estudos (que poderão demorar entre dois a três anos a ser feitos) para uma maior clareza nas decisões: o Inquérito Geral da Mobilidade, o Plano Operacional de Transportes e o Plano das Deslocações Urbanas. O envolvimento das Câmaras neste processo é fundamental.

Joaquim Cavalheiro reforçou também a especificidade do Norte de Portugal, que com a sua população dispersa leva a custos elevados nos transportes públicos. Referiu ainda que se deve olhar para os transportes públicos mais a nível regional que a nível nacional.

As AMT têm em Portugal uma história recente (pouco mais de dois anos), e países mais evoluídos que o nosso levaram cerca de dez anos a fazerem esse trabalho de reorganização.

Qual a posição da AMTP em relação:

bilhética

1- à extensão do Andante a todas as linhas de Urbanos do Porto, utilizando as novas máquinas sem contacto?

AMTP: a ação da AMTP circunscreve-se à Área Metropolitana, e assim sendo a utilização do sistema Andante é reservada a viagens com início e fim na AMP.

2- à criação um bilhete / passe único origem-destino dentro da AMP, a utilizar nos regionais, urbanos, metro, STCP, carreiras privadas, integrado no Andante? Isto serviria para evitar multas a utentes que, por exemplo, comprem o passe centro do Porto-Maia e que normalmente utilizem o metro, mas que são multados nos dias em que utilizam autocarros que façam o percurso centro do Porto-Maia, que passam no Hospital de São João. Com um passe origem-destino haveria também uma distribuição mais equitativa entre utentes de urbanos e regionais, que poderiam escolher, dia a dia, qual o melhor meio de transporte.

AMTP: haverá uma reformulação da rede do Andante, mas não a nível de conceito.

3- à introdução do Z1 (passe e bilhete simples), que permitiria o aumento do uso do TP em eixos

urbanos mais curtos, e a criação de um bilhete/passe mais barato do que o Z2, podendo assim eliminar-se, p.e., os bilhetes simples da STCP?

AMTP: provavelmente não haverá a criação do título Z1. A tendência é para o fim dos bilhetes monomodais da STCP, com a sua integração no Andante.

4- à pertinência / legalidade de multar utilizadores do passe mensal Andante Gold quanto estes não o validam, já que têm o mês pago? Não é do interesse dos utentes a obrigatoriedade de validar o Andante em cada viagem, e não é certamente do interesse dos utentes a consequência de não o fazer, que é a multa. A obrigatoriedade da validação nos passes válidos unicamente nos Urbanos da CPPorto tem ainda menos sentido.

AMTP: as multas vão continuar, apesar poderem ser um pouco desproporcionadas.

5- ao atual desenho da rede Andante, que parece ter sido desenhado a pensar exclusivamente no Metro (ver zona da Senhora da Hora) mas que neste momento engloba os STCP, CP e operadores privados? Como se explica que da zona oriental da Avenida da Boavista até à Afurada um percurso de pouco mais de 3 km abarque 3 zonas, e que o percurso de 15 km entre o centro do Porto e a Maia abarque também 3 zonas?

AMTP: vamos procurar uma redefinição e simplificação do zonamento e tarifário após os estudos referidos.

obras

6- à Linha de Leixões? A linha continuará como está, exclusiva para mercadorias, ou haverá a reintrodução de ligação de passageiros, desta vez cumprindo com os compromissos agendados , construindo-se / remodelando-se, entre outros, o apeadeiro do **Hospital de São João**, de **Esposade** (interface com a Linha Vermelha do MP) e do **Porto de Leixões** (interface com a Linha Azul do MP) e **criando ligações diretas a Campanhã**, via São Gemil - Contumil?

AMTP: após uma redefinição das redes, a Linha de Leixões poderá ter uma nova vida.

7- à quadruplicação entre Contumil e Ermesinde, essencial na melhoria das ligações nas linhas servidas por este troço (Minho, Braga, Guimarães, Douro), atualmente sobrecarregado?

AMTP: não responde.

8- à modernização da Linha do Vouga, sabendo-se que esta é das linhas com maior potencial de crescimento na Região Norte (pela grande densidade populacional dos concelhos que atravessa pelo dinamismo industrial que apresenta), continuando no entanto a ser das vias com menor investimento da região?

AMTP: não responde.

9- à reintrodução das ligações ferroviárias entre o ISMAI e a Trofa, desta feita em bitola europeia, seja com o projeto atual da Metro seja com outra solução ferroviária?

AMTP: esta é uma decisão política.

10- a futuras expansões do Metro do Porto, sabendo as intenções do Governo anterior de

congelamentos do projeto?

AMTP: esta é uma decisão política. No entanto, havendo expansões da rede, a ligação a Vila d'Este deve ser prioritária.

11- à modernização da Linha do Norte entre Ovar e Gaia, sabendo-se que a referida linha é o principal eixo ferroviário do país e está por renovar exatamente no seu troço de maior utilização?

AMTP: não responde.

12- à rede de elétricos no Porto (existente) e **de autocarros elétricos em Gaia** (proposta pela Câmara)? Continuará a rede existente no Porto a servir apenas para uso turístico, vendo o custo exagerado que representa, ou irá existir uma integração na restante rede de passageiros, tirando partido do seu potencial?

AMTP: não havendo a possibilidade de obras de fundo em sistemas de transporte público na região, poderá surgir a conversão de algumas vias rodoviárias para acomodar os autocarros elétricos em Gaia.

13- à utilização da Ponte Maria Pia, sabendo que poderá ser pedonal/ciclovia ou acomodar o metro ou comboio?

AMTP: não responde.

14- ao Ramal da Alfândega, que poderia ligar a Ribeira do Porto a Campanhã, prolongando a linha de elétricos existente?

AMTP: não responde.

intermodalidade

15- a novas entradas de privados na rede Andante, para além das mais recentes?

AMTP: até ao final deste mês [outubro] todas as carreiras ficam disponíveis. Não é um processo fácil, já que implica procedimentos técnicos na transmissão de informação entre autocarros e central de dados, entre outras aspetos.

16- às 'estações' de autocarros da cidade (pelo menos sete já elencadas)? Qual a sua perspetiva de reorganização / reformulação / relocalização?

AMTP: pretendemos criar uma estrutura orgânica que permita a sustentabilidade [das estações de autocarros]. Campanhã poderá transformar-se num terminal de autocarros multimodal, incluindo lojas de comodidade. O pólo universitário da Asprela também tem o potencial de se transformar num terminal multimodal.

outros

17- ao aumento do preço dos transportes no início de julho (a somar aos aumentos de janeiro), já que o aumento não foi acompanhada de uma melhoria de serviço?

AMTP: não responde.

18- à sua jurisdição geográfica? Cinge-se à AMP, aos concelhos cobertos pelos STCP, aos concelhos cobertos pelos STCP+Metro, ou aos concelhos cobertos pelos Urbanos da CPPorto+AMP? Se se cingir à AMP, terá igual vontade de integrar os privados na rede Andante em concelhos como Póvoa de Varzim, Santa Maria da Feira ou Arouca? Qual a ação prevista da AMTP nestes concelhos? E Braga e Aveiro, que são servidos pelos Urbanos?

AMTP: A AMP tem dezasseis concelhos. O objetivo primordial da AMTP é a integração de todos os operadores de transporte público da AMP, que está a ser feita do centro para a periferia. A integração de todos os percursos metropolitanos da CP é complicada pois têm tarifas diferentes para percursos iguais (Urbanos / Regionais / Interregionais). A ação da AMTP circunscreve-se à Área Metropolitana. A gestão dos transportes no resto do país (que não Área Metropolitana de Lisboa) é feita pelo IMTT.

19- ao papel que as bicicletas podem representar nas estratégias de transporte urbano da AMTP, nomeadamente criando-se Mapas da Rede Ciclável e Planos de Mobilidade Ciclável?

AMTP: a criação de redes cicláveis, complementares ao transporte público, podem ser estudadas, na ligação entre a residência e as estações de metro/comboio.

20- à anunciada concessão a privados da CPPorto e à fusão da Metro do Porto e dos STCP?

AMTP: esta é uma decisão política.

21- a uma gestão metropolitana do estacionamento, e em relação ao chamado 'estacionamento selvagem'?

AMTP: o estacionamento tem de estar integrado na rede de transportes, através de uma forte ligação às Câmaras. A nível formal há uma ligação com as autarquias, através de um conselho geral de treze membros, dos quais seis são do Estado Central e sete são membros das autarquias. Em Lisboa existe a ligação entre os transportes e o estacionamento através da EMEL. Há também a possibilidade, à semelhança de Lisboa, de integrar o estacionamento no título de transporte.

22- a uma tarifa metropolitana para os táxis, que eliminasse as tarifas por concelho e transformasse os táxis num meio de transporte mais utilizado?

AMTP: pode ser equacionado, já que o táxi também é um transporte urbano.

A Comissão Directiva da Comboios XXI, juntamente com a Campo Aberto e a Associação de Cidadãos do Porto