

DEPENDÊNCIA E INEFICIÊNCIA ENERGÉTICA NÃO DIMINUI EM PORTUGAL DEVIDO À POLÍTICA DO GOVERNO DE SÓCRATES DE PROMOÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

RESUMO DESTE ESTUDO

O governo de Sócrates não tem qualquer estratégia para os problemas do País. Multiplica os concursos para mais auto-estradas (10 com um custo superior a 2,5 mil milhões de euros) e atrasa a modernização do transporte ferroviário convencional (ex. linha da Beira Baixa)..

A forte dependência energética do País, num contexto de energia cada vez mais cara, é um dos problemas mais graves que Portugal enfrenta actualmente, constituindo também uma das causas da crise geral que abala a economia e a sociedade portuguesa. Em 2005, segundo o Eurostat, a taxa de dependência energética média da União Europeia (25 países) atingia os 56,2%, enquanto em Portugal alcançava 99,4%. Esta dependência energética está associada a uma elevada ineficiência energética, a qual constitui até uma das suas causas. Como revelam os dados do Eurostat, em 2005, a “intensidade energética” portuguesa era superior à média da União Europeia dos 25 países em 17,8%; e se consideramos os 15 países mais desenvolvidos (UE15), a de Portugal já era superior em 30,6%. Por outras palavras, em Portugal para se produzir 1000 euros de riqueza (PIB) consome-se mais 17,8% de energia do que a média da UE25, e mais 30,6% do que a média da UE15. E nos últimos 11 anos (1994-2005) essa ineficiência energética, no lugar de se reduzir, até aumentou, portanto uma tendência contrária à registada na U.E.. Entre 1994 e 2005, a energia gasta para produzir 1000 euros de riqueza (PIB) aumentou de 234,54 Kg “equivalente de petróleo” (para 241,43 Kg. (+ 2,9%) em Portugal, enquanto na UE25 diminuiu de 231,34 para 204,89 Kg, (-11,4%) e, na UE15, desceu de 206,1 para 184,85Kg. (-10,3%).

O principal consumidor de energia importada em Portugal é o sector de transportes. Já em 2002, este sector consumia 60% do petróleo, enquanto toda a indústria transformadora gastava 14%, os serviços 8%, e o consumo da agricultura, pescas e indústria extractiva era apenas de 4%. A grave distorção que se verifica actualmente no sistema de transportes em Portugal, agrava a ineficiência e a dependência energética, e sujeita o país à chantagem fácil dos patrões de transportes de mercadorias, como se verificou na recente “greve” dos patrões deste sector. Em 1995, a importância (peso) do transporte rodoviário em Portugal era já significativamente superior à média da União Europeia, pois correspondia a 90,3% de todo o transporte interno, enquanto a média na UE25 era de 72,2% e, na UE15, de 76,6%. E entre 1995 e 2006, a situação agravou-se pois, em 2006, em Portugal o transporte rodoviário correspondeu a 94,9% do transporte total interno, enquanto na UE25 era de 77% e, na UE15, de 79,1%. Portanto, é o modo de transportes mais caro e poluente, que agrava a ineficiência e a dependência energética que tem, em Portugal, a quase exclusividade do transporte, pois cabe aos outros modos de transporte (ferroviário, fluvial e marítimo) apenas 4,1% do transporte total.

Em Portugal, o transporte ferroviário de mercadorias é um transporte residual. Entre 1995 e 2005 (10 anos), o transporte ferroviário de mercadorias passou de 2019 milhões de ton/km para 2422 milhões de ton/km (+409 milhões ton/km), enquanto, entre 2002 e 2005 (apenas 3 anos), o transporte rodoviário de mercadorias aumentou em 19158 milhões de ton/km (+44,3%), pois passou de 29724 milhões de ton/km para 42882 milhões de ton/km. Este crescimento vertiginoso do transporte rodoviário de mercadorias determinou que, já em 2005, este transporte representasse no total “rodoviário + ferroviário” de mercadorias 94,7%, enquanto em países muito mais ricos, como a Alemanha, representava 76,3%; na Finlândia 76,6%; na Suécia 63,9%; etc... Esta grave distorção determina custos acrescidos para o País, pois o transporte rodoviário, em termos de eficiência e dependência energética, é muito mais caro, para além de ser mais poluente, e torna o País refém dos patrões privados de mercadorias como ficou claro. Em Portugal, o transporte individual de passageiros tem registado um forte crescimento desde 1995, pois, entre 1995 e 2006, o peso do transporte individual passou de 71,7% para 82,8% do transporte total de passageiros. Desta forma, o transporte colectivo de passageiros está-se a transformar num transporte residual (em 1995, representava 28,3% do total e, em 2006, apenas 17,2%). E isto apesar do transporte individual ser muito caro para o País e altamente poluente.

Os sucessivos governos e, nomeadamente o de Sócrates, tem promovido o transporte rodoviário (mercadorias e individual), pois tem investido muito mais nas infra-estruturas rodoviárias (recordem-se os recentes anúncios por Sócrates e Mário Lino da construção de mais auto-estradas), e muito pouco nas ferroviárias. De acordo o MOPTC, em 2006 e 2007 cerca de 90% do financiamento feito através do Orçamento do Estado (PIDDAC) foi para infra-estruturas rodoviárias, cabendo `REFER, CP e metros menos de 10%. É urgente inverter esta situação. Infelizmente, nenhuma força política ou social tem exigido isso com clareza.

Um registo para terminar. Nas duas “greves” dos patrões (pesca e transportes de mercadorias) ficou claro o sentido de classe deste governo, ou seja, que interesses de classe ele defende. Como eram patrões, o governo satisfaz rapidamente as suas principais reivindicações e ordenou

que as forças da ordem não interviessem. Quando são trabalhadores as declarações do governo e o comportamento das polícias são bem diferentes. Dois pesos e duas medidas..

As recentes “greves” dos patrões das pescas e dos transportes de mercadorias, a pretexto do aumento rápido dos preços dos combustíveis (os combustíveis representam entre 35% a 45% da estrutura de custos), cujas consequências são graves, nomeadamente nas pequenas empresas, em que a incapacidade e o espírito de classe do governo de Sócrates ficou é apenas um episódio de uma crise muito mais profunda, que certamente terá novos episódios no futuro, da dependência energética a que chegou o País, determinada por políticas erradas dos sucessivos governos, que estão a ser continuadas pelo actual governo como se provará neste estudo

PORTUGAL É O PAÍS DA UNIÃO EUROPEIA EM QUE DEPENDENCIA ENERGÉTICA É MAIS ELEVADA

O quadro seguinte, construído com dados recentes divulgados pelo Eurostat, mostra a elevada dependência energética do nosso País no contexto dos países da União Europeia

QUADRO I – Taxa de dependência energética

PAISES	2005
UE25	56,2%
Bélgica	80,7%
Alemanha	65,1%
França	54,5%
Itália	86,8%
Suécia	45,0%
Espanha	85,1%
Irlanda	90,2%
Reino Unido	13,0%
PORTUGAL	99,4%
Portugal /UE15	+ 76,9%

FONTE: Comunicué de presse – 126/2006 – 21 septembre 2006 – Eurostat

Segundo o Eurostat, a taxa de dependência energética obtém-se dividindo as importações líquidas pelo consumo bruto de energia. E como mostram os dados do quadro, em 2005, a taxa energética média na União Europeia (25 países) atingia os 56,2%, enquanto em Portugal atingia 99,4%, portanto a dependência energética portuguesa era superior em 76,9% à média comunitária.

A DEPENDENCIA ENERGÉTICA DO PAÍS ESTÁ ASSOCIADA À INEFICIÊNCIA ENERGÉTICA

Portugal é, depois de Chipre, o país da União Europeia onde a dependência energética é mais elevada, mas é também o país onde para se produzir 1000 euros de riqueza (PIB) se gasta mais energia, e onde a ineficiência energética no lugar de se reduzir, como tem sucedido na U.E, até tem aumentado nos últimos anos como revela o quadro construído com dados do Eurostat.

QUADRO II – Intensidade energética da Economia

(Kg. Equivalente de petróleo necessários para obter 1000 euros de PIB)

PAISES	1994	2005	VARIAÇÃO 94-05- Em %
UE25	231,34	204,89	-11,4%
UE15	206,10	184,85	-10,3%
Bélgica	240,87	205,70	-14,6%
Dinamarca	151,05	114,12	-24,4%
Alemanha	177,23	157,02	-11,4%
França	196,66	185,47	-5,7%
Finlândia	318,67	241,46	-24,2%
Suécia	272,36	204,34	-25,0%
Espanha	223,30	219,23	-1,8%
Irlanda	236,65	143,92	-39,2%
Reino Unido	259,71	202,63	-22,0%
PORTUGAL	234,54	241,43	2,9%
Portugal/UE25	+1,4%	+17,8%	
Portugal/UE15	+13,8%	+30,6%	

FONTE: Eurostat

A intensidade energética mede a quantidade de energia, calculada com base em “quilos equivalentes de petróleo” (pode ser também em TEP’s), que é necessário para produzir 1000 euros de riqueza (PIB). E como revelam os dados do Eurostat, em 2005, a “intensidade

energética” portuguesa era superior à média da União Europeia dos 25 países em 17,8%; e se consideramos os 15 países, mais desenvolvidos que constituíam a U.E. antes do alargamento, a de Portugal já era superior em 30,6%. Por outras palavras, em Portugal para produzir 1000 euros de riqueza (PIB) consumia mais 17,8% de energia do que a média da UE25, e mais 30,6% do que a média da UE15.

E nos últimos 11 anos (1994-2005) essa ineficiência energética, no lugar de se reduzir, até aumentou, ou seja, registou uma tendência contrária à verificada na União Europeia. Assim, entre 1994 e 2005, a “intensidade energética” da economia portuguesa, ou seja, a energia gasta para obter 1000 euros de PIB passou de 234,54 Kg “equivalente de petróleo” (KEP) para 241,43 Kg., ou seja, agravou-se em 2,9%, enquanto na UE25 baixou de 231,34 para 204,89 Kg, (-11,4%), e na UE15 diminuiu de 206,1 Kg. para 184,85Kg. (-10,3%).

O SECTOR DE TRANSPORTES É O PRINCIPAL CONSUMIDOR DE PETRÓLEO

O principal consumidor de energia em Portugal com origem no petróleo são os transportes. Já em 2002, este sector consumia mais do que a industria como mostram os dados do quadro seguinte.

QUADRO III – Consumo de petróleo por sectores de actividade - 2002

SECTORES	% do TOTAL
Agricultura, Pescas e Industria Extractiva	4%
Industria Transformadora	14%
TRANSPORTES	60%
Construção e Obras Públicas	7%
Sector doméstico	7%
Serviços	8%
TOTAL	100%

FONTE: O Petróleo e Portugal - João Pulido e Pedro Fonseca

Em 2002, 60% da energia primária que tinha como origem o petróleo era consumido pelo sector de transportes, enquanto o consumo da industria transformadora correspondia apenas a 14%; o dos serviços a 8%; e o da agricultura, pescas e industria extractiva era apenas de 4%.

A DISTORÇÃO NO SISTEMA DE TRANSPORTES AGRAVA A INEFICIÊNCIA E A DEPENDENCIA ENERGÉTICA E SUJEITA O PAÍS À CHANTAGEM FÁCIL DOS PATRÕES DE MERCADORIAS

Portugal é o país da União Europeia onde é maior o peso do transporte rodoviário no transporte total como mostra o quadro seguinte, construído com dados do Eurostat.

QUADRO IV – Transporte rodoviário no total do transporte

PAISES	1995	2006
UE25	72,2%	77,0%
UE15	76,6%	79,1%
Bélgica	77,4%	71,2%
Dinamarca	91,8%	91,8%
Alemanha	63,9%	65,9%
França	76,5%	80,9%
Finlândia	72,3%	72,7%
Suécia	62,0%	64,2%
Espanha	90,3%	95,4%
Reino Unido	92,3%	88,1%
PORTUGAL	90,3%	94,9%
PORTUGAL / UE25	+ 25,1%	+ 23,2%
PORTUGAL / UE15	+ 17,9%	+ 20,0%

FONTE : Eurostat

Em 1995, a importância (peso) do transporte rodoviário em Portugal era já significativamente superior à média da União Europeia. Nesse ano, em Portugal correspondia a 90,3% de todo o transporte interno, enquanto a média na UE25 era de 72,2% e, na UE15, de 76,6%. Entre 1995 e 2006, esta situação agravou-se tendo atingido, neste último ano, em Portugal 94,9% de todos os transportes, enquanto na UE25 correspondia a 77% e, na UE15, a 79,1%. É o modo de transportes mais caro e poluente, que agrava a ineficiência e a dependência energética, que tem a quase exclusividade do transporte no nosso País, pois o que resta para os outros modos de transporte (ferroviário, fluvial e marítimo) é apenas 4,1% do transporte total.

EM 3 ANOS O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS AUMENTOU 44%, ENQUANTO O FERROVIÁRIO CRESCEU EM 10 ANOS APENAS 21% REPRESENTANDO, em 2006, APENAS 5,3%

O transporte ferroviário de mercadorias é, em Portugal, residual como mostra o quadro .

QUADRO V – Importância (peso) do transporte rodoviário de mercadorias

PAÍSES	TRANSPORTE RODOVIÁRIO MERCADORIAS Milhões Toneladas/Km			TOTAL TRANSPORTE RODOVIÁRIO + FERROVIÁRIO 2005	TRANSPORTE RODOVIÁRIO
	2002	2005	VARIAÇÃO 05-02	Milhões Ton/Km	% do TOTAL (Rod.+Fer.)
Bélgica	52.889	43.847	-17,1%	51.977	84,4%
Dinamarca	22.516	23.299	3,5%	25.267	92,2%
Alemanha	285.214	310.103	8,7%	406.524	76,3%
França	204.359	205.284	0,5%	245.985	83,5%
Finlândia	31.967	31.858	-0,3%	41.564	76,6%
Suécia	36.652	38.575	5,2%	60.358	63,9%
PORTUGAL	29.724	42.882	44,3%	45.304	94,7%

FONTE: Eurostat

Entre 1995 e 2005, o transporte ferroviário de mercadorias passou de 2019 milhões de ton/km para 2422 milhões de ton/km, ou seja, cresceu apenas 409 milhões de ton/km (21%) enquanto, entre 2002 e 2005, ou seja, em somente três anos, o transporte rodoviário de mercadorias aumentou em 19158 milhões ton/km (+44,3%). Este crescimento tão vertiginoso do transporte rodoviário de mercadorias determinou que, já em 2005, o transporte rodoviário representasse no total do transporte “rodoviário + ferroviário de mercadorias” 94,7%, enquanto em países muito mais ricos, como a Alemanha, representasse 76,3%, Finlândia 76,6%, Suécia 63,9%. Esta grave distorção determina custos acrescidos para o País, pois o transporte rodoviário, em termos de eficiência e dependência energética, é mais caro, para além de ser mais poluente, e torna o País refém dos padrões de mercadorias como ficou claro no recente conflito. E as medidas anunciadas pelo governo para satisfazer as reivindicações dos padrões dos transportes de mercadorias não vão no sentido de alterar esta situação; pelo contrário, têm como objectivo mantê-la e até reforçá-la.

O TRANSPORTE INDIVIDUAL JÁ REPRESENTA MAIS DE 82% DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Apesar do transporte individual ser muito caro (um carro um passageiro) e altamente poluente, ele tem crescido muito em Portugal, representando um valor muito elevado como mostra o quadro.

QUADRO VI – Transporte particular em % do transporte total de passageiros

ANOS	% do transporte em viatura particular no transporte interno total de passageiros medido em passageiro/km
1995	71,70%
1998	75,70%
2000	79,80%
2004	82,20%
2005	82,50%
2006	82,80%
VARIAÇÃO 1995-2006	+15,5%

FONTE: Eurostat

Em Portugal, o transporte individual de passageiros tem registado um forte crescimento desde 1995, pois , entre 1995 e 2006, o peso do transporte individual passou de 71,7% para 82,8%. Consequentemente, o transporte colectivo de passageiros reduziu-se sendo cada vez mais reduzido (em 1995, correspondia a 28,3% do total; em 2006, a 17,2%). E isto apesar do transporte individual ser muito caro para o País, agravando a ineficiência e a dependência energética, e altamente poluente.

O GOVERNO TEM PROMOVIDO O TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRIVADO DE MERCADORIAS E O INDIVIDUAL INVESTINDO MAIS NAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

Os sucessivos governos e, nomeadamente o de Sócrates, tem promovido o transporte rodoviário de mercadorias e o transporte individual, como provam os dados do quadro seguinte.

QUADRO VII – Financiamento do Orçamento do Estado através do PIDDAC e comunitário de infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias em 2006 e 2007

ENTIDADE	2006 – Euros		2007- Euros	
	OE2006	F. Comunitários	OE2007	F. Comunitários
Metro Lisboa	5.306.725	19.952.509	4.897.400	64.741.193
Metro Mondego	925.000	4.746.526	2.362.145	0
Metro Porto	9.250.000	45.069.525	0	0

Metro Sul Tejo	30.798.800	12.304.000	22.416.000	0
SOMA	46.280.525	82.072.560	29.675.545	64.741.193
REFER	4.625.000	220.380.910	5.000.000	158.415.695
CP	5.562.950	5.680.349	8.270.214	6.148.092
SOMA (ferrovia convencional)	10.187.950	226.061.259	13.270.214	164.563.787
RAVE (TGV)	9.250.000	12.800.000	10.000.000	16.500.000
ESTRADAS PORTUGAL	560.615.702	174.175.997	477.939.177	266.747.714
TOTAL	626.334.177	495.109.816	530.884.936	512.552.694
Estradas Portugal/ TOTAL	89,5%	35,2%	90,0%	52,0%

FONTE: Ministério das Obras Públicas, Transporte e Comunicações

De acordo com dados do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, em 2006, o financiamento do Orçamento do Estado, através do PIDDAC, feito por meio da empresa Estradas de Portugal de infra-estruturas rodoviárias representou 89,5% do financiamento do investimento total de em infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias e, em 2007, correspondeu a 90%. Em contrapartida, o financiamento do transporte ferroviário convencional (REFER + CP) representou apenas 1,6% do financiamento do Orçamento do Estado em 2006 e, em 2007, somente 2,5%. O financiamento dos metros (Lisboa, Mondego, Porto e Sul) representou, em 2006, 7,4% e, em 2007, somente 5,6%. Em relação ao financiamento comunitário, uma parte substancial foi também para as infra-estruturas rodoviárias (Estradas de Portugal) : 35,2% do total em 2006 e, em 2007, atingiu 52%. Portanto, o restante investimento realizado por estas empresas em infra-estruturas teve de ser financiado com os chamados "recursos próprios" que têm fundamentalmente como origem empréstimos obtidos junto da banca, o que determinou o aumento do seu endividamento. Isto, em empresas que já têm elevadíssimos passivos e quando as infra-estruturas públicas de transportes deviam ser financiadas fundamentalmente pelo Orçamento do Estado já que os portugueses pagam vários impostos (ISP e IA, e mesmo uma parcela do IVA) precisamente com esse objectivo. Em 2008, esta grave distorção não melhorou pois, de acordo com a Lei 55/2007 aprovada pelo PS, 600 milhões de euros do ISP são encaminhados directamente para as Estradas de Portugal, que foi transformada em sociedade anónima por este governo. Fica assim claro que o governo de Sócrates têm promovido também o transporte rodoviário e, dentro destes, o privado de mercadorias e o individual, na medida que continuou a canalizar a maior parte dos fundos públicos para infra-estruturas rodoviárias.

É URGENTE INVERTER A GRAVE DISTORÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTES

A continuação de uma política que tem promovido, na prática, o transporte privado rodoviário de mercadorias em prejuízo do transporte ferroviário, fluvial e marítimo de mercadorias; e o transporte individual em prejuízo do transporte público colectivo de passageiros, só poderá agravar a ineficiência e a dependência energética do País e, assim, contribuir para agravar e prolongar a grave crise económica em que o País está mergulhado. Durante os debates dos Orçamentos de Estado de 2006, 2007 e 2008, em que participamos como deputado, levantámos sistematicamente esta questão e, embora o ministro Mário Lino tenha reconhecido a sua justeza, o certo é que as propostas apresentadas por este governo têm ido sempre no sentido de considerar prioritário o investimento no rodoviário considerando secundário o na ferrovia convencional e no metro.

Ignorar a realidade que a linguagem fria dos números revelam, e fazer passar a mensagem, mesmo que não seja de uma forma directa, que a solução está em baixar os preços dos combustíveis para manter um sistema de transportes assente no transporte rodoviário e, dentro deste, no transporte privado de mercadorias e no transporte individual, é seguir uma direcção errada e criar falsas expectativas que poderão sair muito caras ao País e aos portugueses. Numa altura de energia cada vez mais cara, é necessário aumentar significativamente o investimento público no transporte ferroviário convencional, fluvial e marítimo de mercadorias, e no transporte colectivo de passageiros, o que este governo não faz.. O silêncio que se observa actualmente sobre esta matéria e reivindicar soluções que se traduzem, na prática, pela manutenção do actual sistema de transportes caro e poluente, causador também da elevada ineficiência e dependência energética, só poderá contribuir para agravar e prolongar a actual crise. Os mini-metros das regiões metropolitanas de Lisboa e do Porto, a escassez e mau estado do material circulante do metro de Lisboa são exemplos do estado a que chegou todo o sistema de transportes colectivos causado pela política dos sucessivos governos e continuada pelo governo de Sócrates perante o silêncio e passividade das forças políticas e sociais.

Eugénio Rosa

Economista

edr@mail.telepac.pt

15.6.2008