

# 'Via Verde' para a Mobilidade

## Resumo:

Propõe-se que, à semelhança da *'via verde'* para as viaturas nas auto-estradas, seja criado um sistema de bilhética, para todos os operadores (rodoviários, ferroviários, Metro e Táxis) do Grande Porto (GP), suportado por tecnologias electrónicas, já existentes ou a desenvolver, que permita o pagamento ao quilómetro, segundo o custo do tipo de transporte usado, e a cada operador que presta o serviço.

Munido de um identificador único associado a uma conta bancária ou recarregável no multibanco, tal dispositivo possibilitaria identificar através de leitura, o início e o fim da viagem, e o respectivo operador, permitindo adicionalmente uma facturação detalhada para o utente, e a remuneração/repartição exacta para cada operador do serviço prestado.

Os transportes gastam cerca de 40% da energia que o país consome. São igualmente um dos sectores mais poluentes, emitindo partículas e gases nocivos para a saúde dos seres vivos, para além dos efeitos sobre o meio ambiente, designadamente contribuindo para o aquecimento global, através da emissão de CO<sub>2</sub>.

O transporte individual (TI) tem uma enorme fatia de responsabilidade nestes factos e problemas.

Os transportes colectivos (TC), pelo seu lado, são mais eficientes energeticamente, não só pelo facto de transportarem em média mais passageiros, como também por usarem crescentemente energias menos poluentes, além de emitirem nos centros urbanos menos agentes poluidores e ainda por ocuparem menos o espaço público, quer em circulação, quer em estacionamento.

Muito se tem discutido acerca da preferência dos cidadãos pelo transporte individual *versus* transporte colectivo, e uma das razões que tem sido apontado refere a preferência do investimento público no sector rodoviário, quer seja construindo mais e melhores vias, ou facilitando a sua utilização através da introdução de meios de

pagamento ágeis, quer seja na dispensa deste, substituindo-o por meios de pagamento indirecto, vulgo SCUT's. A '*via verde*' abrange todas as redes de estradas pagas e ultrapassa já as fronteiras nacionais, constituindo um sistema que será europeu dentro em breve.

Os TC usam na sua generalidade meios de pagamento baseados na moeda ou em pré-pagamentos de assinaturas mensais próprias e distintas, e, salvo raras excepções<sup>1</sup>, não compatíveis nem integráveis com outros sistemas vigentes na mesma área urbana.

A introdução do Metro na Área Metropolitana do Porto, e a criação da Autoridade Metropolitana de Transportes, criam as condições de reflexão e de oportunidade para a constituição de um sistema de bilhética que potencie a mobilidade, afirmando, ao nível dos transportes colectivos, um sistema concorrencial com o transporte individual também quanto os modos expeditos de pagamento e facturação.

A tentativa da Empresa do Metro de introduzir e liderar tal processo a partir do seu sistema de bilhética parece-nos desadequada e não convergente com este objectivo. Com efeito, qualquer sistema que se baseie em fronteiras físicas ou virtuais cria barreiras à efectiva necessidade de mobilidade intermodal e territorial. O sistema de zonamento geográfico em vigor na rede da Área Metropolitana do Porto, divide esta em 46 zonas; divide por exemplo, Póvoa de Varzim em 5 zonas, Vila do Conde em 9. Como disse Mário Dorminski ao jornal 'Público', "...para se comprar um andante é necessário tirar um curso...". Acresce que, ao contrário do que seria desejável e do que sugere a designação, o andante 24 horas está fixo e restrito a um zonamento pré-definido e não reconfigurável, pelo que qualquer 'desvio' a esse zonamento obriga à compra de título adicional, o que, por si só, anula os benefícios económicos desse título, além de não cumprir os requisitos de mobilidade, constituindo antes uma restrição gravosa a esse objectivo.

Os utentes da linha da Póvoa, representados pela CULP, sugeriram um outro sistema de bilhética e de zonamento que elimina as barreiras territoriais da mobilidade, bem como a complexidade da escolha do zonamento e da necessidade da antevisão rígida do percurso a usar na deslocação. Tal sistema, baseado unicamente na compra de tempo de utilização do sistema de transportes, propunha três tipos de títulos correntes, a que chamamos por simplicidade, 1-2-3:

1. título de 2 horas.
2. título de meio-dia (até às 13:00h e das 13:00h até ao último transporte diário)
3. título diário.

A estes poderiam ser acrescentados títulos de quantidade ou específicos:

---

<sup>1</sup> CP-Suburbanos+STCP e Metro+STCP ainda de forma mitigada.

4. 10 viagens (corresponde a um título semanal, de 2 viagens diárias).
5. mensal.
6. fim de semana (direccionado para turistas).

Este sistema manteria a obrigatoriedade de validação de todas as viagens a fim de possibilitar a repartição de receitas entre os diversos operadores correctamente.

A introdução do sistema de GPS nos autocarros da STCP, a possibilidade da comunicação destes com uma central de posicionamento dos mesmos por rádio e o estudo para o seu alargamento aos táxis, acrescido da existência de validadores ligados por fibra óptica e da cobertura de parte significativa da cidade por esta rede, sugeriu-nos a proposta de introdução de um sistema de bilhética e de facturação expedito e amigável para a mobilidade dos utentes dos transportes colectivos e públicos: a '*via verde*' da mobilidade na AMP, ou mais restritamente, no GP.

Tal sistema pode, em nossa opinião, ser implementado com base nas tecnologias já existentes, ou recorrendo-se a novas tecnologias que interajam com as existentes.

Acrescentando apenas um validador igual aos que estão em uso na rede do Metro, é possível neste operador identificar a entrada e saída do sistema, e portanto a utilização do mesmo; com essa informação, o computador central pode actualizar o saldo pré-pago daquele cartão, ou adicionar essa viagem à factura daquele utente/cliente, no caso do cartão respectivo estar associado a uma conta bancária, e emitir factura detalhada ao utente mensalmente.

Do mesmo modo, o utente da STCP pode validar o início da viagem à entrada do autocarro, ou na paragem, e validar o término da mesma na paragem de autocarro à chegada. O autocarro regista e envia os dados do operador e do local de entrada por referência ao GPS via rádio para o computador central dos cartões validados após cada paragem, e o validador da paragem faz o mesmo pela rede de fibra óptica através da referência do código da paragem, se o validador estiver em zona coberta por essa rede, ou através da rede eléctrica, ou ainda por via rádio/telefone móvel.

As falhas ou ausências de validação à saída, até um tempo razoável para concluir o percurso, são penalizadas com o débito da viagem até ao fim da linha.

Para os táxis, munidos de GPS e validador específico, o utente apresenta o cartão, que o taxista usa para validar no início e fim da viagem, entregando-o ao utente apenas no final.

Este sistema tem a vantagem acrescida de aumentar a segurança dos profissionais dos TC, uma vez que reduz significativamente os valores que transportam além de que dissuadem também actos de violência pois os cartões permitem identificar o utente.

A mobilidade seria significativamente aumentada e facilitada se o identificador tivesse um desempenho idêntico ao usado nas auto-estradas, em que a leitura é feita pela simples passagem na porta de entrada da viatura e na 'porta' de saída, esta designada como local identificado para validação de fim de viagem. Esta tecnologia já existe e é

usada, por exemplo em supermercados para pagar todas as compras de um carro, pela simples passagem na 'caixa' electrónica, ou ainda para abrir portas a animais domésticos.

A este processo podem aderir todos os operadores de transportes da AMP de forma voluntária, ou de forma obrigatória e progressiva, através de renovação de concessão para operarem dentro dela, situação que – julgamos – é da preferência dos cidadãos/utentes.

#### Conclusões:

Em áreas urbanas densamente povoadas e em centros de cidades com grande concentração de serviços, os transportes colectivos têm vantagens sobejamente conhecidas face ao transporte individual; torna-se assim necessário investir neles com a mesma intensidade, determinação e atitude inovadora com que se tem investido em facilitar o transporte individual, a fim de que sejam suficientemente rápidos, cómodos e de fácil utilização; só assim serão suficientemente atractivos, e responderão às necessidades de mobilidade dos cidadãos, com qualidade. É nesse sentido que vai esta<sup>2</sup> proposta, defendendo a introdução no transporte colectivo de tecnologias já existentes ao serviço do transporte individual que, em nosso entender, muito facilitarão a mobilidade, para –todos– os cidadãos.

Como Comissão de Utentes dos transportes públicos, e prosseguindo uma prática iniciada em 2000, não podíamos deixar de usar este Fórum para contribuir para a melhoria dos transportes colectivos; por outro lado, lamentamos a ausência de mecanismos institucionais de auscultação dos utentes, no âmbito por exemplo da Autoridade Metropolitana de Transportes, e designadamente através da regulamentação do art.º 22 do Decreto-Lei n.º 559/99 de 17 de Dezembro.

---

<sup>2</sup> E outras propostas, como a de abrigos com condições alargadas de protecção.