

A INEFICIENCIA ENERGÉTICA EM PORTUGAL AGRAVA A CRISE ECONÓMICA E SOCIAL**RESUMO DESTE ESTUDO**

A baixa eficiência como é utilizada a energia em Portugal é um dos problemas estruturais da nossa economia, já que é causa e consequência de distorções que persistem nela, e que não tem merecido a atenção dos sucessivos governos, incluindo o actual. Em Portugal para produzir um euro de riqueza (PIB) gasta 2,47 vezes mais energia do que em França; 2,4 vezes mais do que na Áustria; 2,3 vezes mais do que na Alemanha; 2,1 vezes mais do que na Finlândia; 1,68 vezes mais do que na Irlanda; 1,54 vezes do que na Bélgica; 1,49 vezes mais do que na Espanha; 1,47 vezes mais do que na Itália; 1,42 vezes mais do que na Grécia; 1,34 vezes mais do que na Holanda; 1,26 vezes mais do que no Luxemburgo. Mesmo países que entraram para a União Europeia em Maio de 2004, como é o caso da Polónia, tem uma maior eficiência energética superior à de Portugal.

Como consequência, a factura energética paga pelo País, que importa cerca de 88% da energia primária que consome, é extremamente pesada e está a aumentar de uma forma vertiginosa. De acordo com dados do INE, o aumento do custo das importações de “Combustíveis Minerais”, ou seja, de petróleo, entre 2004 e 2005, foi superior a 38%. Em 2004, em cada 100 euros de importações portuguesas dos países extracomunitários 30 euros já eram de “Combustíveis Minerais”, ou seja, de petróleo e derivados. Em 2005, portanto um ano depois, a relação já é de 38 euros em cada 100 euros de importações. Bastava aumentar a eficiência na utilização da energia em Portugal para o nível de eficiência atingido na Finlândia, por ex., para reduzir a factura energética portuguesa e a dependência energética do País para cerca de metade.

Em Portugal, entre 1994 e 2005, o preço da electricidade para os consumidores industriais diminuiu em cerca de 15,7%, enquanto o preço da electricidade para os consumidores domésticos, ou seja, para as famílias aumentou em 4,5%. Em 2005, em Portugal o preço da electricidade para os consumidores industriais é superior ao preço médio comunitário em 5,9%, e o preço da electricidade para os consumidores domésticos é superior ao preço médio comunitário em cerca de 20%. Preços de energia eléctrica muito superiores aos preços médios comunitários associados a uma baixíssima eficiência energética tornam a factura da energia extremamente pesada quer para as empresas quer para os consumidores domésticos, e contribuem para o agravamento da crise.

Um sector onde a ineficiência energética é extremamente elevada é o dos transportes. Portugal é o país da União Europeia onde o transporte individual tem crescido mais em prejuízo do transporte colectivo (nas AM de Lisboa e do Porto, entre 1991 e 2001, a utilização do transporte individual aumentou de 24% para 46%) e onde o transporte rodoviário de mercadorias tem o peso mais elevado em prejuízo do transporte ferroviário e marítimo. Portugal apesar de ser um país com reduzidos recursos, nomeadamente energéticos, é o país da U.E. que utiliza da forma mais ineficiente e irracional a energia, um bem escasso e de preço cada vez mais elevado.

A profunda distorção que se verifica a nível da economia, na utilização do recurso escasso que é a energia, é a consequência da ausência de qualquer política séria para alterar as profundas distorções verificadas neste campo, que fragilizam a economia e a sociedade. Ao se ter investido fundamentalmente em auto-estradas e em túneis para trazer o transporte individual para dentro das grandes cidades; em não se colocar em primeiro lugar o transporte ferroviário e mesmo o marítimo; em não se ter investido fortemente no metro, como foi feito por toda a Europa em relação aos grandes centros urbanos, mantendo em funcionamento minímetros nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto (cada um deles, tem apenas cerca de 35 KM), o que se tem na verdade feito é promover o transporte individual e o transporte rodoviário de mercadorias, transportes caros, que fragilizam a economia e a sociedade portuguesa tornando-as, em termos energéticos, extremamente dependentes do exterior ampliando assim os efeitos dos “choques petrolíferos” e da energia cara como está a suceder. A imprevidência e a incompetência pagam-se caras mesmo em termos nacionais.

O governo actual parece ainda não ter aprendido a lição, ao avançar, numa decisão de “posso, quero e mando”, uma repetição dos 10 estádios de futebol, com os mega-projectos do TGV e OTA, mal estudados e sem ter avaliado as repercussões que eles terão em relação a outros projectos que o país necessita para sair do estado de atraso em que se encontra, e onde o Estado terá de ter necessariamente um papel motor, face à fragilidade do tecido económico português e à incapacidade dos “mercados” para resolver os verdadeiros problemas nacionais. Aumentar a baixíssima eficiência energética que se verifica no nosso País, e corrigir as graves distorções que se verificam a nível dos diversos modos de transporte em Portugal, que, a persistirem, contribuirão para agravar ainda mais a grave crise económica e social actual, devia ser um objectivo prioritário da acção do governo. E não serão meras declarações como as feitas pelo ministro das Finanças no fim do ECOFIN que resolverão problemas nacionais como estes.

Um dos mais graves problemas de natureza estrutural que caracteriza a economia portuguesa, e que contribuirá para o agravamento futuro da já grave crise económica e social que enfrenta o País, é precisamente a grave ineficiência energética e a distorção de toda a economia nacional que está a ela associada. Este grave problema estrutural da nossa economia tem sido sistematicamente esquecido pelos sucessivos governos, incluindo o actual.

A solução para o agravamento da crise provocada pelo aumento vertiginoso do preço do barril do petróleo não pode ser vista apenas pelo lado da oferta, como faz o governo. Tem de ser também analisada pelo lado da procura, ou melhor, como a energia adquirida ou produzida é utilizada internamente. E isto porque não interessa apenas produzir mais energia utilizando fontes internas renováveis para continuar a consumir da mesma forma ineficiente, o que parece ser o defendido pelo governo, já que não toma quaisquer medidas efectivas para inverter a grave situação neste campo, mas o que interessa é utilizar a energia que o País adquire ou produz de uma forma muito mais eficiente.

Este segundo lado da questão, que continua a ser ignorado pelo governo, é tão ou ainda mais importante que o primeiro. E isto porque Portugal apesar de ser o País mais pobre da União Europeia dos 15, ou seja, do conjunto de países que a constituíam até Maio de 2004, apesar de ter recursos extremamente escassos e de importar actualmente, com grandes e crescentes custos para o País, cerca de 85% de toda a energia primária que consome, é um dos países da União Europeia que utiliza da forma mais irracional e ineficiente essa mesma energia.

A EFICIÊNCIA ENERGÉTICA EM PORTUGAL É MUITO INFERIOR À DOS PAÍSES DA UE15

O Instituto de Economia Alemão de Colónia publicou, em Abril de 2005, um estudo sobre a eficiência energética nos países da União Europeia, do qual retiramos o quadro que se apresenta seguidamente. Os dados publicados por aquele instituto mostram a quantidade de Toneladas Equivalentes de Petróleo (TEP) que são consumidas em cada país para obter um milhão de dólares de PIB, ou seja, de riqueza criada em cada ano.

DEPENDENCIA ENERGÉTICA DEL PETRÓLEO Y EL GAS EN LA UE (*) (Año 2002)

| | |
|----------------|--------------|
| Francia | 70,3 |
| Austria | 72,3 |
| Alemania | 75,3 |
| Finlandia | 83,9 |
| Irlanda | 102,9 |
| Bélgica | 113,0 |
| España | 116,2 |
| Italia | 117,5 |
| Grecia | 122,2 |
| Países Bajos | 129,8 |
| Luxemburgo | 137,5 |
| Polonia | 144,1 |
| Portugal | 173,7 |
| Checoslovaquia | 280,2 |
| Hungría | 295,9 |
| Eslovaquia | 363,2 |

(*) Consumo primario de petróleo y gas necesario para la producción de 1 millón de dólares de PIB, expresado en Toneladas Equivalentes de Petróleo (TEP).

Fuente: IWD, Instituto de la Economía Alemana de Colonia, nº 12 de 2005

De acordo com os dados anteriores, Portugal consome na produção de um milhão de dólares de PIB, ou seja, de riqueza, 2,47 vezes mais energia do que a França; 2,4 vezes mais energia do que

a Áustria; 2,3 vezes mais do que a Alemanha; 2,1 vezes mais do que a Finlândia; 1,68 vezes mais do que a Irlanda; 1,54 vezes do que a Bélgica; 1,49 vezes mais do que Espanha; 1,47 vezes mais do que a Itália; 1,42 vezes mais do que a Grécia; 1,34 vezes mais do que a Holanda; 1,26 vezes mais do que o Luxemburgo.

Mesmo países que entraram para a União Europeia em Maio de 2004, como é o caso da Polónia, revelam uma maior eficiência energética na criação de riqueza como revelam também os dados do quadro anterior.

É evidente que a forma altamente ineficiente como se utiliza em Portugal a energia tem custos extremamente elevados para o País e contribui para agravar a crise económica e social, porque torna mais caro tudo o que se produz, e numa altura em que o preço da energia, nomeadamente do petróleo, está a aumentar vertiginosamente e é de prever que nunca mais se tenha acesso a energia barata.

ESTAGNAÇÃO ECONÓMICA ASSOCIADA AO AUMENTO RÁPIDO DO CUSTO DE ENERGIA

A forma ineficiente como Portugal utiliza a energia que importa ou produz está ter custos extremamente elevados para o País.

De acordo com dados que o INE acabou de divulgar sobre o comércio extracomunitário de Portugal no período que vai de Janeiro a Julho de 2005, as exportações portuguesas para países fora da União Europeia estagnaram entre 2004 e 2005 (tiveram um crescimento ZERO), enquanto as importações, durante o mesmo período, aumentaram em 15,7%. E como se sabe Portugal adquire o petróleo que consome dos países extracomunitários, e o aumento verificado no custo da energia importada é muito significativo.

| IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO POR GRUPOS DE PRODUTOS (Extra-25) | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------|-------|-----------------------|-------|------------------|-----------------------|-------|-----------------------|-------|------------------|
| JANEIRO A JULHO | | | | | | | | | | |
| GRUPOS DE PRODUTOS | IMPORTAÇÃO | | | | | EXPORTAÇÃO | | | | |
| | 2004 | | 2005 | | TAXA DE VARIACÃO | 2004 | | 2005 | | TAXA DE VARIACÃO |
| | 10 ⁶ EUROS | % | 10 ⁶ EUROS | % | % | 10 ⁶ EUROS | % | 10 ⁶ EUROS | % | % |
| TOTAL | 5 648.8 | 100.0 | 6 533.7 | 100.0 | 15.7 | 3 365.2 | 100.0 | 3 365.4 | 100.0 | 0.0 |
| 1 - AGRÍCOLAS | 689.7 | 12.2 | 624.4 | 9.6 | -9.5 | 102.4 | 3.0 | 107.5 | 3.2 | 5.0 |
| 2 - ALIMENTARES | 200.4 | 3.5 | 166.2 | 2.5 | -17.1 | 194.1 | 5.8 | 199.0 | 5.9 | 2.5 |
| 3 - COMBUSTÍVEIS MINERAIS | 1 719.2 | 30.4 | 2 493.8 | 38.2 | 45.1 | 245.7 | 7.3 | 265.9 | 7.9 | 8.2 |
| 4 - QUÍMICOS | 285.9 | 5.1 | 330.5 | 5.1 | 15.6 | 167.8 | 5.0 | 189.1 | 5.6 | 12.7 |
| 5 - PLÁSTICOS, BORRACHA | 103.4 | 1.8 | 132.3 | 2.0 | 27.9 | 105.4 | 3.1 | 128.4 | 3.8 | 21.8 |
| 6 - PELES, COUROS | 58.0 | 1.0 | 55.4 | 0.8 | -4.5 | 13.4 | 0.4 | 13.0 | 0.4 | -3.0 |
| 7 - MADEIRA, CORTIÇA | 150.1 | 2.7 | 144.4 | 2.2 | -3.8 | 264.9 | 7.9 | 239.2 | 7.1 | -9.7 |
| 8 - P.CELULÓSICAS, PAPEL | 38.6 | 0.7 | 35.4 | 0.5 | -8.3 | 140.2 | 4.2 | 153.5 | 4.6 | 9.5 |
| 9 - MATÉRIAS TÊXTEIS | 279.6 | 4.9 | 257.5 | 3.9 | -7.9 | 254.0 | 7.5 | 230.5 | 6.8 | -9.3 |
| 10 - VESTUÁRIO | 44.0 | 0.8 | 49.9 | 0.8 | 13.4 | 142.7 | 4.2 | 112.2 | 3.3 | -21.4 |
| 11 - CALÇADO | 51.4 | 0.9 | 50.4 | 0.8 | -1.9 | 67.3 | 2.0 | 64.0 | 1.9 | -4.9 |
| 12 - MINERAIS, MINÉRIOS | 58.7 | 1.0 | 63.5 | 1.0 | 8.2 | 160.2 | 4.8 | 161.2 | 4.8 | 0.6 |
| 13 - METAIS COMUNS | 499.4 | 8.8 | 562.6 | 8.6 | 12.7 | 142.2 | 4.2 | 149.9 | 4.5 | 5.4 |
| 14 - MÁQUINAS, APARELHOS | 654.6 | 11.6 | 715.4 | 10.9 | 9.3 | 877.6 | 26.1 | 994.8 | 29.6 | 13.4 |
| 15 - VEÍCULOS, O.M.TRANSPORTE | 604.6 | 10.7 | 649.2 | 9.9 | 7.4 | 346.8 | 10.3 | 210.5 | 6.3 | -39.3 |
| 16 - ÓPTICA E PRECISÃO | 106.3 | 1.9 | 100.2 | 1.5 | -5.7 | 30.8 | 0.9 | 30.5 | 0.9 | -1.0 |
| 17 - OUTROS PRODUTOS | 105.1 | 1.9 | 102.7 | 1.6 | -2.3 | 109.6 | 3.3 | 116.1 | 3.4 | 5.9 |

FONTE: INE

Em sete meses apenas (Janeiro- Julho), o custo das importações de “Combustíveis Minerais” aumentou, entre 2004 e 2005, de 1.719 milhões de euros para 2.493 milhões de euros, ou seja, teve um aumento superior a 38%. Dito de outra forma: em 2004, 30 euros em cada 100 euros de importações de países extracomunitários foram de “Combustíveis Minerais”; e, em 2005, já são 38 euros em cada 100 euros de importações. E recorde-se, tudo isto apenas num ano.

É evidente, que o custo das importações, e o elevado ritmo de crescimento que se está a verificar, junto aos elevadíssimos lucros obtidos pelas empresas que controlam a distribuição da energia, incluindo do combustíveis em Portugal, está a ser muito pesado para o País e para os consumidores portugueses, e a continuar com o mesmo ritmo terá naturalmente consequências

muito graves em toda a economia e a nível social, nomeadamente a nível de preços pagos pela população e de competitividade das empresas portuguesas.

Interessa referir que se Portugal tivesse a mesma eficiência na utilização da energia que tem, por ex., a Finlândia, produzia a mesma riqueza com praticamente metade do consumo actual de energia, o que naturalmente reduziria a factura petrolífera para metade da actual. Por aqui se vê a importância estratégica que tem a abordagem da dependência energética de Portugal, não apenas pelo lado da oferta como faz o governo, mas também pelo lado da procura, ou melhor pelo lado do consumo altamente ineficiente que se continua a fomentar no nosso País devido à existência de uma economia profundamente distorcida.

PREÇOS DE ELECTRICIDADE EM PORTUGAL SUPERIORES AOS PREÇOS MÉDIOS EUROPEUS

Uma das razões apresentadas pelos sucessivos governos que levaram a cabo processos de privatização é que isso determinaria preços para os consumidores mais baixos. A realidade actual no campo da energia eléctrica em Portugal mostra precisamente o contrário como revelam dados recentes do Eurostat sobre a evolução dos preços da electricidade na União Europeia e em Portugal.

ELECTRICIDADE - Preços pagos pelos consumidores industriais – Euros por KWh

| PAISES | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| UE25 | : | : | : | : | : | : | : | : | : | : | 0,0621 | 0,0673 |
| UE 15 | 0,0748 | 0,0721 | 0,0689 | 0,0679 | 0,0663 | 0,0636 | 0,0625 | 0,0644 | 0,0620 | 0,0648 | 0,0635 | 0,0682 |
| Portugal | 0,0846 | 0,0799 | 0,0756 | 0,0749 | 0,0712 | 0,0646 | 0,0643 | 0,0651 | 0,0665 | 0,0673 | 0,0684 | 0,0713 |

FONTE: Eurostat

ELECTRICIDADE - Preços pagos pelos consumidores domésticos – Euros por KWh

| PAISES | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| UE25-- | : | : | : | : | : | : | : | : | : | : | 0,1000 | 0,1046 |
| U 15 | 0,1135 | 0,1102 | 0,1100 | 0,1081 | 0,1073 | 0,1050 | 0,1031 | 0,1027 | 0,1032 | 0,1036 | 0,1027 | 0,1074 |
| Portugal | 0,1256 | 0,1257 | 0,1259 | 0,1278 | 0,1250 | 0,1201 | 0,1194 | 0,1200 | 0,1223 | 0,1257 | 0,1283 | 0,1313 |

FONTE: Eurostat

Como mostram os dados do quadro, os preços da electricidade em Portugal pagos pelos consumidores industriais diminuíram entre 1994 e 2005, pois o KWh baixou de 8,46 centavos para 7,13 centavos, ou seja, registou uma baixa de 15,7%. No entanto, em 2005 o preço em Portugal (7,13 centavos) ainda é superior ao preço médio da União Europeia (6,73 centavos) em 5,9%.

Mas são fundamentalmente os consumidores domésticos, portanto as famílias, como mostram os dados do quadro II, que pagam a factura mais elevada. Entre 1994 e 2005, o preço do KWh aumentou em Portugal 4,5% pois passou de 12,56 centavos para 13,13 centavos, enquanto na União Europeia desceu 5,4% pois passou de 11,35 centavos para 10,74 centavos. Como em 2005, o preço do KWh pago pelos consumidores domésticos em Portugal era 13,13 centavos enquanto a média nos países da União Europeia era apenas de 10,46 centavos, isto significava que o preço na União Europeia era inferior em mais de 20% ao preço pago pelas famílias portuguesas.

Os dados anteriores mostram que a situação das famílias em Portugal, em relação ao preço que têm de pagar pela energia que consomem, é muito mais grave do que a situação das empresas. No entanto, estas ainda são obrigadas a pagar preços superiores aos preços médios praticadas na União Europeia.

Esta situação associada a uma outra – e elevada ineficiência energética que se verifica na esmagadora maioria das empresas portuguesas e mesmo a nível de habitações – torna o problema dos custos da energia em Portugal extremamente importante. E isto porque a maioria dos empresários em Portugal quando tomam decisões de investimento os custos da energia continuam a ser uma variável que dão pouca importância, ou que está ausente nas suas decisões.

Um exemplo recente mostra isso. Bernardo Sousa, gestor da Vista Alegre, em entrevista dada à revista “EXAME” de Setembro de 2005, depois da empresa ter investido cerca de 50 milhões de euros (10 milhões de contos) no período 2000-2004, e face aos graves problemas que enfrenta a

empresa devido à concorrência asiática, confessava com uma certa ingenuidade: “ São factores igualmente a considerar o aumento da qualificação dos recursos humanos e a diminuição dos custos energéticos”. Como não tivessem sido considerados até a essa altura. E o mais grave é que a “diminuição dos custos energéticos” exige que os investimentos feitos que devem pensados antes de se realizarem, e não depois como pensa fazer o empresário referido. Mas esta é actuação comum do empresário português. E as consequências para o País estão à vista.

O SISTEMA DE TRANSPORTES EM PORTUGAL ESTÁ PROFUNDAMENTE DISTORCIDO

De acordo com a CONFRAGRI que transcreve no seu “site” o Relatório do Estado do Ambiente de 2003 (REA2003), “o sector de transportes consumiu cerca de 37% da energia” consumida em Portugal, cabendo “ao transporte rodoviário cerca de 90% do consumo energético dos transportes em 2002”. E agora observem-se os dados seguintes divulgados pelo Eurostat que esclarecem porque razão isso sucede em Portugal.

| | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Percentagem do transporte ferroviário no transporte interior | | | | | | | | | | | | |
| UE25 | : | : | : | 20,9 | 20,7 | 20,9 | 19,7 | 18,6 | 18,9 | 18 | 17,6 | 18,1 |
| UE15 | 17,3 | 16,1 | 16,2 | 15,5 | 15,3 | 15,8 | 15,2 | 14,6 | 14,8 | 14,3 | 13,8 | 14,1 |
| Portugal | 9,3 | 9,5 | 8,1 | 9,7 | 7,4 | 8,3 | 7,5 | 7,7 | 7,5 | 6,7 | 6,9 | 6,9 |
| Percentagem do transporte rodoviário no transporte interior | | | | | | | | | | | | |
| UE25 | : | : | : | 72,2 | 72,6 | 72,3 | 73,6 | 74,8 | 74,5 | 75,5 | 76,1 | 76,4 |
| UE15 | 74,3 | 75,6 | 75,4 | 76,6 | 77,1 | 76,4 | 77,1 | 77,9 | 77,6 | 78,4 | 78,9 | 79,4 |
| Portugal | 90,7 | 90,5 | 91,9 | 90,3 | 92,6 | 91,7 | 92,5 | 92,3 | 92,5 | 93,3 | 93,1 | 93,1 |

FONTE: Eurostat

Os dados do Eurostat revelam que em Portugal, entre 1992 e 2003 a importância do transporte ferroviário no transporte interior total diminuiu em 25,8%, representando neste último ano em Portugal apenas 38% da média comunitária. Por outro lado, em 2003, o peso do transporte rodoviário em Portugal era superior à média comunitária em 21,8%, já que representava em Portugal 93% de todo o transporte interior, medido em Toneladas/Km, enquanto na União Europeia correspondia, em média, a 76,4% do transporte total interior. Dados do INE sobre a utilização do transporte individual nas AM de Lisboa e do Porto confirmam a mesma tendência.

| MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS | AM LISBOA | | AM PORTO | |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 1991 | 2001 | 1991 | 2001 |
| TRANSPORTE COLECTIVO | | | | |
| Autocarro, eléctrico, Metro | 36,0% | 25,0% | 35,0% | 23,0% |
| Comboio | 10,0% | 10,0% | 2,0% | 2,0% |
| Transporte colectivo empresa/escola | 5,0% | 2,0% | 5,0% | 3,0% |
| SUBTOTAL - Colectivo | 51,0% | 37,0% | 42,0% | 28,0% |
| TRANSPORTE INDIVIDUAL | | | | |
| Automóvel ligeiro como condutor | 20,0% | 39,0% | 18,0% | 42,0% |
| Automóvel ligeiro como passageiro | 4,0% | 5,0% | 5,0% | 7,0% |
| SUBTOTAL - automóvel | 24,0% | 44,0% | 23,0% | 49,0% |

Fonte: Movimentos Pendulares – AM Lisboa e AM Porto – 2003 - INE

Nas AM de Lisboa e do Porto, em 1991, respectivamente 24% e 23% das pessoas utilizavam o transporte individual nas suas deslocações; em 2001, essa percentagem tinha aumentado respectivamente para 44% e 49%. No mesmo período a utilização do transporte colectivo sofreu uma forte quebra, pois passou na AML de 51% para 37%, e na AM do Porto de 42% para 28%. Na cidade de Lisboa, 46% da energia primária consumida é nos edifícios e 42% nos transportes. Fruto de políticas erradas, Portugal, o país mais atrasado da União Europeia dos 15, dá-se ao “luxo” de ter promovido o modo de transporte mais caro e também o mais poluente. Não são meras declarações, como as do ministro das Finanças, feitas no fim da reunião do ECOFIN em 10.9.2005, que resolvem este tipo de problemas. É preciso promover o transporte colectivo e o transporte ferroviário investindo fortemente nele. E terá de ser o Estado a fazê-lo, pois o “mercado” não resolve este tipo de problemas. Mas essa parece não ser a preocupação do actual governo

Eugénio Rosa - Economista, edr@mail.telepac.pt, Tel. 91 757 6313, Lisboa 11.9.2005