

STCP quer continuar a ser movida a gás natural

26 de Agosto, 2015

A redução das emissões de CO2 tem merecido especial atenção por parte da câmara municipal do Porto. Em Março, Rui Moreira sublinhou que quer reduzir em 45% as emissões de dióxido de carbono até 2020. Mas esta meta pode, agora, ficar mais difícil de alcançar se os autocarros da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP) a gás forem substituídos com a subconcessão da empresa a privados, refere o Jornal de Negócios. Actualmente, mais de metade da frota da empresa é movida a gás natural, mas o caderno de encargos – que se mantém com o relançamento da operação – para a subconcessão não impõe ao vencedor a manutenção desta frota.

A denúncia parte do sector dos veículos a gás natural, onde os alarmes já começaram a soar. “Defendemos a manutenção destes autocarros. Seria um enorme retrocesso ambiental para o Porto, que já teve a maior frota da Europa, e seria um enorme retrocesso em termos económicos para a empresa”, afirma o secretário-geral da Associação Portuguesa de Veículos a Gás Natural (AVGN), Jorge Figueiredo.

Introduzidos em 2001, os benefícios deste tipo de veículos são reconhecidos publicamente pela empresa. “Para a STCP, o gás natural é significativamente mais vantajoso, quer na vertente económica, quer na vertente ambiental”, disse ex-administrador da STCP, João Velez Carvalho, em 2014.

Estes autocarros apresentam duas vantagens face aos restantes. Por um lado, permitem à STCP poupar dinheiro em gasóleo, pois o gás é mais barato. Por outro, emitem menos dióxido de carbono para a atmosfera, poluindo menos a área onde a transportadora atua: o Grande Porto, pois parte das emissões poluentes têm origem nos transportes. Para além disso, Bruxelas exige uma boa qualidade do ar nas cidades ou aplica multas. E, o Governo português, tem a cumprir metas europeias de redução de emissões nos próximos anos.

A STCP continua, assim, a defender a manutenção da atual configuração da frota -metade a gás, metade a gasóleo, conforme sublinha uma fonte próxima da empresa. No futuro, vai ser o vencedor da subconcessão a tomar as decisões sobre a renovação da frota. “Esta é a opção que faz mais sentido a nível ambiental, mas sobretudo ao nível dos custos operacionais”, diz fonte próxima da empresa. “A não dependência de uma única fonte energética, é a opção mais sensata em termos de custos”, conclui.