

Os novos paradigmas do Transporte Rodoviário

Bom dia a todos

Em meu nome pessoal e em nome do Presidente do Conselho Directivo, que aqui represento pois por motivos de última hora não pôde estar presente, agradeço ao Director do Transportes & Negócios, Dr. Fernando Gonçalves, o convite para a ANTROP participar neste Seminário, felicitando-o também pela oportunidade do tema escolhido para esta Sessão “Os novos paradigmas do Transporte Rodoviário”.

Aproveito também para cumprimentar os meus colegas de painel e todos os participantes.

Atento o tema desta Sessão, é incontornável falar da mudança de paradigma do sector do Transporte Público de Passageiros operada pelo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) aplicável à contratualização do serviço

público de transporte rodoviário, ferroviário e fluvial de passageiros.

Este novo regime jurídico, como é sabido, foi aprovado pela Lei 52/2015 que, em linhas gerais:

- adaptou a ordem jurídica interna às imposições do Regulamento 1370/2007;**
- descentralizou competências do Estado, permitindo aos municípios, às comunidades intermunicipais e às áreas metropolitanas exercerem efectivamente as suas competências na organização dos sistemas públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal e regional, assumindo-se como autoridades de transportes com as atribuições e competências estabelecidas nesta Lei; e**
- procedeu à revisão do regime subjacente às “concessões” do transporte rodoviário regular de passageiros, atribuídas ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA), as quais foram objecto de autorizações provisórias para exploração de serviço público de transporte regular de**

passageiros, emitidas pelas autoridades de transportes competentes.

Assim, a aprovação deste regime que alterou profundamente o enquadramento legal de organização do mercado de transporte de passageiros, bem como o modelo institucional de planeamento e gestão do serviço público, teve como efeitos imediatos:

- colocar em causa um modelo que vigorou durante cerca de 66 anos (num processo legislativo de contornos muito discutíveis em que as partes interessadas foram consultadas apenas por dever legal e em contra-relógio);**
- retirar às empresas aquilo que eram os seus únicos activos do negócio – as concessões;**
- precarizar a actividade ao transformar as concessões em autorizações provisórias e sem direito de exclusividade;**
- introduzir um factor de instabilidade e incerteza que inibiu consideravelmente os investimentos; e**

- criar um modelo novo, com novas autoridades de transporte e impor uma data limite para a consumação da contratualização sem acautelar a necessária preparação dos agentes.

Neste momento é a situação que temos...

Isto é, perdemos quase tudo e ainda não temos praticamente nada, excepto dúvidas...

E pensamos que as dúvidas são transversais aos vários agentes do sistema.

E ter dúvidas é bom. Obrigá-nos a pensar.

Como já referi, este modelo jurídico introduziu uma descentralização das atribuições e competências do Estado para os municípios, comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas, ou seja, para as novas autoridades de transportes, lançando novos desafios que não se resumem às questões da contratualização e que passam por uma nova organização administrativa do sector (ao nível do planeamento, financiamento, operação e fiscalização).

Para além disso, passa a ser da responsabilidade das novas autoridades:

- a definição de modelo de oferta e OSP;**
- a preparação de procedimentos públicos de contratualização;**
- a implementação de sistemas de bilhética e de tarifários;**
- a constituição de equipas de fiscalização, entre outras...**

Actualmente vivemos um período em que as autoridades de transportes estão a reflectir sobre os modelos e as soluções de mobilidade que mais interessam às suas comunidades.

E este momento é muito importante, é decisivo, é crítico.

Se este momento for bem gerido pelas autoridades de transportes, teremos maiores probabilidades de conseguir soluções estáveis, equilibradas e ajustadas às nossas realidades, e com isso darmos uma boa resposta às populações.

E os operadores de transporte têm/podem ter, nesta fase, um papel insubstituível e muito importante.

São eles que, conhecendo o terreno como ninguém, podem, com o seu know-how técnico, ajudar a autoridade a construir um modelo estável e eficaz.

Não podemos correr o risco de perdermos a noção da realidade, perdermos o foco naquilo que é essencial, e embarcarmos em “fantasias líricas” que não temos capacidade de sustentar.

É bom não esquecer que Portugal beneficia de uma rede nacional de transporte público (construída ao longo de décadas) praticamente sem encargos para o erário público.

A migração precipitada para novos modelos pode alterar esta realidade e encarecer o serviço público de transporte.

Esta situação deve por isso merecer a nossa melhor atenção para que não se criem modelos financeiramente desequilibrados ou mesmo insustentáveis – há que garantir o princípio do equilíbrio financeiro dos contratos de serviço público.

Para além das questões da sustentabilidade, há outras matérias também muito importantes e que é essencial serem adequadamente resolvidas na preparação da contratualização.

De facto, é preciso garantir:

- o princípio da neutralidade entre operadores públicos e privados, o que implica que se façam análises de comparador público e privado (operador interno só se for mais eficaz e sustentável que o operador privado!)**
- o princípio da concorrência leal e saudável;**
- o princípio da compensação das OSP.**

Pensamos que este esforço ponderado e reflectido vale a pena.

Por uma razão simples:

Porque se assim for, teremos conseguido garantir um serviço de transporte público com a qualidade possível, focando-se no essencial do que são as necessidades das populações, aproveitando o que de melhor ficou de um passado de 66 anos: experiência, conhecimento do negócio, capacidade de gestão e garantia de custos controlados.

Sabemos que ainda há um caminho a percorrer. No entanto, estamos confiantes de que juntos, trilhando o caminho com compreensão e colaboração, chegaremos ao nosso destino.

Da nossa parte, podemos afirmar que os operadores privados estão disponíveis para em conjunto com as autoridades de transportes competentes encontrarem as melhores soluções de mobilidade para as populações.

Muito obrigada pela vossa atenção.