



ANÁLISE

Que modelo de gestão?

**Carlos Matias Ramos**

Bastonário da Ordem dos Engenheiros

A história recente evidencia que decisões e orientações sobre o que fazer no domínio das políticas de transportes, com impactos temporais e que se espera serem duradouras, são invariavelmente consideradas como pertença de um dado governo e objecto de contestação e alteração pelo governo seguinte.

O governo anterior tomou decisões que alteraram a organização do Sector Empresarial do Estado na parte referente às infra-estruturas de transportes rodoviárias e ferroviárias nacionais. É o caso da junção da Rede Ferro-

viária Nacional (REFER) e da Estradas de Portugal, S.A., empresas responsáveis pelo investimento e pela gestão dessas infra-estruturas, dando origem à IP-Infraestruturas de Portugal.

Compreende-se e valorizam-se todas as iniciativas que possam conduzir à resolução dos défices operacionais e de financiamento que estão na base do desequilíbrio financeiro crónico dessas empresas, em particular da REFER, que passa pela definição de um modelo de organização que conduza à eficiência e à racionalidade de meios. Surge naturalmente a seguinte questão: a fusão corresponde a esse modelo ou, pelo contrário, potencia a introdução de entropia sem qualquer vantagem efectiva? Na minha perspectiva, considero corresponder a uma solução incorrecta.

E assim entendo, por se tratar de empresas com valências técnicas dispare, pouco sobre-

postas, estimando que tal fusão possa contribuir para o agravamento da qualidade técnica dos projectos e das intervenções futuras ao nível da conservação, reabilitação e operação. Saliendo o exemplo da Suécia, que em tempos adoptou o modelo de fusão e que o abandonou.

Por outro lado, analisando o que se passa em vários países europeus, como a Alemanha, França e Espanha, constata-se a concentração, numa só entidade, da gestão e da operação da infra-estrutura ferroviária.

Não seria, por isso, mais vantajoso reorganizar cada uma das empresas (REFER e Estradas de Portugal), dotando-as de modelos de gestão modernos e valorizadores das competências específicas de cada uma, promovendo a sua competitividade no quadro da economia nacional e internacional, com valências técnicas pouco miscíveis, e garantindo a nomeação dos gestores e das equipas técnicas ape-

nas com base no mérito e não por determinações partidárias?

Outro aspecto que merece reflexão tem a ver com o processo de reversão das subconcessões dos transportes de Lisboa e Porto. A Lei de Bases dos Transportes Terrestres, de 1990, estabelece a repartição de competências entre a Administração Central e Local e a transferência para os municípios da concessão e exploração de serviços de transportes urbanos e locais. A Lei n.º 159/99, de 14 de setembro estabelece a mesma orientação, faltando o ato legislativo de concretização da transferência efectiva dessas competências.

Nos países mais desenvolvidos, é consensual a adopção de modelos de organização da mobilidade nos aglomerados urbanos com base em entidades públicas à escala local-metropolitana ou municipal. A reversão justifica, pelo menos, uma profunda reflexão. ■