

CONFERÊNCIA na ORDEM dos ENGENHEIROS sobre
“PLANEAMENTO ESTRATÉGICO dos TRANSPORTES na AML”

12 de Fevereiro de 2020

Se há uma clara conclusão que se pode retirar deste dia de reflexão e debate promovido pelo Colégio de Engenharia Civil da OE, Especialização em Transportes, é a de que, desde 2002, não houve nenhuma abordagem estratégica ao problema dos transportes públicos da AML. Com efeito, desde o trabalho sobre “Lisboa: os desafios da mobilidade” (embora este mais centrado na própria cidade capital e apenas marginalmente na AML) e a aprovação do PROTAML, que não foi elaborado qualquer documento oficial sobre este tema. Antes destes dois documentos, temos de recuar até 1979 para encontrar um plano deste alcance, não por acaso designado de “Estudo dos Transportes da Região de Lisboa”, elaborado pela então DGTT com a assessoria técnica do ITEP da EPF de Lausanne. Mesmo agora, quando se discute o próximo quadro de financiamento europeu (até 2030) não só a ausência dessa reflexão está bem patente, como é ainda agravada pela falta de propostas coerentes e integradas por parte da AML. Com os novos desafios que a AML enquanto Autoridade de Transportes está a enfrentar no curto prazo, em resultado de ter de reforçar o seu corpo técnico, de concluir o processo do concurso para a concessão das redes de transporte colectivo rodoviário para a AML e de criar a empresa de transportes metropolitanos (a CARRIS Metropolitana), sobra-lhe pouca capacidade para outras tarefas neste domínio. Enquanto isso, as empresas públicas tuteladas pelo governo (ML, CP e Transtejo/Soflusa) avançam por sua própria iniciativa com projectos de expansão das suas redes e serviços, sem que se vislumbre a necessária articulação entre os diferentes modos de transporte. Como referiu oportunamente um dos intervenientes, ainda é um “planeamento de tipo sectorial” que domina, o que tem dificultado, senão mesmo impedido, adequar a “vocação de cada modo de transporte” aos serviços a prestar, como acentuou outro interveniente. Por outro lado, confundem-se os conceitos de “planeamento estratégico, tático e operacional”, misturando opções e tornando os processos de decisão menos transparentes e eficazes.

É por isso consensual a necessidade imperiosa de proceder à elaboração de um novo documento estratégico para o sistema de transportes da AML, que não só permita ultrapassar a actual situação decorrente das visões modais dominantes, como articule este sistema com as opções de desenvolvimento urbano e o cumprimento das metas ambientais aprovadas na Conferência das Nações Unidas realizada no ano passado em Paris. Por outro lado, é fundamental reflectir e encontrar soluções coerentes e exequíveis para gerir o período de transição em que vivemos, particularmente exigente face ao aumento da procura de transportes que se verificou após a concretização do programa de redução do preço dos passes intermodais nos concelhos da AML. Foi salientado que os problemas de capacidade da oferta que se verificam actualmente em vários serviços e redes, pode ter consequências muito nefastas para uma repartição modal mais favorável ao transporte colectivo, caso não se implementem medidas de curto prazo que permitam ultrapassar os actuais constrangimentos, enquanto se espera tranquilamente que cheguem os reforços em material circulante e os novos sistemas de controlo da operação que foram anunciados (nalguns casos já com os concursos a decorrer), mas que só estarão disponíveis em 2023/5. E até lá fica-se a assistir à degradação do sistema e das condições de transporte que este oferece aos seus utilizadores? Como foi referido por outro dos intervenientes, “quanto mais os utentes valorizam o conforto e a rapidez e menor qualidade tem a oferta, mais a tendência para regressar ao transporte individual se agrava”.

Outra questão que merece uma particular atenção, é a constatação da progressiva perda de capacidade técnica e de actuação eficaz das várias entidades da administração central que, directa ou indirectamente intervêm no sistema de transportes e têm de se relacionar com os vários actores que asseguram o seu funcionamento, desde os municípios às empresas públicas e privadas, passando pelas entidades concedentes. É uma situação que se agravou de forma significativa em resultado do programa de resgate a que o país foi sujeito desde 2011, mas é algo que já vinha de trás e que cujo enfrentamento e possível solução não têm sido equacionados. A capacitação técnica da administração, aos seus diferentes níveis de actuação (tanto geográfica como funcional) é hoje um aspecto fundamental a que não se tem prestado a devida atenção. Esta questão entronca com uma outra, que é a das carreiras nestes organismos públicos. Infelizmente tem-se assistido ao progressivo abandono dos seus técnicos qualificados, quer por atingirem a idade de reforma, quer por optarem por empresas privadas, deixando a administração pública desguarnecida e sem capacidade para fazer escola e enquadrar os mais jovens, mesmo quando, raramente, se consegue forçar a contratação de novos técnicos. Reforçar a atractividade da carreira pública e assegurar a formação e eficaz integração dos seus quadros mais jovens, é uma questão estratégica a que urge dar resposta. Sem formação e sem memória, será impossível à administração assegurar eficazmente as funções que lhe estão atribuídas. Só assim se conseguirá garantir uma administração assente em organismos e corpos técnicos estáveis e independentes dos interesses do momento, ao serviço do interesse público e a contribuir para a atractividade do transporte público e uma repartição modal que lhe seja mais favorável. A perda de quota de mercado a favor do automóvel que se tem vindo a verificar desde há três décadas, é suficientemente evidente e significativa para se poder ignorar e não ter resposta eficiente por parte da administração pública.

Do lado dos operadores privados, para além deste aspecto não negligenciável, soma-se ainda o problema da “falta de estabilidade quanto à contratualização dos serviços” (propondo-se contractos a 7 anos) e a “incerteza quanto ao valor das indemnizações compensatórias por obrigações de serviço público”. Sem um quadro de relações estável e transparente, é muito difícil planear melhoria de serviços, lançar novos e proceder à imprescindível renovação das frotas. Por outro lado, a resposta possível e necessária ao grande aumento de procura que se registou recentemente (ainda que esta não tenha atingido os valores observados antes da crise financeira e económica que assolou o país), esbarra presentemente com dificuldades de contratação de motoristas, a idade elevada da frota e a ausência de incentivos para a sua modernização e renovação, assim como com o crescimento dos custos operacionais e a falta de medidas de discriminação positiva em favor do transporte colectivo.

Uma das novidades desta conferência foi a inclusão dos modos activos (marcha a pé e bicicleta) na reflexão realizada sobre o sistema de transportes. Mais que posições irrealistas e genéricas, salientou-se, entre outros aspectos, a importância destes modos na cadeia de deslocações (sobretudo nos primeiros e últimos km e nas interfaces), bem como no potenciar de uma verdadeira e eficaz intermodalidade. Para isso é necessário alargar a possibilidade de transporte de bicicletas nos transportes colectivos, promover a sua integração no sistema intermodal e intervir prioritariamente nas suas condições de utilização para aceder aos nós do sistema e nos itinerários onde estes podem ser competitivos com os modos motorizados.

Por último, mas não menos importante, foi a intervenção o Secretário-geral da AML que, para além de dar uma panorâmica da actual situação do sistema e do funcionamento desta entidade intermunicipal, definiu um conjunto realista e importante de prioridades de curto prazo. A estabilização do modelo de financiamento do sistema - definindo as contribuições dos

seus vários actores e beneficiários - e das medidas complementares ao sistema de transportes, que incluem desde políticas fiscais à da habitação e ordenamento do território, assim como priorizar o aumento de capacidade e qualidade da oferta – o que exige um esforço financeiro constante e devidamente programado – são, na sua perspectiva os aspectos mais salientes.

FNS, 4 de março de 2020.