

PORTUGAL e o desafio da MOBILIDADE

Muito se fala em mobilidade, mas este indispensável fator de desenvolvimento do País continua a ter como foco principal as grandes cidades, deixando o restante território marginalizado desta vontade.

Se atualmente é já recorrente falar da mobilidade nas grandes cidades, estender esta ambição a todo o território, desenhando um modelo de integração de todos os modos de transporte para pessoas e bens, é um desafio tão necessário quanto ambicioso que não pode desvanecer-se, esfumando-se a dinâmica que, apesar de tudo, é facilmente encontrada nas cidades. Trata-se, pois, de um objetivo, crescentemente importante, premente e, sobretudo, apelativo, nomeadamente para quem necessita diariamente de se deslocar, e que deve mobilizar os poderes públicos e populações.

Importa ter presente que a União Europeia consagra, como direito fundamental, a livre circulação de pessoas e bens. Contudo e infelizmente, por cá, nos últimos 20 anos parece termos andado “a uma velocidade comercial reduzida e carregados de problemas logísticos”!

Tem faltado um claro e objetivo rumo de longo prazo para tratar o tema da mobilidade a nível nacional. Veja-se o exemplo da nossa vizinha Espanha que, paulatinamente, tem criado condições, de futuro e com futuro, para garantir a mobilidade no seu território, seja pela ferrovia ou pela liberalização de alguns outros sectores de transportes.

Fazendo a retrospectiva dos desenvolvimentos passados e especialmente os realizados no ano que se concluiu, entende a ADFERSIT ser importante refletir sobre o resultado final do caminho que o interesse nacional obriga a percorrer.

Procurando realizar um breve exercício de sistematização sobre a mobilidade, surgem em primeiro plano três pilares indispensáveis ao seu desenvolvimento:

- Infraestrutura
- Material circulante
- Regulação

A **Infraestrutura** é o elemento fundamental e crítico pelo carácter estrutural e permanente que assume. Contudo, em Portugal, qualquer decisão de investimento em infraestruturas, provoca, de imediato, uma guerrilha política sem que se conheça, necessariamente, o campo

adversário. Não se dá nem se cultiva o indispensável espaço ao consenso e ponderação e, no final, quem perde é o País! É, pois, forçoso que se alcancem os necessários pactos de regime relativamente aos principais investimentos.

Por isso, queremos acreditar que o recentemente recuperado Conselho Superior das Obras Públicas irá readquirir condições para voltar a ter um papel preponderante na definição de um rumo consistente e duradouro.

O tema da nova solução aeroportuária para Lisboa continua a ser, ainda, matéria muito polémica com a solução do Montijo a ser alvo de enorme e, porventura, legítima controvérsia. Ainda não foi no ano agora concluído que se deram os passos necessários para demonstrar ser essa a solução mais adequada no médio/longo prazo e que a torne consensual.

O sector portuário tem vivido anos de alguma dinâmica e bons ventos se vislumbram no horizonte. A localização de Portugal é estratégica no mapa das grandes rotas mundiais, sendo disso expressão a vontade já manifestada do Governo Chinês em integrar Sines no projeto *One Belt One Road*. Assim, parece que a expansão do Porto de Sines poderá trazer ao nosso país um protagonismo acrescido no transporte marítimo.

Na ferrovia tarda em surgir um rumo concreto e objetivo, sendo claro que o “Ferrovia 2020”, embora meritório em alguns aspetos se encontra mais focado no transporte de mercadorias e nas ligações internacionais, não é, de forma expressa e inequívoca, suficiente para catalisar uma nova dinâmica no transporte de passageiros, aumentando a capacidade e reduzindo os tempos de trajeto entre as principais cidades do eixo litoral e do interior.

Renovadas esperanças apontam para uma definição mais concreta do “Ferrovia 2030” em que se consiga perceber a “hora de partida” e a “estação de chegada” da futura Rede Ferroviária Nacional, com a capacidade de oferta que um mercado liberalizado de passageiros e mercadorias exige e privilegiando a interoperabilidade com Espanha e com o resto da Europa.

Também na rodovia é tempo de repensar e concluir a Rede Rodoviária Nacional bem como o seu modelo de exploração. A rede de autoestradas mantém-se subaproveitada, pois os veículos pesados de mercadorias continuam, por questões de custos, a utilizar as restantes estradas nacionais, com os consequentes impactos ambientais e na segurança rodoviária.

O **Material Circulante** é, literalmente, o veículo de perceção da qualidade do serviço de transporte prestado, sendo por isso importante a sua idade e estado de conservação. As frotas de transporte público de passageiros padecem, ainda, de uma evidente falta de renovação, forçando a atividade de manutenção a um esforço acrescido e, necessariamente, pouco eficiente.

O ano 2019 foi um ponto de viragem, em que se multiplicaram as iniciativas de compra de novo material ferroviário para o Metro do Porto, Metropolitano de Lisboa, CARRIS e CP, embora apenas produzam efeito a prazo de alguns anos. Espera-se que estas iniciativas tenham continuidade, dando resposta à idade média avançada das frotas existentes e à necessidade de resposta ao aumento da procura.

Reafirmou-se também o compromisso para frotas rodoviárias mais novas e menos poluentes, com o lançamento dos primeiros concursos para a concessão de serviços públicos de transportes ao abrigo da Lei 52/2015, o que terá seguimento em 2020 com o lançamento dos restantes concursos.

A **Regulação** é um tema, necessariamente, muito detalhado com que, muitas vezes, os *stakeholders* são confrontados de forma complexa, rígida e pesada. Entendemos que a regulação deverá ser mais simples, dinâmica e flexível, para melhor se adaptar à velocidade com que novas tecnologias chegam ao sector. O Regulador terá, efetivamente, de possuir grande capacidade reativa para acompanhar este desenvolvimento alucinante.

Exemplo disso é a introdução dos modos suaves, nomeadamente na cidade de Lisboa, onde claramente a tecnologia e o mercado se adiantaram, sendo agora premente o seu enquadramento regulatório que defina como se pode entrar no mercado, quantos operadores aí podem estar, quando, onde e como podem oferecer os seus produtos, a garantia de condições de segurança e como devem estes novos modos interagir com os demais. É urgente a ação, pois é inegável e inequívoco o sucesso e conveniência dos modos suaves.

No transporte de mercadorias um quadro regulatório mais flexível e atento ao mercado torna o sector mais eficiente e, nesse sentido, alguns passos têm sido dados.

No transporte de passageiros a liberalização é a palavra de ordem para a rodovia e o ano 2019 foi a rampa de lançamento de todo um novo paradigma onde passarão a existir contratos de serviço público de transporte de passageiros com regras definidas.

A criação do PART - Programa de Apoio à Redução Tarifária - veio trazer ao sector do transporte público de passageiros enormes e compreensíveis desafios à oferta, pelo que urgentemente algo terá de ser feito, sob pena de se poder perder o efeito positivo já conseguido.

Na ferrovia assistimos, já no final do ano, à contratualização de serviços entre o Estado e a CP, medida de saudar pois há já muitos anos fazia falta dar a esta empresa pública as condições básicas para trabalhar. Fica por desvendar o futuro da liberalização neste sector, nomeadamente as medidas que permitam no curto/médio prazo dar à iniciativa privada o espaço que a liberalização dos transportes exige.

Para a ADFERSIT, se reconhecemos que a mobilidade de pessoas e bens em Portugal não sofreu grandes alterações durante o ano que passou - salvo a introdução do PART com inegável sucesso no transporte de passageiros, nomeadamente ao nível das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto - acreditamos que foram tomadas algumas medidas basilares que nos permitirão começar a percorrer um longo caminho.

A década que agora se inicia deverá marcar uma transformação profunda na relação da mobilidade com o ambiente. Estando definidas as metas ambientais a atingir até 2050 é necessário que as medidas para as alcançar comecem já a ser implementadas e não se vão sucessivamente adiando – como sucedeu com a publicação da Lei 52/2015 - porque “ainda falta muito tempo”.

A promoção da transferência do transporte individual para o coletivo, seja através do preço como aconteceu com o PART, como pela melhoria da qualidade da oferta; a utilização de modos de transporte mais eficientes, nomeadamente o ferroviário em vez do rodoviário; a promoção da utilização de modos suaves e inovadores e a utilização de formas de energia mais limpas e eficientes, são medidas que não deverão ser adiadas.

A ADFERSIT continuará a promover e aprofundar o conhecimento no sector da mobilidade e dos transportes e será com este espírito que se irá empenhar na realização do seu **14º Congresso Nacional** a ter lugar nos dias **3 e 4 de Novembro de 2020** nas instalações da Fundação Calouste Gulbenkian.

1 de Janeiro de 2020

A Direção da ADFERSIT