

11/7/2017

José Mendes em entrevista à Transportes em Revista «Acredito que será agendado, debatido e aprovado um regime jurídico para o Transporte em Veículos Descaracterizados»

A Transportes em Revista desafiou o secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, José Mendes, a falar sobre os sistemas e plataformas de mobilidade sustentável, a nova proposta para o Transporte em Veículos Descaracterizados e as principais atualidades do setor. Pelas ruas da capital lisboeta, ao volante de um veículo do novo serviço carsharing, José Mendes explicou a importância da emergência destes serviços, necessários para reduzir o número de automóveis dos grandes centros urbanos.



TRANSPORTES EM REVISTA (TR) – Qual é a sua opinião sobre os novos modelos de economia e de mobilidade partilhada?

José Mendes (JM) – Esta é a primeira fase daquilo que eu acho que são as novas tendências da mobilidade. Este é um carro que é descarbonizado, que faz parte de um sistema de mobilidade partilhado e tem duas das três características que vão modelar a mobilidade urbana no futuro. A única que falta é a condução autónoma e a conectividade que hão de aparecer lá mais para a frente. É um sinal para o futuro, e compete-nos a nós, governantes e legisladores, sermos capazes de encontrar enquadramentos regulamentares

para que depois todo o setor privado possa de facto embarcar nesta aventura que é termos cidades com mais mobilidade mas com menos carga poluente e menos veículos, porque se eles são partilhados significa que cada veículo é utilizado por mais do que um utilizador, e com mais frequência.

TR – Qual é o papel das entidades governamentais para o incentivo e implementação do uso destes sistemas de mobilidade partilhada?

JM – Há um compromisso de partida que tem qualquer Governo, que é de melhor servir os seus cidadãos e criar condições para que as pessoas tenham maior qualidade de vida e mais mobilidade. Hoje, a concentração de população que temos nas áreas urbanas permite que além da melhoria dessas condições de vida e de mobilidade, importa também atender a uma outra externalidade dos sistemas de mobilidade, que está relacionado com as emissões e carga poluente. Portugal tem compromissos internacionais para reduzir essas emissões e racionalizar os consumos de energia. A combinação de todos estes requisitos é que faz com que novos modelos de mobilidade estejam a aparecer. Mas estes precisam de ter enquadramento legal e regulamentação, novos sistemas de taxação, incentivos fiscais, apoio à transferência modal de outros modos para estes “novos” modos. Hoje, há demasiados carros para aquilo que as cidades conseguem suportar. Demasiados carros significa custos, carga poluente, pessoas a circular sozinhas dentro dos veículos. Tudo o que pudermos fazer para alterar esse estado das coisas é positivo. No Ministério do Ambiente e no Governo Português procuramos seguir esse caminho e criar as condições para que comecem a acontecer essas modalidades.

TR – O número de vendas de veículos elétricos disparou nos últimos seis meses. Isto é um sinal de quê?

JM – É sinal de que, primeiro, há uma oferta. Hoje todas as marcas automóveis têm uma oferta de modelos híbridos ou totalmente elétricos. A segunda questão é que hoje o cidadão sente confiança porque o Estado está a investir através de incentivos fiscais, apoiando a aquisição de veículos e fortemente na rede de carregamento pública.

TR – A rede de carregamento é precisamente um ponto crítico no sistema...

JM – Absolutamente crítico. Se há poucas estações de carregamento, as pessoas não sentem confiança e não compram automóveis elétricos. Se há poucos automóveis elétricos, parece que não há mercado para instalar pontos de carregamento. Nos primeiros sete meses, já se venderam mais veículos elétricos do que em todo o ano passado. Isto é um crescimento muito grande, acima dos 100%. Mais do que duplicar a venda de veículos elétricos, criámos condições para que o setor privado contribua para a criação de uma rede de carregamento, que seja mais ubíqua e extensiva em todo o território nacional.

TR – Que incentivos se podem adotar para que empresas de logística e distribuição

adquiram veículos elétricos para as suas frotas?

JM – A logística urbana é central. É uma das causas para a intensidade de tráfego nas cidades, além do transporte de passageiros. [Relativamente a essa questão] estamos a tentar desenhar um programa piloto para a logística urbana e para a logística urbana descarbonizada.

TR – Como é que olha para as empresas que, tendo a possibilidade de adquirir veículos elétricos, ainda não tenham tomado essa decisão?

JM – O grande responsável pelo incremento de veículos elétricos são as frotas empresariais. Há já alguma tendência para que empresas façam essa transferência nas suas frotas e tenham áreas de carregamento próprias. Falamos de empresas privadas mas também de empresas públicas, por exemplo as Águas de Portugal que apresentaram recentemente um grande programa de veículos elétricos e de áreas de carregamento. Através do Ministério do Ambiente e do Fundo Ambiental fizemos um programa que apontava 10 milhões de euros para veículos elétricos associados aos serviços ambientais. As coisas começam a acontecer e a entrada em força do setor privado, quer na área do carregamento, quer na aquisição de veículos elétricos, híbridos, de veículos com autonomias mais largas e tempos de carregamento mais curtos, é uma realidade.

TR – Entre os três desafios para os veículos elétricos – autonomia, preço e carregamentos – qual deles entende que seja mais complexo de resolver?

JM – A única razão pela qual um veículo elétrico hoje é um pouco mais caro que um veículo comparável de combustão interna é porque ainda não atingiram volumes de produção que permitam comercializá-los com preços mais baixos. À medida que vai aumentando a autonomia e diminuindo o tempo de carregamento, há mais adesão ao veículo elétrico e o preço vai descer inevitavelmente. Hoje, e nos próximos meses, já será possível adquirir um veículo elétrico com um custo muito semelhante ao custo de um veículo de combustão interna. Há também muita investigação e desenvolvimento a ser feito nas tecnologias de carregamento, e a ideia é que possamos ter um tempo de carregamento de 80% da carga num tempo comparável àquele que demoramos hoje a abastecer com um combustível fóssil...

TR – A instalação de estações de carregamento é um problema urbano... Como serão feitos os carregamentos de veículos elétricos nas cidades?

JM – Não sou capaz de o dizer... Sei no entanto que, com a tendência de eletrificação de todo o sistema de mobilidade, é muito provável que tudo o que sejam terminais de estacionamento, parques, condomínios, tenham associados a todos os lugares uma tomada... em alguns eixos mais intensos acredito que sejam estabelecidos corredores de carregamento por indução, ou seja, sem ligação de cabo.

TR – A instalação de estações de carregamento será uma obrigatoriedade em novos empreendimentos e infraestruturas públicas?

JM – Neste momento isso não é assim. Mas acredito que muito brevemente, tudo o que sejam áreas de estacionamento e áreas de atendimento ao público, venha a ser obrigatório, porque em grandes centros comerciais, o número de lugares reservados para esses veículos está a aumentar...

TR – Relativamente ao transporte público e coletivo, o Governo encetou o programa PO SEUR que possibilitava o apoio através de instrumentos financeiros oriundos da União Europeia para a aquisição de nova frota. O programa avançou, mas existe a ideia que, relativamente aos veículos elétricos, apenas as empresas públicas (do Estado) aderiram a este programa. Qual é o seu comentário?

JM – Eu não subscrevo de forma nenhuma essa análise... Pelas regras do Portugal 2020, os financiamentos através do PO SEUR não podem fazer a distinção entre entidades públicas e entidades privadas. Por outro lado, interessava-nos fazer uma renovação das frotas, não só das empresas do Estado mas também de outras empresas privadas porque a idade média dos veículos de transporte público em Portugal é bastante elevada. Acresce ainda que, há muitos anos que não se via investimento em termos de renovação de frotas de transportes coletivos em Portugal. Foi desenhado um programa [com] algumas regras mas que foram impostas pela Comissão Europeia, justamente por serem utilizados fundos comunitários. A base de financiamento era o diferencial entre o custo de um autocarro a diesel e o custo de um autocarro a gás natural ou elétrico. É certo que a Carris e a STCP vão fazer a maior renovação por uma razão muito simples, são os maiores operadores em Portugal... seria anormal que assim não fosse. Os operadores privados também vieram a concurso, por exemplo, a Auto Viação Feirense é o operador que vai comprar o maior número de autocarros elétricos. E a adjudicação feita já pela STCP – de 179 autocarros – é o maior investimento em veículos de transporte coletivo em Portugal nos últimos 15 anos.

TR – Relativamente às plataformas agregadoras de mobilidade, qual é a expectativa do Governo quanto à aprovação da nova lei na Assembleia da República?

JM – Nós fizemos uma Proposta-de-Lei que está no Parlamento. Essa proposta tem propostas de alteração por parte do PCP, do Bloco de Esquerda e do PSD. Isto significa que o tema é suficientemente importante para que os diferentes grupos parlamentares tenham apresentado propostas. É evidente que o Parlamento terá de fazer o seu trabalho... nós sentimos que começa a haver algum espaço de convergência nas diferentes propostas... há aqui um elemento que é ainda diferenciador e que não tem o consenso de todas as forças políticas, que é a questão do contingente para aquilo que nós designamos por TVDE – Transporte em Veículos Descaracterizados.



TR – O Estado não deveria obter rendimentos por permitir a exploração destes novos sistemas?

JM – O Estado tem a legitimidade para gerar receitas através de mecanismos como taxas e alvarás quando presta um serviço em troca disso. Caso contrário, as atividades económicas geram o seu lucro e pagam os seus impostos. No caso do setor do táxi, é preciso perceber que a lógica do contingente e do alvará apareceu porque [estes] utilizam a praça pública e prestam um serviço público que está devidamente regulamentado, nomeadamente as convenções de preço... Nesta perspetiva, faz sentido haver este controlo e até geração de receita por parte do Estado. Já naquilo que estamos a propor parece-nos que, sendo uma atividade económica comum, deva ser taxada da mesma forma que todas as outras, isto é, pagando os impostos que a lei obriga.

TR – O estado tem sido reativo perante estes sistemas. Não será uma oportunidade para ser ainda mais proativo face a outras plataformas, como por exemplo do transporte rodoviário de passageiros?

JM – É isso que temos procurado fazer. Em relação ao TVDE, o Estado não foi reativo, o Estado antecipou-se. O fenómeno era relativamente incipiente em Portugal, e em tempo oportuno, foi apresentada uma Proposta-de-Lei por parte do Governo e reativa por parte de outros grupos parlamentares. Também nos antecipamos naquilo que foi a regulamentação do transporte flexível, através de um Decreto-Lei que regulamenta por completo a modalidade de transporte flexível ou a pedido, que está já a ser utilizado em áreas de baixa densidade. Temos em preparação alguma regulamentação referente ao carsharing e ao

bikesharing... o carsharing vai acontecendo já na cidade de Lisboa... não há problema nenhum, é uma atividade económica. A razão de encontrar um enquadramento legal para o efeito é porque estas modalidades têm de estar tipificadas no quadro legislativo nacional. Por essa razão, estamos a trabalhar num ajuste de forma a estabelecer formalmente o carsharing e o bikesharing como atividades de mobilidade. Estamos atentos a essas modalidades criando enquadramento para que essas atividades aconteçam de forma fácil e de forma a servirem convenientemente o cidadão.

TR – Em que consiste a proposta de Transporte em Veículos Descaracterizados (TVDE)?

JM – A nossa proposta de TVDE é uma das mais avançadas do mundo. Entra em aspetos de garantia de condições laborais dos motoristas, dos tempos de condução, qualidade dos veículos, sistemas de seguros... É uma boa proposta, e por essa razão acredito que o Parlamento fará o seu trabalho e encontrará um ponto de equilíbrio para que tenhamos devidamente enquadrada esta atividade que tem grande adesão por parte das pessoas.

TR – Tem a expectativa que nesta rentrée política esse assunto fique resolvido no Parlamento?

JM – Acredito que haverá espaço para que, ainda antes do fim do ano, termos devidamente agendado, debatido e aprovado, um regime jurídico para o Transporte em Veículos Descaracterizados.

TR – As Comunidades Intermunicipais e as autarquias estão hoje encarregues da organização e gestão dos sistemas de transporte e redes de mobilidade. Foi prometido um grupo de apoio para dar capacitação às novas autoridades, grupo este que apareceu muito tarde... Como reage a esta afirmação?

JM – As Autoridades podem ser Municípios, Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas... tudo depende das redes que são postas a concurso. Não há uma data limite de fazer o pré-anúncio do concurso para a contratualização das redes de transportes. Aquilo que está no regulamento europeu, é que até dezembro de 2019, devem estar contratualizadas as redes. Isso significa que temos de ter o tempo próprio para o procedido e um ano de pré-aviso. Se o fizermos até ao final deste ano, quer dizer que podemos começar a abrir concurso no final de 2018, com um ano ainda para decorrer o procedimento. É um calendário interessante... é preciso é não adormecer. Foi criado um grupo de trabalho para o efeito, que já está no terreno. Vai fazer capacitação, ajudar a preparar cadernos de encargos e a capacitar todas as autoridades. É preciso perceber que o desenho das redes não parte do zero e que há transportes em Portugal, redes instaladas, operadores...

TR – Cerca de 80% dos PAMUS – Planos (de Ação) Mobilidade Urbana Sustentável têm como pilar base a mobilidade em modo suaves, isto é, a bicicleta, em detrimento

de outras valências. O país terá uma grande rede de ciclovias onde não haverá utilizadores... Como é que se pode emendar esta situação?

JM – O objetivo para os PAMUS era a descarbonização do sistema de transportes. Com certeza que a mobilidade suave, incluindo a mobilidade ciclável é importante, mas também outras coisas podiam ser feitas. Há muita tónica na intermodalidade, interfaces, etc... Se me pergunta se gostaria de mais projetos na área da bilhética desmaterializada, no transporte flexível, da própria mobilidade elétrica... seguramente que eu gostaria de ver acontecido. Não há dúvida que há uma extensão grande de projetos de rede cicláveis... o que espero é que esses projetos possam ser acompanhados de outras medidas de incentivo à mobilidade ciclável, nomeadamente a formação das pessoas, de forma a que tenhamos ciclovias com ciclistas e não sem eles...

TR – **Esses incentivos têm de ser garantidos pelas próprias Autoridades e Regiões e não pelo Estado central...**

JM – Pelas Autoridades, pelas Regiões e podiam ter sido incluídos nos PAMUS... Na primeira fase do mandato colocamos muitos recursos na mobilidade elétrica, na renovação de frotas, com grande pendor de descarbonização, e também no investimento nas empresas de transporte público do Estado – Metro de Lisboa e do Porto, Transtejo, Soflusa, Carris, STCP. Há outra vez crescimento na procura, na ordem dos 7%. É preciso perceber que nos cinco anos anteriores a 2016, perderam-se 100 milhões de passageiros de transporte público em Portugal. Nesta segunda fase, vamos consolidar esse esforço e continuar a trabalhar nos incentivos da transferência modal para o transporte coletivo.

TR – **O Estado mantém a prerrogativa de definição de preço para toda a cadeia de transporte, ou não há outra abordagem possível que confira aos agentes económicos e ao mercado, o funcionamento por ele próprio?**

JM – O Estado entende que a mobilidade é um bem de primeira necessidade e que há um nível de serviço público mínimo que tem de ser garantido. Só nessa perspetiva é que o Estado intervém nos mecanismos de fixação e ajustamento de preço. Os operadores privados ou públicos podem fazer o seu próprio marketing e cativar clientes... não estão inibidos de forma nenhuma. Achamos inclusivamente que sejam geradas dinâmicas entre eles. Estamos a preparar um aviso do PO SEUR para aquilo que nós designamos por SAE – Sistemas de Apoio à Exploração, isto é, a exploração dentro das regras dos operadores que possa ser devidamente apoiada por um conjunto de ferramentas e atributos que podem cativar mais clientes.

TR – **Como é que olha para os resultados alcançados pela Área Metropolitana do Porto e pela Área Metropolitana de Lisboa?**

JM – O grau de complexidade do sistema de mobilidade das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto é diferente. Aquilo que é mais diferenciador é o papel do integrador dos

diferentes operadores.

Em breve, vamos pedir a reconstituição da Área Metropolitana de Lisboa, dos seus órgãos e vamos lançar o desafio aos operados públicos e privados que nos proponham uma reengenharia da OTLIS, para que tenhamos um integrador mais sólido e mais fiável.

A quem compete esse trabalho é à autoridade de transportes da Área Metropolitana de Lisboa e é dessa entidade que esperamos que partam iniciativas importantes, sendo que o Estado está cá para apoiar...

TR – Contudo, as duas áreas metropolitanas do país têm obtido desempenhos antagónicos nos resultados obtidos...

JM – Eu não quero ser injusto com a AML... aquele que agora é um ‘player’ central, a Câmara Municipal de Lisboa, que passou a ser proprietário da Carris, está muito motivado, não só para o problema da mobilidade na AML, mas de toda a área metropolitana. Acredito que o próximo mandado autárquico vai ser de colaboração nas autarquias na área de Lisboa, e que saltos importantes vão ser dados.

TR – Qual a sua posição sobre a Carris?

JM – A Carris, tal como os outros operadores públicos, do ponto de vista operacional, era uma empresa equilibrada, com as compensações financeiras necessárias, nomeadamente ao nível tarifário... A dívida histórica que ficou do lado do Estado, afetava negativamente os resultados da empresa. Aquilo que vai acontecer em Lisboa, é que a CML pretende dotar a empresa com os recursos financeiros necessários para prestar um serviço alargado e com mais qualidade. Não temos que ter a receita a pagar integralmente aquilo que são os custos de funcionamento de uma empresa... temos é que pensar que há um défice de financiamento e que é preciso colmatá-lo de forma a que as receitas de bilheteira, mais o financiamento atribuído pela entidade, tenha obrigação para manter a empresa rentável e a funcionar.

TR – As novas competências que os municípios e as comunidades têm hoje a seu cargo – gestão e monitorização das redes e sistemas de mobilidade – alargam-lhes horizontes para adquirir novos financiamentos. O mundo autárquico está preparado para absorver o dividendo que a lei permite sobre esta matéria?

JM – Esta é uma realidade nova... o transporte hoje já se faz... e os apoios que havia até hoje por parte do Estado ainda existem. O que é necessário é que haja capacitação técnica para que não haja uma assimetria de informação entre os operadores e as autoridades de transporte.

TR – Acredita que, daqui a dez anos, encontraremos situações mais normais do que hoje, relativamente à mobilidade de cidadãos sem acesso à mobilidade?

JM – Eu acredito que a situação tende a melhorar... estamos a desenhar políticas nesse

sentido. O transporte flexível permite montar um sistema de transporte a pedido em áreas de baixa densidade, e as experiências que existem têm dado muitos bons resultados, a custos que não tinham nada a ver com os custos de rede anteriormente contratualizadas, em que se passeavam autocarros com cadeiras vazias...

TR – Para finalizar, como é que vê a alteração das empresas que estão hoje a fazer o reposicionamento das suas atividades primárias para setores da mobilidade sustentável?

JM – Eu acho que essas empresas acompanham a alteração de paradigma na mobilidade. Inicialmente, trabalhavam no transporte ou na infraestrutura de forma segmentada mas perceberam agora que o jogo é o da mobilidade... de fazer com que as pessoas se desloquem de forma mais conveniente. Se é através de sistemas de carsharing é uma opção que é feita pelo consumidor, desde que lhe seja apresentada. O que verificamos é que empresas da área das infraestruturas começam agora a oferecer serviços de mobilidade partilhados, descarbonizados e, com certeza, daqui a alguns anos, também autónomos. Temos muitos veículos que são subutilizados e temos de mudar isso... temos de dar maior utilização a um mesmo ativo.

por José Monteiro Limão, Pedro Venâncio e fotos de Bernardo Pereira

Por:

Fonte: