

1/10/2018

## O tempo passa num instante

Parece que foi ontem e já lá vão dois anos de novo Governo. Num contexto de afirmação de poder da AR, iniciou-se uma experiência de convergência dos partidos à esquerda que nunca tinha sido testada em 40 anos de democracia. Seria pois legítimo depositar esperanças que a nova configuração política trouxesse algo de novo e permitisse superar alguns obstáculos à nossa modernização e eficiência no setor dos transportes, razão de ser desta revista.

Os primeiros passos, associados à orgânica do Governo, apontavam no caminho certo, ao ligar os transportes urbanos ao ambiente, remetendo o planeamento e a execução das grandes infraestruturas para o Ministério do Planeamento (que também ficou com esses Fundos Europeus) e autonomizando o transporte marítimo, incluindo-o no novo Ministério do Mar, dando-lhe assim a importância que deve ter num país virado ao Oceano.

Já com o Governo em funções, as ações relativas aos transportes urbanos centraram-se na reversão de privatizações apressadas e pouco fundamentadas, as quais tinham obedecido mais a critérios ideológicos do que atendendo à realidade do país.

So far so good, como é usual dizer-se.

Entretanto passaram dois anos e tarda uma estratégia para o setor dos transportes coletivos urbanos (TCU). Dá a impressão que, transferindo competências para os municípios e entregando a CARRIS à CML e os TCU do Porto à sua Área Metropolitana, os problemas se resolverão por si, ficando o Estado liberto de mais obrigações, excepto da sua função de “regulador” e de proprietário/gestor dos modos pesados (metropolitano de Lisboa, comboios suburbanos de Lisboa e Porto, transporte fluvial de Lisboa).

Este (aparente?) “vazio” de iniciativa por parte do governo só poderá resultar de uma de três coisas (ou da sua simultaneidade?): i) o governo está mesmo convencido de que os municípios têm a capacidade, as habilitações e os recursos para lidarem com o problema, não cabendo ao Estado envolver-se nos TCU; ii) ou considera que o modelo de regulação implementado pelo anterior governo - numa perspetiva de privatização total do setor – é suficiente para garantir o papel do Estado no novo contexto, não precisando de qualquer reformulação; iii) a criatividade e o proverbial desenrascanço dos portugueses bastarão para assegurar o funcionamento do sistema e garantir que não surgirão problemas de maior.

Ora o problema é que a esmagadora maioria dos municípios não tem os recursos técnicos ou a experiência de saber feito que lhes permitam avaliar propostas alternativas de prestação do serviço de TCU ou até optar por serem eles a geri-lo. A questão é mais complexa quando estamos perante bacias de deslocamentos que ultrapassam os limites de um concelho, e onde as relações de interdependência com os vizinhos são determinantes para o planeamento e gestão dos transportes. Nos tempos da antiga DGTT houve quem se preocupasse com isto e apoiasse os municípios a serem mais capazes de lidar com as empresas e mais eficientes na gestão das concessões. Hoje nada disso existe, e parece que ninguém ainda se deu conta ou se importa com o facto. Por outro lado, ao fim de quatro ou cinco versões legais e outras tantas tentativas de pôr em funcionamento as autoridades metropolitanas de transportes, continuamos a assistir a entidades que se limitam a fazer estudos e a emitir pareceres, quase sempre vazios de eficácia. Sem verbas próprias para estas competências e sem um quadro de repartição de encargos quanto a investimentos, os municípios não estão disponíveis para assumir mais este “fardo” e o Estado lá vai “gerindo” os serviços como pode. Esta é a razão por continuarmos a ter as únicas áreas metropolitanas europeias sem integração funcional e tarifária.

Quanto à regulação dos TCU parece que ninguém acha estranho que, num quadro de transferência para os municípios de competências e encargos com o planeamento, gestão e financiamento dos sistemas, a missão do regulador não deverá ser a mesma de quando se trata de um mercado de acesso (quase) livre e maioritariamente assegurado por empresas privadas.

Perante o quadro descrito, e a menos que algo se esteja a preparar no “segredo dos deuses”, resta-nos dizer como o célebre Esteves: “todos ao molho e fé em Deus!”

*por Fernando Nunes da Silva*

**Por:**

**Fonte:**