

2/12/2018

Expetativas dos operadores de transporte: É para levar em consideração?

Recentemente, numa conferência sobre Mobilidade e Transportes, tive oportunidade de partilhar aquilo que é a minha visão sobre o que os operadores de transporte esperam do futuro, face à sua experiência, àquilo que se tem passado no setor nas últimas décadas, o que está feito e o muito que há ainda por fazer.

E refiro-me ao “futuro” exatamente para provocar um fosso com o passado, para assumir uma rutura com o que passou, de modo que seja possível construir algo de novo, sobretudo ao nível da organização institucional, da valorização do setor e da execução das medidas. Passo a explicar.

Quanto à organização institucional, passos já foram dados no caminho certo. Isto é, já houve uma clarificação legal sobre as novas autoridades de transporte (Lei 52/2015), mas mais importante, estão a ser criadas condições para o seu funcionamento e já há sinais de que o novo sistema institucional está dinâmico e a funcionar. Os operadores de transporte têm de se focar naquilo que sabem fazer – operar – e deixar de ter outras atribuições que historicamente têm vindo a assumir há demasiados anos a esta parte. Por outro lado, o Estado terá de se capacitar que a estratégia, o planeamento, a definição do serviço a instituir, bem como das obrigações de serviço público com ele relacionadas, terão de ser fixadas pelas novas autoridades de transporte.

Naturalmente que temos alguns pontos críticos. Em primeiro lugar, a mobilidade nas áreas metropolitanas de transporte. Trata-se de territórios com um grau de complexidade superior e com impactos estruturantes na mobilidade das pessoas e nas organizações das cidades. Mas é um caminho que tem de ser feito e que está a começar a ser percorrido. Outro ponto crítico é a regulação. É muito importante para o desenvolvimento sustentado do setor que se promova uma regulação forte e atuante. O processo de contratualização de serviços que se avizinha para os próximos anos exige uma AMT com capacidade efetiva de intervenção para garantir o cumprimento da Lei.

Passando para a valorização do setor, importa dizer que já é tempo de os temas da mobilidade das pessoas passarem a ser relevantes para os decisores políticos, de fazerem parte da reflexão estratégica sobre o ordenamento do território e a sustentabilidade das cidades. Nunca foi assim.

E a nossa expectativa é que, com as mudanças institucionais e a dinâmica que foi criada com estas alterações, aliada a uma consciência cada vez maior da importância e criticidade dos temas da mobilidade para a qualidade de vida das pessoas e o ambiente das cidades, possamos incluir estas temáticas na reflexão estratégica dos nossos políticos. Pensamos que o facto de se ter recentrado o foco na dimensão metropolitana e municipal/intermunicipal favorece a valorização que o setor precisa para definitivamente se tornar um tema estratégico para o país.

Finalmente as decisões, a execução das medidas. Este tema tem de ser assumido numa dupla perspetiva: por um lado, sendo nós um país com poucos recursos, as medidas a tomar têm de ser ajustadas e perfeitamente adequadas à nossa realidade e sobretudo às nossas possibilidades; por outro lado, importa não desfocar daquilo que realmente importa às pessoas, o que é verdadeiramente importante para se construir bons modelos de mobilidade.

Isto é, poupar recursos naquilo que não é crítico para as pessoas e para o sistema, e usar os meios necessários (embora com critério e rigor) para os aspetos decisivos e importantes.

Concretizando: as necessidades de mobilidade das populações centram-se fundamentalmente nas questões associadas à fiabilidade, frequência, intermodalidade e preço. A satisfação destas necessidades passa por introduzir, na maioria das vezes, medidas simples e pouco onerosas, mas muito eficazes, a saber, criar mais vias dedicadas para transportes públicos nos acessos aos (e dentro dos) centros urbanos; tornar mais caro e mais difícil o uso do espaço público por parte do transporte individual; criar sistemas tarifários que promovam o crescimento da procura, designadamente com a criação de tarifários sociais, e com uma lógica intermodal.

Em síntese, perceber o que as pessoas precisam para usarem mais (muito mais) o transporte público, e deixarmos de nos vangloriar com os recursos que deixamos de gastar nas políticas de mobilidade para os usar noutros setores, eventualmente “mais barulhentos” ou “mais incómodos”, politicamente falando.

por Luís Cabaço Martins

Por:

Fonte: