

6/5/2018

Pública, privada ou mista?

Com a atribuição da competência de autoridade organizadora de transportes coletivos aos municípios, reacendeu-se a controvérsia quanto ao estatuto da entidade que os deve operar. Como é hábito entre nós nestas discussões, confundem-se vários aspetos do problema e os diferentes papéis que estão em causa. Em vez de se procurarem as melhores soluções para cada caso concreto, adopta-se uma posição ideológica que dificulta a avaliação objetiva do que possa estar em causa, extremam-se pontos de vista e segue-se o que está “na moda” face às opções políticas do governo do momento. Nisto já vimos de tudo, desde a nacionalização das empresas de transporte público, até à fúria privatizadora e ultraliberal. No final, o que resultou foi a persistência dos problemas estruturais do setor, a incapacidade da administração do Estado ter uma posição fundamentada e coerente sobre o assunto (pautada pela defesa do interesse público e ao serviço da população), um desconhecimento do que se passa quanto aos compromissos contratuais assumidos e um crescendo de queixas dos utentes.

Como também é usual, em vez de se enfrentar o problema de frente, atira-se-lhe dinheiro para cima e “descentraliza-se” a responsabilidade da sua solução, sem cuidar de instituir mecanismos eficazes de supervisão e sem providenciar os instrumentos de apoio para os municípios que nunca tiveram esta experiência no domínio dos transportes.

A primeira questão que urge clarificar é a que confunde o tipo de propriedade da empresa que presta o serviço de transporte, com a função de definir as características do mesmo, tanto no que se refere à rede e sistema tarifário, como às características dos veículos e indicadores de monitorização. Se esta função é hoje reconhecidamente atribuída ao poder público que detém a competência de autoridade organizadora (felizmente longe vão os tempos em que se defendia que o “mercado”, qual entidade mítica, asseguraria melhor que qualquer governo essa função) já a propriedade da empresa que assegura o serviço pré-definido pela entidade pública, tanto pode ser pública (o “operador interno”, como são os casos dos TCB no Barreiro e da Carris em Lisboa) como privada (a operar em regime de “concessão”, como acontece na maioria dos municípios) ou até recorrer a uma solução “mista” quando, por exemplo, o município tem vantagem em adquirir os meios de transporte mas, não tendo experiência e os meios humanos para os operar e assegurar a sua manutenção, recorre a um prestador privado (como aconteceu em Évora no início do SITE).

A segunda questão que importaria discutir, com objetividade e atendendo à diversidade de situações que existem no país, é a de saber se, nas atuais circunstâncias, se deve optar por

(ou favorecer) um modelo único, ou se, pelo contrário, haverá vantagem em fazer coexistir várias soluções. Em relação às principais cidades do país, não temos dúvidas que a figura de “operador interno” é a que melhor permite a concretização de políticas de mobilidade que retirem protagonismo à utilização do automóvel particular e permitem o desenvolvimento de sinergias com o transporte escolar e o serviço de proximidade nos bairros. Todavia, em concelhos com população dispersa e pequenos centros urbanos, pensamos que há outras soluções a explorar, onde operadores privados podem ter um papel relevante e inovador na concretização de ofertas mais flexíveis e eficazes. Por outro lado, à escala das áreas metropolitanas – partindo do princípio que a autoridade organizadora de transportes deverá estar sediada na entidade supramunicipal correspondente – seria vantajoso ter pelo menos um operador privado a operar, integrado no sistema metropolitano de transportes, como forma de comparar eficiências relativas, num mesmo quadro de condições operacionais. Conseguir-se-ia deste modo obter dados fiáveis que permitissem ir corrigindo deficiências, transferir conhecimento e adoptar as melhores práticas.

Estaremos disponíveis para encarar esta questão com objetividade e a pensar no que melhor serve a população?

por Fernando Nunes da Silva

Por:

Fonte: