

6/12/2018

## Lei 52/2015

### Um novo regime dos transportes públicos

Como alguém disse um dia, os transportes públicos são o motor de uma qualquer revolução, ?tida esta como motivação para um novo mundo, para um novo paradigma da civilização – seja ela ocidental ou não!



Pondo de parte as questões essencialmente técnicas que só podem dizer respeito aos operadores e à sua legítima ambição de obter lucro – sempre discutível – em face da normal exploração de uma atividade económica, é importante analisar em Portugal o que de verdade este país quer e pode dar às suas populações em termos de mobilidade (?!) para a deslocação, circulação e satisfação em transportes de dentro e para fora do território.

Dado como adquirido o que é o transporte de pessoas e de mercadorias – produtos – certo é que colocar em circulação, movimentar ou dar movimento a pessoas e a mercadorias é um complexo processo que exige do respetivo operador um esforço que de todo é necessário analisar antes mesmo de se teorizar os princípios básicos para a ocupação do território.

Transportar não se resume a um exclusivo de colocar à disposição o meio de transporte, antes é exigível em teoria, adaptar o meio disponível para o melhor transporte que o mesmo é dizer, colocar à disposição do cliente/utente o melhor meio sob as melhores condições, sem esquecer que hoje, no mundo global e da globalização, otimizar os meios ou recursos ao melhor preço e sob as melhores condições procurando-se a melhor satisfação é o objetivo primeiro.

Esta é uma verdade de Lapalice, ou seja, uma verdade que não sendo palaciana é de toda a resolução ideal para uma civilização útil, prática e de exigências austeras.

Toda a retórica anterior deste texto busca na sua essência encontrar o fundamento na nova/velha legislação que disciplina o transporte público de passageiros (mas também de mercadorias), nomeadamente a que se encontra plasmada na Lei N.º 52/2015, sem esquecer aquela que é a do DL 9/2015 e que tem sido, diga-se, objeto de forte, senão mesmo, exigente fiscalização nas estradas do território português.

De sorte, tal legislação não é genuína do legislador português, a disciplina não é lusitana, termo incorreto para identificar as gentes deste povo que está instalado (bem ou mal) neste território que institucionalmente está dito e identificado como sendo Portugal. Antes, a verdade é que ela resulta da legislação, ou antes, dos contratos outorgados entre os países que invariavelmente vão fazendo parte do que se instituiu chamar de União Europeia e que mais propriamente se designa de Comunidade Europeia, pois que ainda não ganhou a natureza de “União”. Não fora isso, sempre o legislador português no citado diploma esqueceu-se, melhor dito, deixou passar o trabalho que, em tempo deveria ter realizado para preparar os agentes, os utentes e sobretudo o território, para um novo regime jurídico que de per si alterou completamente o paradigma. Não seja isto, sempre ouvimos “ralhar” em todo o lado e por todo o lado: são os utentes que não têm ou têm maus transportes; são os políticos que propagandeiam políticas, ideias e programas desfasadas da realidade, porque eles próprios não conhecem o território; são, o interior e o litoral, a discutir a repartição da maior fatia do bolo financeiro; são os técnicos da União que obrigam a implementação de regimes sem curarem pela sua possibilidade, eficácia e eficiência e por último, quando devia ser o princípio; são as autoridades de transportes e sobretudo o que se chama de CIM(s) – Comunidades Intermunicipais, que imiscuídas dos presidentes dos municípios/concelhos vão pregando aos sete ventos em prol de uma responsabilidade a priori que não querem ter, mas que procuram expiar para vangloriarem as suas terras, os seus municípios, muitas vezes estando aquém do que de verdade é o seu território, porque, ou não o conhecem ou fazem por não conhecer, só porque afinal as cores políticas de outros tantos políticos servem de isco para um futuro próximo eleitoral seja para que cargo ou instituição for. Perante isto, no que ao transporte de passageiros diz respeito, o novo regime jurídico, o da Lei N.º 52/2015 deve ser implantado totalmente a partir do dia 3 de dezembro de 2019, sob pena de o Estado português poder ser sujeito de um qualquer processo comunitário de contraordenação.

Porém, mesmo com meta à vista desde, pelo menos, o ano de 2015, mas com conhecimento sério desde o ano de 2007, o território nacional ainda discute o problema dos incêndios que têm proliferado nas florestas mais ou menos desorganizadas e mesmo nesta discussão, útil, própria e em tempo, esquecem os que discutem, que dentro e a par da floresta em Portugal, passam vias de comunicação que servem de meio para o transporte de

passageiros e também de mercadorias: o primeiro, importante para a circulação das pessoas que, por opção ou por nascença estão juntos do interior; o segundo porque a produção do mundo rural e florestal precisa de transportes rápidos, eficazes e baratos para deslocar as mercadorias para o consumo, para a indústria, para os portos de mar, para os aeroportos que servem de guia para a exportação.

Voltando às primeiras palavras deste texto, os transportes – pessoas e mercadorias – são o motor de uma qualquer revolução... estava na hora de em Portugal, os portugueses olharem para os transportes como motor para as reformas que o país precisa e exige, mesmo que tais reformas não sejam uma verdadeira revolução.

*por Adalberto Costa*

**Por:**

**Fonte:**