



EDITAL

N.º 14/CML/2016


(Conclusões do Fórum Mobilidade e Sistema Metropolitano de Transportes – Direito à Mobilidade com Transportes Públicos Sustentáveis)

HÉLDER SOUSA SILVA, Vice-Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa, no exercício das competências previstas no art.º 72º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, conjugado com o n.º 2 do art.º 7º do Regimento Interno do Conselho Metropolitano de Lisboa, e nos termos do n.º 1 do art.º 56º aplicável às áreas metropolitanas por força do disposto no artigo 104º da mesma Lei, torna público que o Conselho Metropolitano de Lisboa, reunido ordinariamente em 17 de março de 2016, tomou conhecimento e aprovou por unanimidade com 18 voto(s) a favor do(s) município(s) de Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira, representando 2.403.826 eleitores da Área Metropolitana de Lisboa, ou seja, 100%, as Conclusões do Fórum Mobilidade e Sistema Metropolitano de Transportes – Direito à Mobilidade com Transportes Públicos Sustentáveis, propostas pela Comissão Executiva Metropolitana de Lisboa; em anexo.

Para constar e produzir os efeitos legais se publica o presente edital, que vai ser afixado nos locais do costume.

Lisboa, 18 de março de 2016

O Vice-Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa e
Presidente da Câmara Municipal de Mafra



Hélder Sousa Silva

CONCLUSÕES (Síntese) APURADAS NO FÓRUM MOBILIDADE E TRANSPORTES AML

1. Quanto ao novo enquadramento jurídico-político

Após décadas de constantes e, na sua maioria, anacrónicas e ineficazes alterações do quadro legal, a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e respetivo RJSPTP, vieram alterar substancialmente o referencial legislativo e institucional do Serviço Público de Transporte de Passageiros.

E, fê-lo, num contexto em que, paralelamente, ocorriam decisões políticas no sentido da privatização de operadores fundamentais para as áreas metropolitanas e, também, a degradação qualitativa e quantitativa do serviço público de transportes de passageiros.

O novo enquadramento jurídico, embora sendo portador de uma maior descentralização, desde há muito sugerida e reivindicada pela AML, fê-lo, em diversos aspetos, de forma insuficiente, perversa e confusa, nomeadamente pelas seguintes razões:

- Embora reconhecendo o desconhecimento de parâmetros quantitativos e características qualitativas fundamentais dos serviços de transportes de passageiros hoje existentes (em particular no sector rodoviário exercido por empresas privadas), o novo regime veio apontar para altos níveis mínimos de serviço público exigíveis no futuro, mas sem qualquer solução sustentável apontada para fazer face ao expectável crescimento da despesa pública face ao pré-existente.
- Anotar que, face ao registado na base de dados SIGGESC por cada um dos oito operadores de serviços rodoviários, e tendo em conta o quadro legal estabelecido e as recomendações emitidas pelo IMT, não é expectável um aumento quantitativo e qualitativo muito notório nos próximos três anos no domínio dos serviços de transportes públicos rodoviários exercidos por empresas privadas atuais detentoras de alvarás;
- Associa, e bem, a definição de Obrigações de Serviço Público (OSP) ao pagamento de remunerações (compensações financeiras) por parte das novas Autoridade de Transportes, que, entretanto, passaram a ser, na sua esmagadora maioria, de natureza autárquica;
- Isto, quando, ao mesmo tempo, veio desresponsabilizar (afastar) o Orçamento de Estado da sua imprescindível comparticipação para o sistema de transportes (como hoje foi sobejamente referido no Fórum), para o qual, no entanto, estabeleceu elevados padrões de serviços mínimos que, como já se referiu, não estão aferidos por qualquer avaliação prévia quanto aos respetivos impactes financeiros sobre o orçamento das novas autoridades de transportes, sobre as contas de exploração empresarial e sobre os custos acrescidos para os utentes;

- Assume como premissa a visão da importância do multimodal, mas configura um processo de validação e autorização de exploração de serviços de passageiros a título provisórios numa avaliação apenas rodoviária;
- Reserva espaço ao operador privado para, no período de exploração de serviços de passageiros a título provisórios (em princípio até dezembro de 2019) poder requerer o ajustamento das condições de exploração, que podem levar à necessidade de aumento das participações financeiras, mas, por outro lado, não é claro quanto a idêntica hipótese processual de iniciativa das autoridades de transportes;
- Deixou a possibilidade de confusão sobre a classificação dos diferentes níveis de serviços – municipal, intermunicipal;
- Ainda há dúvidas sobre o financiamento futuro das Autoridades de transportes e das AM depois do período transitório de junho de 2016;
- E, finalmente, não é claro quanto ao sentido real de evolução dos operadores internos e a delegação de competências, total ou parcial, por parte do Estado;

De facto, o Estado, que foi displicente enquanto teve as responsabilidades de autoridade de transporte e nunca impôs com eficácia, designadamente aos operadores privados, os altos padrões de exigência agora anunciados na Lei, vem fazê-lo precisamente enquanto privatizava operadores estratégicos para as áreas metropolitanas, e quando o anterior governo já estava de saída.

Por junto, esta nova Lei, embora trazendo o elevado potencial de descentralização, coloca ainda muitas dúvidas e situações que necessitam de urgente revisão clarificadora e corretora.

Estas e outras preocupações, dúvidas e discordâncias apontam para a urgente criação de um Grupo de Trabalho para as questões da mobilidade e transportes, coordenado pelo governo, incluindo representantes dos diferentes tipos das novas Autoridades de Transporte, isto é, da Administração Central, das áreas metropolitanas e dos municípios a nível nacional, que, no prazo máximo de dois meses produza propostas que possam ser acolhidas e sufragadas politicamente na Assembleia da República.

Registar que no presente Fórum promovido pela AML nos foram deixadas já algumas boas notícias transmitidas pelo SE Adjunto e do Ambiente:

- O Estado assumirá as dívidas históricas parqueadas nas empresas públicas de transportes;
- O apoio ao tarifário é para manter;

- O passe social + será alargado a todo o país e, portanto, a áreas da AML não abrangidas pelas atuais coroas

2. Quanto ao sistema/modelo tarifário e títulos de transporte

É absolutamente urgente estudar o futuro modelo/sistema tarifário na AML, já que esta é uma das variáveis mais relevantes na escolha individual da solução de transporte. O sistema tarifário é um instrumento estrutural para promover o transporte público ao serviço da mobilidade sustentável, vista como direito de cidadania e necessidade vital do desenvolvimento económico metropolitano.

Sem esta alteração não teremos uma região metropolitana, mais ou menos extensa, mais ou menos formal, que corresponda ao elevado potencial nela existente dos pontos de vista económico, cultural, turístico, ambiental e social.

Sem dar este salto a região capital, Lisboa, não se afirmará na Europa e no mundo

Porém, trata-se de um passo a dar com muito cuidado e devidamente preparado, porque sabemos que o sistema/modelo tarifário e o valor dos títulos de transportes praticado não são coisas neutras do ponto de vista do nível de cobertura dos custos de exploração do serviço de transportes e, portanto, têm sempre um relevante impacto nos montantes das necessárias compensações financeiras a assegurar pelo estado. Aumentar a cobertura metropolitana com o modelo tarifário significará aumentar a necessidade de financiamento público, sendo, portanto, quantificar previamente.

A procura, neste setor, não é elástica. As tarifas e preços dos títulos e passes não podem ser aumentados indiscriminadamente no pressuposto de que se aumentam receitas e mantém a procura.

Só num ano (2011), as tarifas dos transportes coletivos aumentaram em Lisboa: 4,4% em janeiro, 15% em agosto. Em fevereiro 2012 aumentaram mais 5%. Entre 2011 e 2012, os operadores internos de Lisboa perderam 17% de passageiros. E, entre 2011 e 2013, os mesmos operadores perderam 23% dos utentes.

Os períodos de crise são habitualmente associados ao potencial crescimento da utilização dos transportes públicos. Naturalmente, o aumento tarifário conjugado com a redução dos serviços foram e continuam a ser elementos marcantes neste enorme decréscimo da utilização do TP. Este é um caminho que se quer inverter, designadamente agora que existem indícios de uma ligeira retoma na procura no TP e também no TI (Pontes 25 de abril e Vasco da Gama)

Aumentar o número de passageiros, ter, gradualmente, mais e melhores transportes públicos, sem novos aumentos tarifários, disponibilizar serviços de transportes mais eficientes, credíveis e financeiramente sustentáveis, são combinações possíveis, mas que obrigam à concretização de estudos já realizados e afinações em outros, a fim de fundamentar o conhecimento empírico existente sobre os reais custos e benefícios.

Num tempo em que temos à nossa disposição um extraordinário instrumental eletrónico digital é importante incrementar rapidamente o seu uso ao serviço da política pública de transportes, ou seja, dos cidadãos, permitindo disponibilizar um serviço mais legível e amigável.

Há vertentes desta problemática que exigem significativos montantes financeiros. Outras nem por isso, porque passam por colocar em prática regras de elementar bom senso como seja, por exemplo, a coordenação de horários intermodais.

Neste fórum foi consensual: o sistema de transportes não é autofinanciável. As receitas provenientes dos títulos e passes nunca poderão cobrir o total dos custos com o sistema de transportes. Só se subissem ainda mais o que se configura como totalmente inaceitável e impraticável do ponto de vista socioeconómico e ambiental. O sistema de transportes é estruturante também na cadeia de produção de valores e tem que publicamente ser assim reconhecido.

3. Proposta de ação: Diálogo, negociação e assertividade Mesa da Mobilidade

O compromisso da AML vai no sentido da qualificação do sistema de transporte público e no crescimento da repartição modal. A solução deverá passar sempre pela captação de mais passageiros para o sistema de transportes públicos, tornando-os amigáveis, sustentáveis e contribuidores líquidos para a competitividade regional e para a coesão sócio territorial.

A AML será, em coordenação com os municípios, uma autoridade de transportes ativa e interveniente. Com os olhos postos no interesse público o que não significa descurar os legítimos interesses dos privados que optarem por estar a prestar este serviço de interesse público.

Mas será seguramente um promotor de diálogos, de partilha de riscos e de alavancagem da inovação.

A AML procurará promover a cooperação interinstitucional através de uma Mesa da Mobilidade onde todos terão lugar, mas para a qual todos terão que contribuir na proporção

das suas responsabilidades. Mesmo os cidadãos enquanto elementos unitários da sociedade, contribuindo com o seu esforço para a mudança de mentalidades.

A mobilidade e os transportes são um sector com enormes impactos ambientais, graves repercussões ao nível das emissões dos gases poluentes que contribuem para a degradação da qualidade do ar e dos gases com efeito de estufa.

Teremos que conseguir que os transportes coletivos e os modos suaves contribuam cada vez mais para reduzir o congestionamento e os tempos de deslocação, assegurem o conforto das viagens, garantam a acessibilidade aos equipamentos e serviços sociais e coletivos, valorizem o território e a sua competitividade, e respondam positivamente à ambição e liberdade.

Isto não tem que ser uma utopia nem uma miragem.

Num país com um saldo energético exportação/importação negativo na ordem dos 7 mil milhões de euros anual, e sendo os transportes responsáveis por cerca de 36% do consumo final de energia, impõe-se um esforço acrescido e urgente de utilização racional e de diversificação de fontes energéticas propulsoras, designadamente com maior utilização do gás natural e da eletricidade, nomeadamente neste último caso, em meio ferroviário.

O firme compromisso da Área Metropolitana de Lisboa, embora conhecedora das enormes dificuldades existentes à partida, é o de contribuir decisivamente para fazer desta região um sítio cada vez melhor para se viver, trabalhar, estudar e dispor de boas condições de lazer, fazendo-o em sintonia com os municípios e em coordenação com o estado central, e contando com a cooperação dos sindicatos, das escolas e universidades e das entidades particulares empresariais, sociais, culturais e ambientalistas.

Promover uma melhor mobilidade, melhores soluções de transporte e uma acessibilidade para todos, são opções estratégicas que unem os responsáveis num compromisso com a mobilidade sustentável vista como direito de cidadania.

Lisboa, 3 de março de 2016