

Prezados colegas e convidados

Concretiza-se hoje a terceira sessão promovida pela ADFERSIT, neste novo figurino, que podemos apelidar de “encontros de fim de tarde”, dedicada à temática do financiamento dos sistemas de transporte público urbano e regional.

A ADFERSIT decidiu colocar este tema na agenda das sessões não só devido ao contexto económico e financeiro adverso que actualmente a Europa e em especial Portugal atravessam, mas acima de tudo pela importância que o assunto representa para o funcionamento saudável e duradouro dos sistemas de transportes, e que em Portugal infelizmente continua ainda por resolver.

O passivo agregado das empresas públicas de transporte público (incluindo operadores e gestores de infra-estruturas) caminha a passos largos para os 20 mil milhões de euros, dos quais provavelmente cerca de metade serão resultantes dos défices operacionais ligados à exploração, que foram sendo acumulados ao longo de décadas, sem que fosse feita alguma coisa para travar a “bola de neve” em que o problema se transformou, tornando-se insustentável a sua manutenção.

Os sucessivos governos (e também autarquias), por impossibilidade, por incapacidade ou por falta de vontade, ao não estabelecerem contratos de serviço público com estas empresas, foram empurrando para as gerações vindouras a resolução deste grave problema.

Esta situação tem deixado as empresas condicionadas à atribuição, na maior parte das vezes, casuística de indemnizações compensatórias determinadas em função da disponibilidade orçamental, o que tem levado ao recurso sistemático ao endividamento por parte destas para fazer face aos sucessivos défices de exploração, e que o País terá que pagar algum dia.

A título de exemplo refiro o caso da CP, onde o último contrato-programa assinado com o Estado foi celebrado no ano de 1985 e que vigorou no triénio de 1985-87. Nos anos mais recentes a CP por sua iniciativa preparou e enviou ao accionista Estado, em dois momentos distintos, propostas de contratualização dos serviços urbanos e regionais, às quais não houve seguimento.

Em Portugal, o transporte público tem sofrido ao longo das últimas décadas de uma “visão míope”, quer por parte dos decisores quer pelos “fazedores de opinião”, que favoreceu, e ainda favorece, o transporte individual motorizado em detrimento do transporte público.

O transporte público continua ainda no imaginário de muitos como sinónimo de opção de mobilidade das pessoas que têm menores recursos e que não singraram na vida, imagem que

felizmente se tem vindo a esbater e alterar. (basta ver a designação que ainda é mantida para o passe multimodal da região de Lisboa – Passe Social / na época da sua criação fazia sentido)

Quando as soluções de transporte vão ao encontro das necessidades de mobilidade das pessoas estas aderem e tornam-nas como sua primeira opção de mobilidade, soluções estas que vão muito para além do serviço de transporte propriamente dito e que passam pela coordenação de horários e frequências, pelos interfaces simples e seguros, pela bilhética integrada, pelos sistemas de informação integrados e os serviços complementares de valor acrescentado, entre outros. Felizmente que já vão existindo alguns bons exemplos em Portugal.

É necessário pois interiorizar que a mobilidade de pessoas e bens é em si um **“bem essencial de primeira necessidade”**.

A rentabilidade de um sistema de transporte público não pode ser visto apenas do ponto de vista meramente da contabilidade do Deve-Haver, vai muito para além disso. É só pois através de uma análise abrangente que esta poderá ser calculada. Nunca é demais referir que os sistemas de transporte público são fundamentais para a competitividade e o desenvolvimento dos países, regiões e cidades (e todas as cidades ou regiões mais desenvolvidas do mundo estão suportadas em sistemas de transporte público eficientes, que continuam a ser desenvolvidos).

O problema do financiamento do transporte urbano e regional tem sido, ao longo de décadas, uma das fragilidades da sustentabilidade do sistema de transportes.

A questão da estruturação da mobilidade e consequentemente dos serviços de transporte que a suportam e das formas como a podemos sustentar é, por isso, um debate que se tem de fazer de forma a que possamos identificar quais as soluções mais adequadas e equilibradas nos vários contextos: nacional, regional e local.

Fazer uma avaliação das nossas práticas e das suas consequências e recolhermos, também, informação sobre as melhores práticas internacionais é o objectivo desta conferência, que tem como título **“Modelos de Financiamento dos Sistemas de Transporte Público Urbano e Regional”**.

Nesta sessão iremos focalizar apenas a questão do financiamento da operação destes serviços, pois parece-nos que este, sendo um dos aspectos primordiais, tem sido esquecido ou secundarizado nos debates e análises efectuadas sobre os sistemas de transporte, que se têm centrado muito mais na questão das infra-estruturas e dos respectivos modelos de financiamento.

Serão oradores, como certamente já terão tido oportunidade de ler no programa, o Sr. Richard Anderson, que é presentemente director do Railway and Transport Strategy Centre do Imperial College of London e o Sr. Prof. João Marrana, Professor Convidado da Universidade Portucalense, ambos reputadas personalidades no domínio dos transportes e que tem um especial conhecimento do tema que iremos aqui tratar nesta Sessão.

Para moderar a conferência temos a honra de contar com a presença do Sr. Eng. Francisco de Seabra Ferreira, como todos devem estar lembrados, foi Secretário de Estado dos Transportes, que seguramente contribuirá para enriquecer esta Sessão com as suas reflexões.

A todos, em meu nome pessoal e da ADFERSIT, quero agradecer a vossa disponibilidade, o vosso tempo (preparar uma apresentação leva o seu tempo) e o grande interesse manifestado em aceitar prontamente o convite da ADFERSIT para partilharem connosco os vossos conhecimentos e reflexões sobre esta matéria.

A ADFERSIT espera que esta sessão possa contribuir para o debate sério que é urgente realizar em Portugal, quer a nível político quer no seio da sociedade portuguesa sobre a mobilidade que o país precisa e de como é que esta pode ser concretizada de forma economicamente equilibrada, esperando que no final possamos sair daqui mais elucidados sobre os possíveis caminhos que poderão e deverão ser trilhados.

Para não me alongar mais passo a palavra ao moderador da sessão, Sr. Eng. Seabra Ferreira.