

O FUTURO DOS TRANSPORTES -TENDÊNCIAS E DESAFIOS

No termo do período de 10 anos decorrido desde a publicação do Livro Branco da Política Europeia de Transportes, a Comissão Europeia colocou à discussão pública um documento de reflexão sobre “Um Futuro Sustentável para os Transportes” com o objectivo de informar a preparação em 2010, do próximo Livro Branco.

Para debater a Comunicação da Comissão o IMTT organizou uma sessão de trabalho para a qual convidou dirigentes de empresas, peritos universitários e profissionais, ligados ao sector dos transportes, desenvolvimento económico e social e ordenamento do território.

A sessão organizou-se em 4 Painéis–Visão: dos operadores de transporte de passageiros; dos operadores de transporte de mercadorias; do território; dos peritos. Os trabalhos decorreram em ambiente relativamente informal, dando primazia à intervenção livre, ao diálogo e ao debate.

Recorrendo a alguns dos tópicos das intervenções e debate procuraremos transmitir a opinião recolhida:

O CAMINHO PARA UMA MOBILIDADE CRESCENTEMENTE SUSTENTÁVEL À ESCALA EUROPEIA E NAS CIDADES

Acentuados os avanços na utilização de veículos menos poluentes e mais eficientes, no transporte rodoviário. Apontada a **tendência negativa de transferência modal** ocorrida nos últimos 10 anos do Transporte Individual para o Transporte Colectivo nas cidades e à escala europeia, da estrada para o transporte ferroviário e marítimo.

Nas cidades os grandes **obstáculos** foram associados a: tímidas políticas de estacionamento, dissociando o preço do valor económico do espaço urbano; à deficiente integração entre modos de transporte, a nível físico, tarifário e horário; à concorrência entre modos, fruto de uma visão fragmentada em que cada operador privilegia o seu negócio; à ausência de uma visão de sistema em oposição à visão unimodal e/ou empresarial; à percepção negativa dos cidadãos sobre a qualidade do TC.

Nas relações internacionais, os grandes **obstáculos** foram associados: **(i)** no transporte ferroviário, à necessidade de superar as discontinuidades que impedem a Interoperabilidade plena; a nível das infra-estruturas, material circulante, taras, taxações entre Portugal e Espanha, e às condições de

competitividade do transporte ferroviário, a nível ibérico; **(ii)** no transporte marítimo, à pouca relevância do papel das Auto-Estradas do Mar, decorrente do fraco potencial de tráfegos gerado/atraído por Portugal, tendo em conta a sua economia e o seu posicionamento como nó da cadeia de transportes entre outros continentes e o centro da Europa. Foram também apontados o atraso nas infra-estruturas e na implementação de processos de modernização da gestão e organização empresariais.

ARTICULAÇÃO ENTRE MODELO DE DESENVOLVIMENTO DO TERRITÓRIO E TRANSPORTES

Considerado que do documento está **ausente uma reflexão** sobre a **articulação** entre a **agenda para os transportes** e a **coesão territorial**, afirmando-se que os transportes são um instrumento (não um objectivo) ao serviço de uma estratégia de desenvolvimento.

Criticado o **carácter** redutor dos cenários traçados e o seu enfoque prevalente na liberalização económica.

Associada a forma da cidade, como um dado, à reflexão sobre o papel dos transportes e da acessibilidade.

Reflectida a dissociação entre o crescimento do PIB e a procura de transportes e o futuro exportador industrial de Portugal.

FINANCIAMENTO, CUSTOS DOS TRANSPORTES E SUSTENTABILIDADE ECONÓMICA DAS EMPRESAS

Referidos vários **obstáculos** associados: **(i)** no **transporte urbano de passageiros**, às condições de operação de empresas públicas e privadas, à necessidade de contratualização do serviço público, à clarificação do papel do estado como accionista e regulador nas empresas públicas; **(ii)** no **transporte de mercadorias**, às ajudas e incentivos do Estado à formação, qualificação dos recursos humanos e modernização de processos de gestão e organizacionais, à necessidade de harmonização fiscal ao nível da UE

A problemática da **internalização dos custos externos**, foi considerada muito delicada para os países do Sul da Europa, considerando-se insuficientemente aprofundada nos seus impactos (ganhos e perdas) sobre os custos do transporte, a actividade económica, o emprego e o acesso ao transporte. Notado que a Comissão já reconheceu um impacte negativo da medida em países periféricos; em Portugal, próximo de 1% do PIB.

CONSUMIDOR E SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Considerada ausente do documento a perspectiva do consumidor/cliente dos transportes.

Evidenciada a prevalência de uma **cultura das empresas** centrada na produção de serviços e não nas necessidades do mercado.

Nos transportes urbanos defendeu-se a criação de **serviços** em função de uma **segmentação da procura** e o reforço de comunicação com os cidadãos; nos transportes de mercadorias, a importância do cliente e da qualidade do serviço.

EFICIÊNCIA AMBIENTAL E ENERGÉTICA E EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA

Referida a necessidade de desenvolvimento de **tecnologias de substituição** dos actuais **meios de transporte motorizados**.

Abordada a necessidade de mais **estímulo à inovação** (bottom-up) e desenvolvimento tecnológico e à sua incorporação na mudança de processos, sistemas logísticos, capacidade de gestão de redes, informação.

TRANSPORTES NA AGENDA POLÍTICA

Evidenciada a necessidade de conciliar e **integrar**, mais e melhor, com os transportes, as decisões de outros sectores, como a economia, energia e ambiente e de dar maior expressão aos transportes na agenda dos decisores políticos.

Referido que os impulsos mais decisivos para a evolução do sistema têm estado principalmente associados aos esforços de evolução dos operadores do sector.

RECOMENDAÇÃO

Finalmente alguns participantes consideraram necessário solicitar à Comissão o prolongamento do prazo de debate.

Lisboa, 15.09.2009