

Senhor Presidente do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres

Senhor Vereador da Câmara Municipal de Lisboa

Senhor Vereador da Câmara Municipal do Porto

Senhores representantes das associações de taxistas de Madrid e Barcelona

Senhores representantes das associações de táxis portuguesas

Minhas senhoras e meus senhores

Foi com grande satisfação que aceitei o convite que me foi dirigido pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, para estar presente nesta iniciativa conjunta do IMTT e Câmaras Municipais de Lisboa e do Porto.

Os objectivos deste seminário sobre o serviços de táxis, estão expressos no respectivo título – Aumentar a produtividade; Proteger o ambiente; Circular menos tempo.

Minhas senhoras e meus senhores

Todos reconhecemos que a competitividade das nossas cidades - medida pela sua funcionalidade e qualidade de vida - tem vindo a ser afectada de uma forma preocupante pelo uso excessivo do transporte individual, com as consequências conhecidas a nível: do congestionamento do tráfego; do consumo excessivo do espaço público afecto à circulação e estacionamento de veículos; da sinistralidade automóvel; das condições ambientais e de saúde pública.

As políticas públicas do Sector dos Transportes não podem deixar de ter presente as preocupações associadas quer à eficiência dos recursos afectos ao sistema de transportes quer aos impactos negativos deste sistema sobre a qualidade de vida da população.

E nesse sentido são já muito significativas - ainda que nem sempre claramente percepcionadas pelos cidadãos - as transformações operadas nas últimas décadas, por iniciativa do Governo, ao nível da qualidade dos serviços de Transportes Públicos no País, e em particular nas áreas metropolitanas e respectivas cidades de Lisboa e Porto.

Foram melhorados e criados novos serviços ferroviários e de metropolitano e reforçadas as ligações intermodais.

Nas empresas estatais de transportes públicos de Lisboa e Porto foi feito um enorme esforço de renovação da frota, de diversificação das fontes energéticas e reestruturados os respectivos serviços.

Foram disseminadas, a todos os níveis, soluções de serviços e sistemas inteligentes de transportes (os designados ITS), seja através da generalização dos chamados Sistemas de Bilhética sem contacto, seja através dos Sistemas de Apoio à Exploração e Informação ao Passageiro em Tempo Real, seja pela criação e disponibilização de sistemas na Internet de informação e optimização de percursos em transportes colectivos, de que são exemplo, os *sites* TransPOR, TransporLIS e Itinerarium a que se juntou recentemente o Google Transit.

Todas estas medidas representam uma melhoria qualitativa na gestão, eficiência, qualidade e atractividade dos transportes colectivos.

Mas a oferta de Transportes públicos regulares não é necessariamente a melhor e única solução para todas as situações. A crescente diversidade de motivos, destinos e

horários das deslocações, e as diferentes necessidades e exigências dos cidadãos, fazem do táxi um transporte alternativo e complementar para muitas deslocações.

A agilidade do táxi aproxima-o do transporte individual, já que na sua fórmula tradicional não tem horários, percursos nem impõe a partilha com outros passageiros. A não responsabilidade do passageiro pela direcção e estacionamento do veículo, a par da possibilidade de circulação nas áreas restritas a TC, fazem do Táxi um Transporte Público atractivo e solução única para quem, não conduzindo, por não poder ou querer conduzir, precisa de se deslocar rapidamente.

Pelas suas características, o táxi corresponde a uma solução de mobilidade intermédia entre o transporte colectivo e o individual, em muitos aspectos mais ágil que qualquer destes modos.

Potenciar as vantagens competitivas deste modo de transporte é, assim, um objectivo do Governo.

Ora, para a consecução deste objectivo, a fiabilidade e qualidade do serviço é uma condição necessária, potenciando o sucesso e a rentabilidade profissional desta actividade.

Nestes termos, sendo o serviço de táxis um serviço personalizado, é preciso continuar a aposta na crescente formação e capacitação profissional dos agentes envolvidos e dos motoristas. O prestígio de todos não pode ser comprometido pelo menor profissionalismo de alguns.

Recentes iniciativas de industriais ou associações de táxis revelam um sector cada vez mais inovador e atento às potencialidades de negócio que se abrem, fruto da crescente diversificação de requisitos e exigências dos cidadãos nas suas deslocações. A disponibilização do acesso à Internet ou a criação de redes internas de televisão são bons exemplos desta vitalidade do sector.

Há no entanto que fazer mais, por exemplo na renovação da frota, substituindo veículos antigos por veículos mais eficientes, cómodos e seguros e diversificando as fontes energéticas dos veículos em circulação, seguindo a tendência de todo o sector dos transportes e em particular do rodoviário.

O governo tem adoptado medidas de apoio, de que irei falar adiante, a este esforço de renovação.

Mas é nosso desejo também, apoiar o aumento da produtividade desta actividade e do rendimento auferido pelo industrial do táxi.

Nesse sentido, gostaria de lhes falar aqui num conjunto de novas medidas, hoje disponíveis, destinadas à racionalização da actividade e à indispensável redução de consumos.

A designada Eco-condução é uma delas, correspondendo a um conjunto de práticas que reduzem consumos, custos e emissões, tornando simultaneamente a condução mais segura e confortável. A Eco-condução é possível, não só pela formação e sensibilização dos condutores, como pelas novas tecnologias (os ITS) que desenvolveram equipamentos e sistemas auxiliares de condução, os quais dão indicadores, em tempo real, do desempenho do condutor e do veículo (consumo, pressão dos pneus, etc).

O Governo, atento às potencialidades destas práticas e dispositivos, está a apoiar, através do IMTT iniciativas de empresas de Transporte público rodoviário de passageiros, nesta área, iniciativas que têm capacidade de transferência tecnológica e prática para o sector dos táxis E está também a preparar um programa de divulgação e de inclusão da Eco-condução nos programas de formação de motoristas.

Em matéria de reorganização da prestação de serviços e da redução de custos de operação e da consequente melhoria dos seus resultados económicos finais, a redução dos percursos em vazio, tema que nos trás aqui hoje, é também uma dessas medidas, já adoptadas como veremos, noutras cidades da vizinha Espanha.

Os percursos em vazio, representam cerca de 45% do total de quilómetros percorridos diariamente pelas frotas de táxis nas cidades de Lisboa e Porto, em larga medida como resultado do excesso de oferta.

O nosso propósito, ao promover esta iniciativa, é contribuir para a solução deste problema de uma forma que o título esclarecedor do seminário deixa antever.

Haverá ainda outras medidas a explorar, nomeadamente a integração dos industriais de táxis em Serviços de distribuição de pedidos (táxis a pedido) – que hoje assumem uma nova eficiência quando associados a sistemas de comunicação e localização de veículos (GSM e GPS) – e o aumento dos lugares de táxi em praça.

As medidas que referi podem contribuir para o desiderato de promover o táxi como transporte colectivo imprescindível para o cidadão e como actividade rentável para aqueles que fazem do táxi o seu modo de vida.

Minhas senhoras e meus senhores

O Seminário que hoje estamos a realizar constitui mais um contributo para a reflexão e amadurecimento de futuras soluções que melhorem a produtividade do sector, contribuindo simultaneamente para o bom funcionamento do sistema de transportes e para a qualidade de vida nas cidades.

Não me substituindo à discussão e aprofundamento que hoje aqui se irá seguir, gostaria de reafirmar que o Estado reconhece o papel valioso do sector dos táxis no sistema de transportes e de lembrar que foi por isso que já assumiu diversas medidas de apoio e incentivo ao sector.

Ao nível da política fiscal - se a opção de aquisição de novos veículos para o serviço de táxi eleger veículos movidos a energias alternativas ou bifuels, há uma total isenção do Imposto Sobre Veículos (ISV). A opção a diesel ou gasolina tem uma redução de 70% do ISV. E na Lei do Orçamento do Estado para 2009, foram como é sabido, consideradas outras medidas de natureza fiscal.

Com estas reduções de impostos o Estado dá um sinal claro a favor da renovação das frotas sem necessidade de recurso à importação de veículos usados.

Como todos sabem, no âmbito da gestão do espaço público e circulação, os táxis são beneficiários do mesmo tratamento que os restantes Transportes Colectivos.

A preocupação com a segurança merece, hoje, o apoio pró activo à instalação de sistemas de segurança e ligação às forças policiais, como acontece com o projecto Táxi Seguro, participado em 60% do seu custo, pelas Administrações Central e Local, e que já envolve mais de 4.800 veículos, em Lisboa, Setúbal e Porto.

Estas medidas são importantes para a renovação das frotas de táxis, muito marcadas pela presença de veículos que já não deveriam estar em exploração. O Governo e os cidadãos têm legítimas expectativas de que produzam efeito, para que se possa dispensar regulamentação no sentido de limitar a idade dos veículos em exploração nesta actividade.

Quero ainda referir que já dei indicação ao IMTT para que apoie projectos de instalação de sistemas ITS de gestão de pedidos de táxi, com recurso às tecnologias de comunicação e localização, permitindo que a cada pedido seja afecto o táxi que lhe está mais próximo.

A redução de percursos em vazio, que o Seminário de hoje analisará, representa seguramente um esforço de minimização dos custos de operação associado ao consumo de combustível, mas também à diminuição da desvalorização do veículo e dos custos de manutenção, o que originará uma melhoria da rentabilidade do sector.

Para além disso, representa igualmente uma medida com efeitos positivos ao nível das emissões de partículas da má combustão do gasóleo e dos gases de efeito de estufa, que afectam negativamente a saúde pública, a qualidade do ar nas cidades e contribuem para o aquecimento global.

Estes aspectos merecerem a nossa melhor consideração enquanto responsáveis políticos de um sector como o dos transportes, com elevadas responsabilidades no impacto ambiental.

Com efeito, o Estado tem responsabilidades vastas na preservação da saúde dos seus cidadãos e é também o garante nacional do compromisso global para a melhoria da qualidade do ar e da redução das emissões de CO₂ e outros GEE.

Há que cumprir as obrigações que subscrevemos para evitar alterações climáticas com consequências negativas para a biodiversidade e para o nosso modo de vida, quanto mais não seja porque Portugal terá que pagar pelas emissões em excesso, e isso faria com que tenhamos menos dinheiro para a oferta de bens públicos de interesse directo para todos e cada um de nós.

A medida hoje em debate permite ganhos, quer económicos para o sector, quer de natureza ambiental urbana e global.

Por isso, ela merece o apoio do Governo e foi integrada no Plano Nacional de Alterações Climáticas (PNAC).

Estou certa que os benefícios apresentados merecerão a vossa ponderação e a vossa disponibilidade para se encontrar uma solução consensual que permita a sua implementação, com benefício também para a actividade dos industriais do táxi.

Por isso, resta-me agradecer a vossa participação neste Seminário e desejar-vos um bom e profícuo trabalho.