



OPINIAO DESTINOS



José Luís Moreira da Silva

Sócio SRS Advogados

articultistas@transportesemrevista.com

Recados para o próximo Governo

Este Governo, que está prestes a terminar o seu mandato, não começou bem no setor dos transportes! Veremos se acaba melhor. A ideia peregrina de integrar o grande Ministério das Obras Públicas e Transportes num Super Ministério da Economia, como mera Secretaria de Estado, não poderia dar certo. E não deu. O voluntarista e excelente financeiro secretário de Estado, Sérgio Monteiro, bem tentou transmitir a ideia de que não havia problema – o que lhe deve ter custado alguns anos bons de vida –, mas a verdade é que o setor exigia muito mais do que uma secretaria de Estado alguma vez poderia dar, face às suas inerentes limitações.

Depois veio logo o episódio do Plano de Transportes, feito sem tempo e, por isso, com pouco pensamento e estruturação. Ainda hoje pagamos por isso! Cedo se tomou nota que o Governo pensava os transportes fundamentalmente como uma questão financeira: reestruturando as empresas públicas de transportes com o objetivo da sua alienação, como fonte de redução de despesa. O que, em si, não é mau e era bem necessário. Mas era curto. De fora deste esquema confinado ficava um pensamento estratégico a médio longo prazo sobre o futuro dos transportes em Portugal. Assim, uma política consistente de mobilidade ficou arredada para outros tempos. A política seguida não é neutra e a mudança de donos das antigas empresas públicas de transporte vai marcar o setor nos próximos anos. Uma STCP sob o controle angloespanhol e uma Carris e Metro de Lisboa sob o controle mexicanoespanhol não se vão comportar como até aqui. Igualmente, a TAP vai mudar forçosamente com os seus novos donos lusoamericanos. Como a CP Carga, passando a fazer parte de um conglomerado marítimo. A ANA pode servir de exemplo, como mostrou já bem as diferenças de comportamentos desde que mudou para francesa. Não podemos, no entanto, restringir as mudanças relevantes para o futuro do setor apenas a estas privatizações. Seria, apesar de tudo, redutor do trabalho desenvolvido. Pois não é de menos relevante a alteração verificada na gestão das infraestruturas rodó e ferroviárias, a criação do novo regulador de transportes terrestres e marítimos, a transformação também em Autoridade do novo regulador aéreo e a extinção das Autoridades Metropolitanas de Transporte, sempre mal-amadas. Finalmente, mas não menos relevante, deve assinalar-se a publicação do novo regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros, tão aguardado, pondo fim a uma das mais antigas leis portuguesas, o RTA de 1948, já caduco, até face às obrigações europeias de liberalização e de contratualização das obrigações de serviço público, em prol da transparência e concorrência!

Nada vai ficar na mesma! Quem se apercebeu bem da mudança de paradigma no setor foram os sindicatos, que mais vão ter de se adaptar aos novos tempos, e as autarquias locais, principalmente as de Lisboa e do Porto, arredadas de todas as grandes decisões e agora herdeiras das AMT, isto é, obrigadas a financiar o que mal controlam e com o que não têm. Mas também os operadores privados de transporte, em plena mudança radical do seu regime jurídico de atividade, encontram-se, talvez, perdidos ainda no meio destas mudanças e das que aí vêm. Muitas destas mudanças foram feitas com evidente pouco tempo para pensar e sem uma estratégia clara. Algumas esperaram mesmo até ao último momento para serem concretizadas sobre enorme pressão. Têm no seu essencial virtualidades positivas, mas muito ainda que pode dar errado.

Fica o próximo Governo com a missão fundamental de pegar em tudo isto, concretizar a mudança e dar-lhe a ordem que necessita e um pensamento estratégico que lhe falta, corrigindo, eventualmente, precipitações de última hora e erros de percurso que sempre existem. Fica também por definir o futuro da ferrovia e das infraestruturas portuárias, deixadas por razões diversas fora destas mudanças, mas também bem necessitadas.