



José Luís Moreira da Silva

Sócio da SRS Advogados

destinos
OPINIÃO

artculistas@transportesemrevista.com

Transportes públicos com falta de combustível político!

Batiam os idos de junho de 2015 quando se tornou pública a Lei 52/2015, tão ansiosamente aguardada, e o histórico Regulamento do Transporte em Automóvel (RTA, para os entendidos) chegava ao seu fim, sessenta e sete anos depois!

As festas não se fizeram apenas por não ser comum uma lei durar tantos anos, devendo ser das poucas (se ainda alguma) que ainda permaneciam em vigor com origem nos anos quarenta do século XX (1948). Mas também por a nova lei de 2015 pretender anunciar uma nova era para o transporte público coletivo de passageiros, dando finalmente seguimento ao Regulamento 1370/2007, da União Europeia, que obrigava os Estados-membros a regulamentarem esse tipo de transporte, de forma a que um novo regime pudesse entrar em vigor em toda a Europa, no final de 2019.

Mais uma vez o Governo português resolveu ir além do que a Europa obrigava, e entendeu também aproveitar para dar um passo decisivo na descentralização da gestão do transporte coletivo de passageiros, transferindo para as autarquias locais a quase totalidade das competências na matéria.

O que no vetusto RTA se encontrava centralizado no Governo, passou a estar agora nas mãos dos municípios e das Comunidades Intermunicipais. São estas – quase por completo, com poucas exceções que o Governo ainda manteve – que passam a ser as novas Autoridades de Transporte em Portugal!

O Governo também voltou atrás na privatização de vários operadores públicos de transporte, em Lisboa e no Porto, como a Carris, o Metro e os STCP, que havia sido iniciada pelo Governo anterior, que já não fazia sentido face à nova estratégia descentralizadora em curso.

Também resolveu atribuir a concessão do operador Carris ao município de Lisboa,



para que este pudesse ter um ainda maior controlo sobre os transportes na cidade. Não só acabava assim o RTA, como acabavam também as inúmeras tentativas de levar por diante Autoridades Metropolitanas de Transporte, dirigidas centralmente pelo Governo, como se previa ainda na Lei de Bases dos Transportes, manifestamente desatualizada.

Criou-se igualmente um novo regulador: a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, com a missão de regular o setor, harmonizando práticas e intervindo sobre as contratualizações e sobre o tarifário.

Quatro anos passados, porém, é ainda assim e só assim que estamos! Isto é, com um novo quadro institucional criado, uma nova estratégia para o transporte coletivo de passageiros, com as responsabilidades devidamente transferidas do Governo para cada um dos municípios e algumas Comunidades Intermunicipais. Mas nada mais! Ou pouco mais!

Quatro anos passados e a poucos meses da entrada em vigor do novo regime de contratualização europeu, ainda pouco ou nada se vê no terreno em Portugal.

Sucedem-se escassas tentativas de lançamento de concursos públicos, alguns prontamente anulados para serem refeitos e repensados, iniciam-se alguns projetos-piloto... A preocupação perpassa por todo o setor! Que se vai passar em dezembro de 2019?

Mais uma vez fez-se o mais fácil: o quadro legislativo. Ficou por fazer o mais difícil: vencer as dificuldades de mudar de sistema. Alguém se esqueceu que as autarquias nunca tinham gerido os transportes, ainda para mais quando se quer algo novo e nunca até agora feito.

Manifestamente, alguém julgou que bastava publicar uma lei para que tudo acontecesse... Mas os autocarros não andam sem combustível, e as reformas não andam sem combustível político para fazer acontecer!