

PARAR E REFLECTIR: PARA QUANDO UMA POLÍTICA INTEGRADA DOS TRANSPORTES?

É hoje unanimemente reconhecido que a última década foi de profundo retrocesso em várias áreas da nossa existência colectiva e o sector dos transportes foi, em termos globais, dos mais penalizados.

As decisões que ao longo das últimas duas décadas foram tomadas foram-no de uma forma casuística e não com base num pensamento estruturado e coerente que respondesse a um desígnio nacional de desenvolvimento integrado e sustentável. O sector dos transportes foi um dos mais atingidos e, nesse particular, o ferroviário foi o que mais sentiu os efeitos dessa lamentável indefinição.

A falta de um verdadeiro plano para os transportes que a todos congregasse e que desse um rumo ao sector, integrando-o num modelo de desenvolvimento do País, está a revelar-se verdadeiramente dramática para o sector ferroviário, já que a progressiva perda de dimensão e massa crítica o está deixar depauperado, em termos técnicos e humanos.

A última década do século passado foi a década da segmentação de todo o sector ferroviário. Dividir a pretexto que tal era exigido pelas directivas comunitárias, e nessa linha surgiram as diferentes organizações (da CP, nascida nos

anos 50 do século XX, emergiram cerca de duas dezenas de novas entidades em que as mais conhecidas são a REFER – Rede Ferroviária Nacional, EPE e o ex-INTF - Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, integrado em 2007 no actual IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP, para além da própria CP – Comboios de Portugal, EPE, agora também em via de mais uma “segmentação”, através das faladas subconcessões) que hoje contribuem de uma forma substancial para o endividamento global que este sector dos transportes acumula. Em resultado disso a ferrovia portuguesa está mais desarticulada e com o processo de operação mais complexo e atabalhoado, para não dizer outra coisa.

Por outro lado, durante o período de 2000 a 2010 houve um grande emagrecimento de recursos humanos no sector ferroviário que, se era necessário ser feito dado que a evolução tecnológica o permitia, era também necessário ter sido feito de uma forma que permitisse que o conhecimento específico não fosse na “enxurrada” que se verificou. Tendo sido feito de uma forma casuística, não assegurou a passagem desse conhecimento para os que ficaram nas diferentes entidades em que o sector se dividiu.

E o que temos? Temos uma confusão

total, diria mesmo, um total desnorte e mais uma série de medidas avulsas, casuísticas, que resultam, não de opções estratégicas em resultado de profundas reflexões e estudo, mas das circunstâncias que no momento actual tudo justificam e que ajudam a camuflar a inépcia com que os transportes têm sido tratados nestas duas últimas décadas.

E agora? Agora é preciso **parar e reflectir** para decidir bem.

Infelizmente, as circunstâncias obrigaram-nos a parar. Tudo está suspenso. Mas o País não pode continuar indefinidamente suspenso. Temos de, em conjunto, reflectir sobre que futuro e que papel queremos para o sector dos transportes em Portugal. Essa reflexão tem de ser feita por todos nós mas os estudos técnicos têm de ser trabalhados no seio do Estado (Governo) no âmbito de um Gabinete de Estudos e Planeamento (do Ministério dos Transportes...) composto por especialistas das diferentes disciplinas dos transportes, que possam encontrar de forma integrada e sustentável as melhores soluções, de acordo com a realidade e as necessidades do País.

A sucessiva e perniciosa opção de o Estado, sistematicamente, desenvolver este tipo de estudos com recurso, em regra, a multinacionais de consultoria tem tido, a meu ver, pelo menos dois

efeitos fortemente negativos, em função até da pouca experiência concreta que a maioria dos consultores que integram as equipas de estudo tem:

a primeira, é a de que estas entidades trazem, em regra, soluções (modelos) gerais, assim como o condicionamento que advém de o objecto de estudo de que estas são incumbidas (cadernos de encargos e termos de referência) resultar de uma encomenda que normalmente apenas trata parceladamente a questão, não atendendo à necessidade de se terem soluções integradas e adequadas à realidade portuguesa;

a segunda, é a de que ao não haver estudos integrados e sistemáticos da problemática dos transportes, num organismo tutelado pelo Estado, a capacidade de pensar e decidir quais as melhores soluções fica, sistematicamente, nas mãos de entidades exteriores e também, em regra, outras multinacionais.

É por tudo isto que é preciso escutar os diferentes actores interessados directamente nestas questões, para que as soluções encontradas possam ser soluções nacionais, um desígnio comum, que não seja posto em causa ao sabor dos ciclos eleitorais, ou, o que é ainda mais grave, quando dentro do mesmo ciclo eleitoral (isto é, dentro do mesmo

Governo) mudam os actores (decisores). O não escutarmos, o queremos sempre que a solução que apresentamos É A SOLUÇÃO, tem sido um dos dramas do sector, quiçá até mesmo do País.

É preciso olhar para a nossa realidade e tentar encontrar as melhores soluções. Naturalmente que temos, também, de perceber se para os nossos problemas outros já encontraram algum tipo de soluções e se estas se podem adaptar a nós.

Mas para se escutar e olhar temos de estar organizados e ter os nossos meios humanos bem preparados tecnicamente - pelas nossas escolas mas, também, com formação obtida em grandes escolas fora do País, que lhes permitam adensar conhecimentos e competências -, que dotem o País e o Estado de meios para analisar, fundamentar e propor as melhores opções.

É preciso decidir, com base em estudo aturado e competente e depois trabalhar adequadamente a implementação das decisões. Só assim se pode defender o interesse geral e não ficar sujeito a lobbys e interesses particulares.

Há, todavia, algumas linhas de força que importará ter presente em toda a

reflexão que se venha a fazer: a necessidade de uma adequada articulação entre os vários modos de transportes. Daí decorre que tem de haver um conjunto de princípios que têm de ficar claros para todos.

Primeiro: tem de haver uma clara articulação entre os portos e o caminho-de-ferro, o que implica também clarificar com a Espanha a questão da bitola das linhas ferroviárias, para que de uma vez por todas se defina (em articulação com a Espanha) quando e de que forma se vai proceder (e se em todas as linhas) à mudança da bitola.

Segundo: tem de haver, também, uma ligação directa entre as novas linhas de bitola europeia (vulgo TGV) e os aeroportos, nomeadamente no caso do NAL - Novo Aeroporto de Lisboa. Não é concebível que a ligação ferroviária ao NAL seja feita por um ramal ferroviário, como tem estado previsto até agora, e não pela passagem directa das novas linhas de bitola europeia.

Terceiro: no actual contexto de profunda dificuldade económica e financeira tem de haver uma criteriosa definição das prioridades de investimento e, naturalmente, a prioridade tem de ir para os projectos que possam ter um maior impacto positivo na nossa economia.