

Entrevista a Joaquim Polido, sobre o 10º Congresso Nacional da ADFERSIT

"Nova rede ferroviária tem de ser articulada com os aeroportos e os portos"

A ADFERSIT está a organizar o seu décimo Congresso Nacional, que irá decorrer nos dias 29 e 30 de março, no Centro de Reuniões da FIL, no Parque das Nações (Lisboa). Subordinados ao tema "Transportes e Sustentabilidade", os trabalhos irão estar divididos em quatro sessões, onde serão apresentados e analisados temas de interesse como "A Economia do Transporte Coletivo na Acessibilidade Urbana", "O Presente e o Futuro do Transporte Aéreo em Portugal", "Plataformas Portuárias", "A Sustentabilidade do Investimento no Transporte Ferroviário" e "O Papel da Regulação". Joaquim Polido, presidente da ADFERSIT, faz uma antevisão dos temas a serem debatidos.

10º
Congresso
Nacional
da ADFERSIT

29 e 30
Março Lisboa - Pq. Nações
Centro de
Reuniões da Fil

Transportes e
Sustentabilidade

TRANSPORTES EM REVISTA – Subordinado ao tema "Transportes e Sustentabilidade", a ADFERSIT vai realizar o seu décimo congresso nacional nos dias 29 e 30 de março em Lisboa. O que representa para a associação este seu primeiro congresso que se realiza após a alteração estatutária?

JOAQUIM POLIDO – Ao longo de quase um quarto de século de existência, a associação, ainda que o impulso inicial fosse dado por quadros ferroviários, preocupou-se sempre em ter uma visão e uma abordagem que não fosse apenas ferroviária.

Muitos dos seus associados eram, e são, naturalmente, quadros ferroviários, mas também quadros ligados aos transportes nas suas várias modalidades, para além de uma forte ligação a quadros do mundo académico. A atualização dos estatutos veio apenas tornar mais explícita e clara uma situação que, sobretudo nos últimos anos, a associação vinha pondo em prática, contribuindo para que de uma visão modal dos transportes se passasse para uma visão de sistema de transportes no qual se integram os diferentes modos, de forma a tornar o sistema mais eficiente e económico.

Embora esta visão sistémica dos transportes já estivesse a ser abordada nos diferentes eventos da ADFER, agora ADFERSIT, a realização deste congresso não deixa de ser um marco na vida da associação, uma vez que acaba por ser a materialização da nova realidade estatutária e é, para nós, um momento de enorme satisfação.

TR - Na área do transporte de passageiros, os trabalhos deste 10º Congresso vão dar um particular destaque à Economia do Transporte Coletivo na Acessibilidade Urbana. Em enten-

der da organização, que condições devem ser criadas para o transporte público aumentar a sua quota face ao transporte individual?

JP – As políticas que foram seguidas, nas últimas três décadas, deram no descalabro financeiro que se sabe. Não vou enfatizar mais o que repetidamente tem sido dito sobre o endividamento das empresas públicas do setor. O cenário é sobejamente conhecido. O Governo já anunciou que a dívida acumulada tem que ser gerida como dívida pública e, como tal, assumida pelo Estado e é assim que tem de ser. Por outro lado, se é certo que durante décadas as coisas se foram arrastando, também é certo, e é justo que o refira, nos últimos dez/doze anos, muitas medidas de racionalização de efetivos, de alteração de métodos e processos de trabalho, permitiram que quase todas as empresas públicas de transportes melhorassem significativamente o serviço prestado aos utilizadores destes serviços e obtivessem resultados operacionais que vêm tendendo para um progressivo equilíbrio, nas contas de exploração.

Ora o momento atual é muito complicado, como sabemos, e também os transportes públicos estão a sofrer já com essa situação, dado que a procura está a baixar em todos os modos de transporte, logo a oferta vai ter que ser reformulada. Esta situação não se irá reverter a curto prazo, uma vez que temos hoje menos pessoas empregadas pelo que a sua necessidade/capacidade de mobilidade diminui. Por outro lado, temos, neste momento e em termos gerais, um excesso de meios de produção na maior parte das empresas, sobretudo no chamado material circulante e também de pessoas. Mas temos de ter algum cuidado, porque estamos também a descapitalizar o setor de quadros qualificados e isso vai ter, no futuro, custos enormes porque se perdem competências de planeamento, de gestão de meios e operacionais e outras, que levam muitos anos a alcançar. Daí que o que me preocupa não sejam as soluções técnicas mais adequadas, porque essas estão estudadas e os técnicos sabem como aplicá-las, de forma a tornar o transporte público mais apelativo para os utilizadores, o que me preocupa é a definição de uma estratégia e de um modelo de desenvolvimento dos transportes em geral, e do urbano e suburbano em particular, que seja sustentável e de consenso alargado para que não seja posta em causa quando se muda de ministro ou de Governo.

TR - Qual o papel da inovação tecnológica e dos projetos de transporte coletivo em sítio próprio para a mobilidade em ambiente urbano e suburbano? Que exemplos de boas práticas podem ser apontados?

JP – A tecnologia na área dos transportes permite hoje soluções diversas e adequadas a cada situação, a cada caso em concreto. O transporte coletivo em sítio próprio, com carris ou sem carris, são opções que estão disponíveis e há exemplos de sucesso em várias cidades europeias, nomeadamente em França e na Alemanha, mas não só. Por isso é que se torna necessário fazer o aprofundamento da questão e criar consensos, que permitam definir a médio e longo prazo uma estratégia de mobilidade e acessibilidade para as nossas cidades. Estas soluções podem, se não estiverem sempre a ser postas em causa pela Tutela que vem a seguir, contribuir para melhorar a qualidade de vida nas cidades e cativar as pessoas para a utilização do transporte coletivo e baixar, por essa via, a fatura energética que o País tem de pagar.

TR - Em que medida, a organização institucional do transporte público urbano em Portugal poderia contribuir para uma transferência modal do transporte individual para o coletivo? Que soluções poderiam ser mais viáveis para o nosso País?

JP – A organização institucional do transporte público tem, naturalmente, alguma relevância, mas não creio que seja por essa via que se estimulam as pessoas a alterar os hábitos de mobilidade no seu dia-a-dia. No fundo, as pessoas utilizam o transporte público basicamente por uma de duas razões: ou porque não têm alternativa ou porque o transporte público se tornou atrativo e lhe oferece fiabilidade, comodidade, regularidade e segurança. Só reunindo estas condições o transporte público pode conquistar terreno ao transporte individual. Depois há toda uma panóplia de soluções que hoje são postas em prática, em muitas cidades europeias, no sentido que condicionar e encarecer o acesso do transporte individual aos centros urbanos. Mas estas questões, não devem

ser vistas aos repelões e sobretudo não podem ser tratadas casuisticamente. O congresso vai ser a oportunidade para se voltar a falar neste assunto, que tem sido muito debatido nos últimos tempos, em vários fóruns. Agora, o que é necessário é criar um modelo de consenso, que possa ser posto em prática, de forma consistente e continuada ao longo do tempo.

TR - O programa do 10º Congresso da ADFERSIT inclui um painel sobre “O Presente e o Futuro do Transporte Aéreo em Portugal”. Quais são as preocupações da organização deste domínio?

JP – A ADFERSIT tem hoje uma preocupação fundamental que é saber o que vai acontecer à TAP. Já há a decisão anunciada da sua privatização. A concretizar-se a sua privatização não é despiendo saber quem vão ser os novos donos, dado que isso pode implicar o desenvolvimento ou a diminuição do papel da TAP e, como tal, termos ou não (o País) um papel relevante, nomeadamente nas ligações a África e à América do Sul. Mas gostaria de aproveitar para enfatizar algo que me preocupa bastante, nos processos anunciados de privatização/concessão das diferentes empresas públicas e não só dos transportes que é o facto de estes processos poderem conduzir a uma perda significativa de empregos qualificados para os portugueses, em particular os quadros técnicos, com a consequente perda de conhecimento e competências específicas em cada setor, logo um maior empobrecimento do País e perda de qualidade de vida das pessoas.

TR - Durante muito tempo discutiu-se a construção do Novo Aeroporto de Lisboa, um projeto que deixou de estar na lista de prioridades do atual Governo. A ADFERSIT concorda com esta alteração e a adoção de um modelo “Portela + 1”?



Joaquim Polido, presidente da ADFERSIT



Augusto Mateus vai presidir aos trabalhos do 10.º Congresso Nacional da ADFERSIT



JP – Este é bem o exemplo de como as coisas acontecem em Portugal. Já levamos mais de 40 anos a falar e a discutir o NAL. Tudo isto é dramático. Nada é planeado de forma consequente e as soluções que se apontam têm vogado ao sabor do momento. A solução Portela+1 será sempre uma opção provisória e não nos parece uma boa opção, nomeadamente pelos custos operacionais acrescidos que advêm pelo facto de existirem duas infraestruturas aeroportuárias a funcionar em simultâneo. O País precisa de ter uma solução pensada, debatida e consensual para poder executar quando houver condições para tal. Ora essa solução tem de articular o NAL com a nova rede ferroviária de bitola europeia e com a TTT, o que exige, para além de condições financeiras, capacidade de diálogo e sobretudo bom-senso, entre todos os “players”.

TR - Na área ferroviária, o atual Governo decidiu reformular o projeto de Alta Velocidade. Neste quadro, que condições serão necessárias para assegurar a sustentabilidade deste investimento?

JP – Em termos globais, a decisão agora tomada de fazer a nova rede ferroviária de bitola europeia apta para a circulação de passageiros e mercadorias é, na nossa opinião, a melhor solução e aquela que pode viabilizar uma infraestrutura cara na sua construção e com custos de manutenção também significativos. Este é mais um exemplo de como as coisas são feitas casuisticamente e não de forma planeada e consensual. Todas estas decisões deviam estar definidas numa estratégia de desenvolvimento dos transportes que não fosse vítima do momento e não estivesse sempre a levantar dúvidas aos (governantes) que vêm a seguir. E aqui, os partidos políticos têm de se entender, já o deviam ter feito há muito. Portugal tem possibili-



dade de construir a maior parte da nova rede de bitola europeia, no período 2014-2020, com apoio significativo de fundos comunitários que neste momento é de 85 por cento do custo, mas que, eventualmente podem chegar aos 95 por cento. Esta é uma oportunidade que o País não pode perder. O problema é que os projetos ainda não estão feitos e o que há (caso do Poceirão-Caia, pelo que é público) está mal articulado com o futuro NAL e com a futura TTT. É indubitável que, para assegurar a sustentabilidade do investimento, a nova rede ferroviária tem de ser articulada com os aeroportos e portos nacionais. Só assim se poderá otimizar, plenamente, este investimento. E para que fique claro, o que estou a dizer é que as coisas têm que ser pensadas de forma articulada, não que tem de ser tudo feito ao mesmo tempo, ainda que isso fosse o mais conveniente.

TR - Como poderá o modo ferroviário aumentar a sua quota de mercado no transporte de passageiros em Portugal, especialmente em zonas de baixa densidade populacional?

JP – Portugal tem um desequilíbrio na distribuição da sua população como sabemos. Grosso modo, cerca de 95 por cento está perto do litoral. Os restantes 15 por cento estão no interior e é, na sua maior parte, população idosa que tem necessidades de mobilidade esporádica, para ir ao médico ou tratar de assuntos de natureza legal (finanças, câmaras, etc...). Ora este volume de potenciais utilizadores, em regra, não consegue justificar a existência de uma infraestrutura pesada, como é o caminho-de-ferro. Num contexto destes é muito difícil aumentar uma procura que, de facto, não existe. É preciso que todos olhemos para estas situações sem fundamentalismos e ver, em cada situação concreta, qual a melhor solução para servir uma dada área geográfica, uma dada população. É necessário introduzir racionalidade em tudo isto. As infraestruturas, quaisquer que elas sejam, são caras na sua construção, mas para além disso, e por vezes tendemos a esquecê-lo, são caras de manter e só se podem justificar. Se houver um claro retorno, ou económico ou social. Se for só pela tradição não faz sentido, por muito respeitáveis que as tradições possam ser.

TR - O Ministério da Economia e do Emprego anunciou a criação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes. Que função deverá assumir para garantir o funcionamento do mercado de transporte de passageiros, assim como uma regulação efetiva?

JP – Esta é mais uma situação bem elucidativa de como as coisas acontecem no País e não podemos continuar nisto. Não podemos, a cada Governo, alterar os modelos institucionais só para fazer diferente. E o que é que vai acontecer às Autoridade Metropolitanas de Transportes? Que papéis vão efetivamente ter? Em qualquer caso é muito claro que o País precisa de ter entidades reguladoras fortes, na tripla vertente da regulação: jurídica, económica e técnica. Sem regulação forte, nas três áreas, vai ser complicado e o sistema pode sofrer alguns reveses. E, no conjunto destas três áreas, a que mais me preocupa é exatamente a da regulação técnica, dada a grande descapitalização de quadros que o setor dos transportes, em particular o ferroviário, sofreu nos últimos anos. É um aspeto que, em regra, os decisores tendem a não dar atenção porque estão pouco alertados para ele, mas que pode no futuro, se não forem acauteladas, causar problemas ao nível da segurança da circulação. Mas o congresso irá abordar este assunto e a ADFERSIT irá, certamente, desenvolver outros eventos em que as questões das concessões, das privatizações e da regulação voltarão a ser debatidas.