



REPÚBLICA
PORTUGUESA

GABINETE DO MINISTRO
DO AMBIENTE E DA
TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Esta será a minha última intervenção sobre mobilidade e transportes e faço-a com uma tripla satisfação. Por haver muito trabalho feito, por ser no Porto, e por sendo num final de ciclo, poder apresentar e assinar um compromisso para o futuro.

Esta será também a última vez em que poderei falar do “anterior governo”.

Porque o panorama da mobilidade urbana e, dentro desta, dos transportes coletivos, nos dias de hoje, não esta isenta de problemas e limitações, comecemos por nos situar há quatro anos.

Há quatro anos, os transportes públicos tinham perdido dezenas de milhões de passageiros, as empresas de transporte das duas áreas metropolitanas iam ser privatizadas com cláusulas, no que aos autocarros diz respeito, que permitiam a compra de autocarros em segunda mão e obrigatoriamente a diesel, e, mais do que tudo, há quatro anos havia um discurso político que fazia crer que estas empresas eram um simples fardo financeiro e uma peça dispensável na mobilidade.

Foi este o nosso ponto de partida, acompanhado de um enorme desinvestimento, de preços mais caros nos bilhetes, da supressão dos descontos nos passes para estudantes, e de um programa de fundos comunitários que quase excluía os investimentos no setor.

A primeira mudança que fizemos, mérito exclusivo do Primeiro Ministro António Costa, foi a de colocar a mobilidade urbana e metropolitana na tutela do Ministério do Ambiente. Se pensarmos que 25% das emissões carbónicas tem a sua origem no sector dos transportes e que Portugal tem o compromisso de reduzir em 40% estas emissões já até 2030, é, afinal, fácil perceber que o problema da mobilidade é essencialmente um problema ambiental.

Foi esse o nosso fio condutor. Olhar a mobilidade como um todo, promover todas as suas formas com o objetivo de a tornar coletiva, elétrica, partilhada e suave. E agimos em todos os domínios.

Em primeiro lugar, na organização institucional do setor e na consagração das CIM e das áreas metropolitanas como autoridades de transporte. O Fundo de Transportes, que criámos, deu uma ajuda relevante na criação de competências, essenciais para o lançamento das novas concessões rodoviárias em todo o país e, sobretudo, do exercício “taylor made” que levou à concretização do PART, plano de apoio à redução do tarifário. Para que tudo tivesse corrido tão bem em todo o país, era mesmo necessário que cada território tivesse uma reflexão profunda sobre as necessidades e os desejos de mobilidade dos seus cidadãos.

Durante os anos deste governo, a procura nos transportes evoluiu sempre de forma positiva, com taxas que rondaram os 5% ao ano, e, em 2019, até Julho, a evolução é de 7,2%, tendo, no Metro do Porto, ocorrido a maior variação positiva, que supera os 10%

Em segundo lugar, e esta será sempre a medida mais marcante, com a redução do valor dos passes e de forma associada a redução a apenas dois, em cada área metropolitana, da miríade de títulos existentes, que na área metropolitana de Lisboa ultrapassavam a centena.

Era inimaginável, mas era assim, que ir de carro fosse mais barato do que ir de transporte coletivo.

Os números estão aí, com o aumento da venda de passes, em junho, na AMP, a ultrapassar em 29% comparado com igual mês do ano passado, e, em Agosto, repito, em Agosto, os 48%.

Pensam mesmo mal os que acham que primeiro deveríamos ter a rede de transportes, como se diz no Porto, “num brinquinho”, antes de avançar com a redução dos preços dos passes. Curiosamente, os que fazem esta crítica, ou votaram contra a medida – assumindo agora uma posição envergonhada – ou encham a boca a propalar “emergências climáticas” escondendo o óbvio: o facto de o PART ser a mais ajustada medida para lutar contra e emergência climática e ainda por cima fazendo uma transição socialmente justa, com ganhos ambientais.

Defendemos de forma evidente a qualidade nos transportes públicos, sabemos que o aumento da procura causa constrangimentos aos passageiros, sabemos também que no advento do PART já eram muitas as melhorias que se faziam sentir na oferta (já lá irei) mas, sinceramente, gerir o excesso de procura é uma tarefa muito mais desafiadora do que gerir a penúria da oferta e da procura que encontrámos quando fomos governo.

Mas como disse, as melhorias da oferta já se faziam sentir quando o PART entrou em vigor.

Na área metropolitana do Porto, os problemas eram menos graves. Ainda assim, o concurso público transparente que lançámos para a operação do Metro do Porto veio trazer estabilidade à manutenção e todas as grandes manutenções, que estavam atrasadas e a fazer parar composições, estão agora concluídas ou em conclusão e há disponibilidade para que, a partir de setembro, as composições possam ser sempre duplas, maximizando a oferta.

Em Lisboa as mudanças foram mais expressivas pois a oferta era muito mais frágil.

Eram trinta as unidades de três carruagens que encontrámos paradas para manutenção, em armazéns sem peças, no Metro de Lisboa. Hoje, estão todas em circulação. Foram 10 milhões de euros que investimos na manutenção das embarcações da Transtejo e da Soflusa e, mesmo atendendo à vetustez dos navios da Transtejo, hoje o panorama de cumprimento de serviço é mesmo muito melhor.

E os novos investimentos estão aí, sendo que, nos autocarros, não falo de futuro, falo de presente.

São mais de 700 autocarros de elevada performance ambiental adquiridos com o apoio do POSEUR, dos quais cerca de 200 já estão em circulação, e destes 86 são na STCP, que serão 110 até ao final deste ano.

Estão em concurso e em todos os casos já passou a fase da pré-qualificação, a aquisição de 14 unidades triplas para o Metro de Lisboa e 18 carruagens para o Metro do Porto, 10 navios para a Trastejo, e as expansões dos metropolitanos de Lisboa e do Porto. Somados, são 700 milhões de euros de investimento.

Na regulamentação do TVDE, na modernização do sector do táxi, no apoio à mobilidade elétrica, na regulamentação do *sharing*, na construção de uma estratégia para a mobilidade ativa, fomos longe e somos exemplo internacional, exemplo esse que foi reconhecido por termos sido os primeiros presidentes da mais disruptiva e comprometida aliança internacional para a descarbonização dos setor dos transportes, presidência essa exemplarmente exercida pelo Secretário de Estado José Mendes a quem presto público tributo, por esse facto e por muitos mais.

Não posso concluir esta intervenção sem falar do futuro próximo e do compromisso que consta do PNI e se integra no PNPOT em relação aos investimentos em mobilidade.

Previstos no PNI são 860 milhões de euros só para a AMP, entre metro e metro bus.

Estes investimentos já não serão decididos pelo Governo, mas sim, pela área metropolitana.

Foi a pensar nesta renovada importância das áreas metropolitanas que o Governo fez aprovar muito recentemente a possibilidade de criação das empresas metropolitanas de transporte, publicada na semana passada em Diário da República.

Estas são mesmo as estruturas necessárias para, na complexidade dos sistemas físicos, de mobilidade e de bilhética metropolitanos, poderem ajudar as AM a assumirem as suas funções plenas como autoridades de transporte.

Reconheço, já o disse e já o escrevi, que não imagino coisa diferente de um espaço metropolitano que tenha uma única autoridade de transporte e que esta seja metropolitana, abandonando o Estado Central esta função, mesmo que seja detentor de empresas de transporte nesse espaço metropolitano. O Estado terá que saber responder às obrigações de serviço público fixadas pelas áreas metropolitanas como qualquer outra empresa que presta serviços de mobilidade.

Deixem ainda que complete dizendo que com a necessidade de investimento que, por exemplo, empresas como o Metro do Porto têm pela frente, me parece leal que o Estado se mantenha como acionista. Mas isto não é, como também se diz no Porto, “nariz de Santo”, e com muita naturalidade imagino o Estado a ser substituído como acionista por estas novas empresas metropolitanas de transporte, que estão habilitadas por Lei a desempenhar tal papel.

Concluo falando do ato de hoje e do papel das autarquias.

No país todo, e dentro dele nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, os temas do combate às alterações climáticas e da mobilidade estão mesmo na linha da frente das preocupações municipais.

E para poderem as autarquias ser coerentes com a vontade de concretizar no dia a dia esta afirmação política, estas terão de gerir e de deter os meios necessários. E as empresas de autocarros são mesmo o primeiro dos exemplos. Foi assim com a Carris, em Lisboa; foi assim, em parte, com a STCP; sê-lo-á, na plenitude, a partir de agora, na STCP.

Quando há mais de dois anos iniciámos o processo de municipalização da Carris, que correu da melhor forma, quisemos fazer de igual forma na STCP. Isso não foi possível por nem todas as Câmaras poderem aceitar, ao tempo, tal desafio financeiro, tendo ficado nos considerandos do contrato de gestão então assinado, ditado pelo Guilherme Pinto e com o acordo de todos, que assim que as seis autarquias pudessem, a STCP seria apenas dos municípios.

É este o passo que estamos a dar, hoje, aqui.

Um passo que defende em absoluto os direitos dos trabalhadores, e até os reforça, pois, os seus complementos de pensão passarão a ser pagos pela CGA. O seu estatuto remuneratório, de trabalhadores e chefias, irá manter-se inalterado. E a liberdade de contratação será muito maior numa empresa dos municípios.

Um passo no qual o Estado garante a assunção da dívida financeira existente e de outros compromissos do passado.

Um passo em que, apesar da empresa ser por inteiro das autarquias, o Estado garante o compromisso assumido com a renovação da frota, até 2023.

Estão de parabéns as seis autarquias por terem em conjunto assumido esta responsabilidade. Ela é natural, mas é sempre um passo, mais um passo e este é um passo corajoso.

E desculpem lá, mas também nós, Governo, estivemos muito bem neste processo.

Agora, dia 5 haverá Decreto-lei, que só seria possível depois deste memorando de entendimento assinado.

E no dia 1 de Janeiro, a STCP será de quem deve ser: das autarquias. Até parecia mal que assim não fosse.

Muito obrigado.