



SEMINÁRIO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Transportes & Negócios - 11-11-2021

“Os desafios das transições energética e climática nos mercados da mobilidade”

Exmas. Senhoras

Exmos. Senhores

Antes de mais, quero agradecer o convite endereçado à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes para participar neste seminário, que se realiza há vários anos e tem a virtualidade de juntar os agentes económicos e os seus profissionais para discutir os assuntos que mais relevam para o setor.

O setor do transporte rodoviário, seja de mercadorias, seja de passageiros, vem enfrentando diversas transformações e desafios há vários anos, nas mais diversas áreas, seja por decorrência de transformações legislativas nacionais e europeias – quase todas dando corpo aos imperativos nacionais, europeus e mundiais da transição digital, energética e ambiental – seja pelas diversas crises e flutuações conjunturais da economia, que sempre atingem, com especial peso, os agentes económicos dependentes de combustíveis fósseis.

Por isso, no atual contexto, não podemos ignorar a atual e – espera-se – conjuntural, subida dos preços da energia, na sequência da recuperação dos mercados após a fase mais grave – que se espera venha a ser ultrapassada – da Pandemia de COVID-19.

Importa referir a recente comunicação da Comissão Europeia sobre preços da energia, intitulada “*Enfrentar o aumento dos preços da energia: um conjunto de medidas de apoio e ação*”, do passado mês de outubro, para fazer face ao aumento excecional dos preços mundiais da energia.

Naquela comunicação são preconizadas diversas de medidas a que a União Europeia e os seus Estados-Membros podem recorrer para:

- Dar resposta aos impactos imediatos, incluindo apoios de emergência ao rendimento das famílias, auxílios estatais às empresas, em conformidade com as regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais, e reduções específicas de impostos;
- Reforçar a resiliência contra choques futuros, através de investimento nas energias renováveis e na eficiência energética, concretizando o Pacto Ecológico Europeu, reforçando a independência energética e cumprindo os objetivos climáticos da União Europeia.

No contexto da ação imediata, têm vindo já ser implementadas diversas medidas, na União Europeia e em Portugal, como seja a recente criação de um apoio extraordinário e excecional ao setor dos transportes públicos rodoviários de passageiros e de apoio específico aos consumidores, com vista à mitigação dos efeitos deste aumento.

Mas sem prejuízo da relevância da intervenção de curto prazo, quanto a flutuações que se estimam ser conjunturais e transitórias, importará não perder de vista os



objetivos de médio e longo prazo, em que as transições energética e ambiental se afiguram da maior importância.

Aliás, sem a concretização destes objetivos estruturais, as crises de curto prazo tenderão a repetir-se, de forma mais grave e de mais difícil resolução.

Recuando até ao *"Roteiro para uma economia de baixo carbono no horizonte 2050"* de março de 2011, ao *"Pacto Ecológico Europeu (Green Deal)"* de dezembro de 2019, à *"Estratégia para a Mobilidade Sustentável e Inteligente – Colocando os Transportes Europeus no Caminho do Futuro"*, de dezembro de 2020, e à *"Nova Estratégia da UE para a Adaptação às Alterações Climáticas"* de fevereiro de 2021 – apenas para mencionar alguns exemplos – a União Europeia tem liderado as políticas públicas ambientais desde há vários anos, tendo em vista o objetivo de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa de, pelo menos, 55 % até 2030, e de 90% até 2050.

Esta transição implica a realização de transformações estruturais de impacto transversal e duradouro na sociedade e na economia, implicando diversas alterações de diversos paradigmas inalterados há décadas.

E os mercados da mobilidade e dos transportes são especialmente visados, visto serem responsáveis por cerca de 5 % do PIB da União Europeia e empregar mais de dez milhões de pessoas na Europa, mas também porque as emissões destes mercados representam cerca de 25 % do total das emissões de gases com efeito de estufa em toda a União.

Segundo estimativas europeias, as perdas económicas decorrentes de fenómenos climáticos extremos têm vindo a aumentar, sendo em média, superiores a 12 mil milhões de euros por ano, podendo chegar a 170 mil milhões de euros. Ou seja, objetivamente, não está em causa, apenas – e já seria bastante – a saúde e o bem-estar das pessoas, mas também impactos graves na economia, nas empresas e nas famílias.

A Lei Europeia do Clima, aprovada durante a Presidência Portuguesa, lança as bases para um maior nível de ambição e um reforço da coerência das políticas em matéria de adaptação climática e é um dos corolários da conjugação das diversas iniciativas, complementando o quadro político existente, transformando em obrigação vinculativa o compromisso político do Pacto Ecológico Europeu, além de proporcionar aos cidadãos europeus e às empresas a segurança jurídica e a previsibilidade de que necessitam para planear esta transição.

É certo que o Estado Português tem dado seguimento, e tem assumido como compromisso próprio, as prioridades definidas a nível europeu – os Estados-Membros terão de atualizar os seus projetos e Planos Nacionais de Energia e Clima (NECP) respetivamente até 2023 e 2024 – mas importa sublinhar as políticas europeias porque os desafios em causa apenas poderão ser solucionados a um nível supranacional.

Por outro lado, não obstante os circunstancialismos locais e as especificidades nacionais, não poderemos contemplar regimes de exceção ou aparentemente mais favoráveis à nossa realidade nacional ou ceder perante flutuações conjunturais que possam colocar em causa os objetivos de futuro.

Dito isto, haverá também que reconhecer que importa não perder o foco da realidade do dia-a-dia e das dificuldades que, a cada momento, famílias e empresas enfrentam.



Não obstante os propósitos da União Europeia serem sustentados pela perspectiva de investimentos do Plano de Recuperação e Resiliência e pelo Orçamento europeu - foi aumentado o objetivo de despesas para a ação climática para 30% no quadro orçamental plurianual para 2021-2027 e reservado 37% para o Mecanismo de Recuperação e Resiliência - estes devem ser acompanhados por esforços individuais dos Estados-membros e dos respetivos setores público e privado, de forma coordenada, planeada e sustentada.

Para concretizar a transição digital, a transição energética e a transição climática, as políticas públicas estão dependentes de diversas entidades públicas, seja a nível da União Europeia, do Estado-Português – Governo, administração direta e indireta e administração local - que devem ser claras e devem ser acompanhadas dos adequados instrumentos de apoio, sendo preponderantes os instrumentos financeiros.

A concretização destes instrumentos está, na sua grande maioria, assente na ação daquelas entidades, através dos respetivos orçamentos ou de fundos europeus.

Mas entidades administrativas independentes também podem ter um papel relevante.

Estas entidades, como a AMT, assumem, por natureza, uma função de “regulação económica” deve sempre procurar preservar o *“equilíbrio económico de um determinado setor que não lograria ser obtido sem essa intervenção”* e que passa, por:

- Efetuar um exercício de conformidade com a legislação aplicável;
- Contribuir para o suprimento de “falhas de mercado”, sem gerar “falhas de Estado”, pugnar por uma concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, e proteger o bem público da mobilidade eficiente, inclusiva e sustentável, tendo em conta os diferentes interesses subjacentes.

Mais concretamente, podem intervir a diversos níveis, através de poderes regulatórios e de supervisão:

- Analisar as políticas públicas e o seu impacto nos diferentes *Stakeholders* e diagnosticar o funcionamento dos mercados relevantes, através de estruturada e periódica recolha e reporte de informação relevante;
- Identificar, em toda a legislação ou em políticas públicas, matérias com relevância regulatória, visando cristalizações, incongruências ou barreiras à entrada nos mercados ou ao seu desenvolvimento;
- Propor aos órgãos legislativos competentes alterações relevantes ou produzir regulamentação e definição de regras gerais (naturalmente procurando não ser intrusiva), designadamente quanto a preços, acesso a redes/infraestruturas essenciais ou obrigações de serviço público;
- Atuar do ponto de vista da fiscalização e da correção de distorções regulatórias ou práticas anticoncorrenciais ou de violação de regras legais.

A promoção de uma mobilidade sustentável é um desígnio de interesse público, sendo que a mobilidade e os transportes são transversais a todos os setores da economia e têm profundos impactos sociais, ambientais e económicos. Por isso, quaisquer alterações naquele Ecossistema têm efeitos multiplicadores no Estado, agentes



económicos e utilizadores, bem como nas restantes atividades económicas dependentes da existência de redes de transportes e abastecimento.

Neste particular, a AMT está a desenvolver um projeto - que se conta que venha a ter o apoio da Comissão Europeia e a concretizar no próximo ano - que visa a identificação de formas de otimização dos gastos públicos para enfrentar os desafios relacionados com a mitigação e adaptação às alterações climáticas, de forma a contribuir para a redução da lacuna de financiamento (*financial gap*) das políticas públicas dirigidas ao investimento em resiliência climática.

Tal passa, na generalidade, por;

- Avaliação das barreiras legais, regulatórias e operacionais que possam dificultar o financiamento público e privado para a prossecução destas políticas;
- Identificar e comparar a despesa planeada com as necessidades de financiamento projetadas e efetivamente necessárias;
- Informar o debate político sobre a escolha de novas políticas ou reformulação das existentes, e sobre a eventual necessidade de alavancar as capacidades de financiamento público através de medidas adicionais, complementares ou mais eficazes;
- Efetuar recomendações de políticas e planos de ação, para colmatar as eventuais lacunas de financiamento e investimento e o papel do financiamento público e privado para superá-las.

Por outro lado, e ainda que todos os mercados da mobilidade e dos transportes tenham necessidades específicas para alcançar a neutralidade carbónica, importa identificar, em particular no Serviço Público de Transporte de Passageiros, nomeadamente no âmbito das respetivas Obrigações de Serviço Público, de que forma se podem ser introduzidos critérios de maior sustentabilidade ambiental e identificar que financiamento adicional e/ou alternativo poderá ser necessário para atingir tal objetivo.

Tal diagnóstico, que deve resultar em propostas concretas, é tão mais importante quanto o facto de:

- Os mercados da mobilidade e dos transportes em Portugal serem bastante desiguais, com vários enquadramentos e realidades, que evoluírem em diferentes velocidades e ainda possuem diversos problemas estruturais por resolver;
- Têm sofrido com alguma instabilidade ligada a ciclos políticos, que ditaram estratégias diferenciadas de investimento e médio e longo prazo, e fruto dessas inflexões, levaram a evidentes perdas de eficiência;
- Sofreram um impacto assinalável com a Pandemia e necessitam não só de recuperar como de dar um salto relevante em frente.

Portanto, o projeto já referido não pretende ser “A” solução para os problemas identificados, mas um contributo para as tomadas de decisão, com base em evidências sobre as medidas mais eficazes, bem como as mais eficientes, para acelerar a transição para a mobilidade sustentável.



O desenvolvimento de outras ações concretas, da responsabilidade do setor público e do setor privado, poderão contribuir para a superação destes desafios tão estruturais e não relevantes que não podemos reputar de meras agendas ideológicas ou teóricas, mas de imposições de sobrevivência, que se colocam, não a futuras gerações, mas ao nosso tempo e ao nosso horizonte de vida.

No que se refere à AMT, num contexto destas múltiplas transições, considera-se que apenas através de uma interação sistemática com o mundo real será possível elevar o seu compromisso público, o seu patamar de exigência, transformando-se numa verdadeira “organização que aprende”, antecipando a diversidade de futuros, e que contribui para o bem-estar dos cidadãos e das empresas, num mundo em que a regulação económica independente deve assumir um papel indispensável, decisivo e concreto.

Não apenas o mercado do transporte rodoviário, mas também o transporte ferroviário, marítimo e fluvial, o setor da logística e de todos os mercados da mobilidade em Portugal, os seus agentes económicos, os seus profissionais e os seus utilizadores, podem e devem contar com a AMT neste caminho de superação de múltiplos desafios.

Ana Paula Vitorino

Hugo Oliveira

Porto, 11 de novembro de 2021