

SEMINÁRIO TRANSPORTES & NEGÓCIOS

TRANSPORTE RODOVIÁRIO | 27 de março de 2025 | PORTO

Sessão de Abertura, Intervenção da Presidente da AMT, Eng.^a Ana Paula Vitorino

Exmas. Senhoras e Exmos. Senhores,

Caras e caros colegas,

Cumprimento o Fernando Gonçalves e a Transportes & Negócio pela realização de mais este importante fórum de debate sobre o transporte rodoviário de passageiros e de mercadorias, agradecendo o honroso convite para mais uma vez estar presente na abertura. É sempre com grande gosto que regresso ao Porto.

Como tenho tido oportunidade de referir em várias ocasiões, é da maior relevância que os atores destes mercados tenham uma visão partilhada de desenvolvimento, competitividade e sustentabilidade.

Estes mercados têm estado no centro de diversas transformações estruturais e conjunturais, como sejam a adaptação dos agentes económicos aos desafios da transição ambiental, digital e energética.

Com efeito, o setor dos transportes enfrenta inúmeras pressões como resultado de desafios globais tais como as mudanças climáticas e as crises mundiais disruptivas, que por sua vez reclamam o aparecimento de novas tecnologias e soluções de mobilidade inovadoras.

Numa perspetiva social, a acessibilidade territorial e económica e a confiança nos serviços de transportes são fundamentais.

Por isso a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente aprovada pela Comissão Europeia em 2020, defende que todos os modos de transporte devem ser mais sustentáveis, designadamente através da disponibilização de alternativas num sistema multimodal

e de incentivos adequados para impulsionar as transições ambiental, digital e energética.

De acordo com dados da Comissão Europeia de junho de 2024, entre 1995 e 2019 o transporte de mercadorias cresceu 41% e o transporte de passageiros 31%. No entanto, o transporte de passageiros foi severamente atingido pela pandemia, embora esteja a recuperar desde 2021.

O setor dos transportes também enfrenta problemas relacionados com a falta de mão-de-obra. Na Europa, em 2023, ficaram por preencher um número de vagas correspondente a 10% do número total de motoristas. E face a 2022, estamos perante um aumento de 54% de vagas por preencher e com tendência para aumentar, segundo o IRU - International World Transport Union.

Fatores como as condições de trabalho e as mudanças demográficas, incluindo a concentração nas cidades e o

envelhecimento da população, contribuem para a escassez de mão-de-obra qualificada.

Adicionalmente, a mudança para modos mais sustentáveis, a digitalização e o transporte autónomo conduzem a uma necessidade de requalificação dos profissionais em direção a novas competências como a análise de dados, inteligência artificial e robótica.

O número de mulheres empregadas no setor dos transportes mantém-se baixo, ainda que tenham sido feitos progressos nos últimos 10 anos. De acordo com dados do Eurostat, as mulheres representavam cerca de 20% da força de trabalho nos transportes em 2022.

Importa, pois, tornar o mercado dos transportes diversificado e descarbonizado, onde a complementaridade e articulação modal, a par de uma ainda maior digitalização, podem potenciar ganhos de eficiência progressivamente maiores.

De modo que a União Europeia atinja os objetivos de neutralidade carbónica em 2050, é necessário que todos os modos de transporte sejam mais sustentáveis, o que significa:

- Medidas para reduzir a dependência de combustíveis fósseis, substituindo as frotas atuais por alternativas de emissões nulas ou baixas e promovendo a utilização de energias renováveis;
- Medidas para aumentar o número de passageiros no transporte público e em modos ativos, a par da transferência modal para a ferrovia, designadamente nas mercadorias;
- Internalização de custos externos, tais como a poluição, o congestionamento, o ruído, os acidentes, aplicando, entre outras medidas, o princípio do utilizador-poluidor-pagador.

Num futuro próximo, é de esperar uma utilização mais alargada de novas tecnologias de mobilidade, tais como drones para aplicações comerciais, veículos autónomos, aeronaves movidas a hidrogénio ou transporte elétrico por vias navegáveis.

É certo que os mais recentes movimentos da nova geopolítica parecem colocar em causa todo este caminho já percorrido.

No entanto, julgo que reforçam a necessidade de uma cada vez maior afirmação da União Europeia para assegurar o combate às alterações climáticas, promover o crescimento económico e manter a confiança dos cidadãos nas instituições democráticas e no diálogo e cooperação entre países.

Por isso, o papel do regulador continua a ser o de promover e colaborar no desenvolvimento de um quadro

facilitador para a implementação de medidas de transição ambiental e digital.

É necessário trabalhar no sentido de facilitar os ensaios e tornar o ambiente regulamentar adequado à inovação, nomeadamente no que diz respeito à inteligência artificial, para tornar todo o sistema de transportes mais eficiente e a mobilidade multimodal sem descontinuidades.

A digitalização e a automação têm um enorme potencial para melhorar a segurança, a fiabilidade e o conforto do sistema de transportes, melhorando simultaneamente a competitividade global através de cadeias logísticas eficientes e resilientes.

A digitalização e a automação podem reduzir o número de acidentes causados por erros humanos, o consumo de energia e a poluição, bem como os custos associados ao congestionamento; apoiam uma melhor integração

dos modos de transporte (multimodalidade) e, por último, podem ser o elemento-chave para mudar a propriedade privada para veículos partilhados e aumentar drasticamente as taxas de ocupação.

No entanto, também colocam novos desafios aos prestadores de serviços, especialmente em termos de proteção dos dados pessoais, cibersegurança e aceitação por parte dos utilizadores. A facilitação da inovação não pode implicar a facilitação na proteção dos consumidores.

Os ciberataques podem causar atrasos nos serviços, danos nos sistemas físicos, furto de dados ou mesmo ferimentos ou perda de passageiros. Há também preocupações de que os veículos autónomos possam estar sujeitos a pirataria informática ou sequestro à distância.

Há que promover os chamados serviços de mobilidade multimodais digitais, que são sistemas que fornecem, relativamente a mais que um operador, público e/ou privado, informação sobre a localização dos terminais, horários, disponibilidade e tarifas.

São úteis tanto para os passageiros como para outros intermediários, para comparar diferentes percursos de viagens e preços. Ao facilitarem o acesso à informação, reservas e pagamentos, estes serviços contribuem para aumentar a sustentabilidade, resiliência, eficiência e conforto do sistema de transportes.

Para cumprir esses objetivos, é necessário ultrapassar os desafios relacionados com a disponibilidade e acessibilidade a dados e a falta de interoperabilidade e deficiente cooperação entre os vários intervenientes.

Tal como defendido nas Linhas de Orientação recentemente emitidas pela AMT, tanto na inteligência

artificial como nos serviços digitais, é necessário promover a sua utilização nos Mercados da Mobilidade e dos Transportes de forma segura, ética, transparente, de confiança e responsável.

Transporte rodoviário de mercadorias

No que respeita ao transporte rodoviário de mercadorias é de sublinhar que é insubstituível no fornecimento de bens essenciais e deve ser pensado no âmbito de toda a cadeia logística.

Deve incluir e ser pensado de forma holística, tendo em conta não só o abastecimento de longa distância, mas também a logística urbana, conjugando as infraestruturas portuárias, as capacidades e vocações específicas do transporte rodoviário e ferroviário, as plataformas logísticas e as soluções digitais.

Os recentes acontecimentos internacionais reforçaram a necessidade de antecipação das tendências evolutivas induzidas pela tecnologia, continuando a exigir a adoção de soluções inovadoras de mobilidade e logística, tendo em vista alcançar a resiliência e sustentabilidade ambiental, num contexto de constante adaptação a uma cada vez maior imprevisibilidade.

O novo Regulamento eFTI (e-Freight Transport Information), que será plenamente aplicável a partir de agosto de 2025, estabelece o quadro legal para a troca de informação eletrónica entre os operadores económicos e os Estados Membros em matéria de circulação de mercadorias por via ferroviária, rodoviária, fluvial e aérea na União Europeia.

O regulamento constituirá um passo em frente na transformação digital do transporte de mercadorias na

Europa, com importantes benefícios tanto para os operadores como para as autoridades:

- redução dos custos administrativos nos transportes e logística (de acordo com as estimativas da Comissão Europeia, prevê-se que o setor poupe até 27 mil milhões de euros nos próximos 20 anos);
- melhoria da eficiência global da cadeia logística; e
- uma aplicação mais eficaz das regras do transporte de mercadorias na União, garantindo a disponibilidade de mais dados de qualidade elevada e normalizada.

No caso da mobilidade conectada e autónoma, um dos projetos piloto a desenvolver no âmbito da Comissão Europeia é constituído por corredores transfronteiriços, onde os veículos podem circular fisicamente através das fronteiras e onde a segurança rodoviária, o acesso aos

dados, a qualidade e responsabilidade dos dados, a conectividade e as tecnologias digitais podem ser testados e demonstrados. Dois dos corredores escolhidos são Porto-Vigo e Évora-Mérida.

A Comissão Europeia defende que até 2050 o tráfego ferroviário de mercadorias deve duplicar através de uma cada vez maior integração e articulação dos vários modos em sistemas de transportes intermodais, sem colocar em causa uma concorrência não falseada e o direito à iniciativa económica. Este reforço da ferrovia deverá ser acompanhado de transferência para as vias navegáveis interiores e para o transporte marítimo de curta distância.

Isto não implica que o transporte rodoviário não deva ser apoiado e incentivado e tornado competitivo, porque continua a ser essencial na capilaridade do sistema de transportes, até na distribuição porta-a-porta.

Aliás, dada a estrutura do mercado nacional de transporte rodoviário de mercadorias, assente em pequenas empresas, as exigências são ainda maiores pois necessitam de um esforço adicional para se tornarem competitivas no contexto nacional e europeu.

Está em causa o imperativo investimento em tecnologia, na renovação de frotas e na formação e rejuvenescimento da força de trabalho, sendo que a possibilidade de apoios públicos nacionais e europeus tem de assentar em empresas competitivas e viáveis.

Por outro lado, a AMT tem defendido que as entidades públicas com competências no planeamento e ordenamento do território – como a administração local – devem ter um papel mais ativo na promoção da competitividade do transporte rodoviário de mercadorias. Por exemplo, no planeamento e gestão da logística

urbana, onde as pequenas e médias empresas poderão ter mais oportunidades de desenvolvimento.

Transporte rodoviário de Passageiros

Passando para o transporte rodoviário de passageiros.

Existem provas conclusivas de que a abertura dos mercados criou um ambiente favorável à expansão dos serviços de transporte em autocarro a nível nacional e internacional.

De acordo com a análise efetuada pela AMT no final de 2024, enquanto a procura no transporte ferroviário em Portugal se tem mantido relativamente constante desde 2011, exceto a redução acentuada verificada durante o período COVID-19, e ainda não retomou os níveis de 2019 e dos anos anteriores, no transporte rodoviário o cenário é significativamente distinto.

Apesar da redução registada em 2020, observou-se um crescimento expressivo em 2022 e 2023, atingindo, em 2023, um valor 147% superior ao de 2011. Este aumento na atividade coincidiu com a entrada de um novo operador no mercado, o que contribuiu para um crescimento de 91% na oferta de transporte rodoviário expesso em comparação com 2019.

Como resultado deste crescimento, o transporte rodoviário aumentou a sua quota no mercado de longa distância, em termos do número de passageiros, passando de uma média de 28% no período entre 2011 e 2019 para 51% em 2023.

Por outro lado, tem havido da parte da AMT um importante esforço de capacitação das Autoridades de Transporte Locais, e também dos operadores de transportes.

Este processo teve por objetivo introduzir melhorias nos serviços às populações e na sustentabilidade dos operadores, promovendo a acessibilidade a serviços essenciais por parte de segmentos da população mais desfavorecidas económica ou territorialmente.

Atualmente, dos 278 municípios de Portugal Continental, 214 delegaram totalmente as suas competências de transporte, fazendo com que o número total de autoridades de transportes em 2023 tenha sido de 87 (2 AM – Áreas metropolitanas; 21 CIM – Comunidades intermunicipais e 64 CM – Câmaras Municipais).

Não será de mais sublinhar que a celebração de contratos de serviço público é um processo que se pretende exigente e rigoroso.

Apenas assim pode ser alcançada a melhoria da oferta e da qualidade dos serviços, a clareza das obrigações dos operadores de transportes, os direitos dos utilizadores,

uma melhor utilização dos recursos públicos, uma melhor supervisão e fiscalização do cumprimento de obrigações de serviço público e a concorrência entre operadores pela melhor oferta do mercado.

A gestão do sistema de mobilidade implica, tanto para as autoridades de transportes como para os operadores, a adoção e utilização sistemática e permanente de mecanismos de monitorização do desempenho, a abordagem proativa face a desenvolvimentos tecnológicos, o planeamento de curto e longo prazo, a promoção da literacia da mobilidade, ambiental e digital e capacidade de enfrentar a imprevisibilidade.

De referir que, em particular no serviço público de transporte rodoviário de passageiros temos constatado insuficiências no tratamento de dados.

Tendo em vista a melhoria do processo de recolha de informação e a obtenção de dados com melhor

qualidade, em 2024 a AMT desencadeou um conjunto de ações prévias ao envio do pedido de informação que passaram pelo seguinte:

- Revisão do pedido de informação tendo em vista a sua clarificação e simplificação;
- Elaboração e publicação de um manual de apoio ao preenchimento dos pedidos de informação às autoridades de transportes;
- Realização de sessões presenciais descentralizadas de divulgação e esclarecimento dos pedidos de informação, com as autoridades de transportes, por forma a promover a literacia e a otimização do processo de recolha e validação dos dados.

Estas ações foram muito bem acolhidas pelas autoridades de transportes. Permitiram uma taxa de

resposta aos pedidos de informação da AMT muito superior à registada nos anos anteriores.

Ainda assim, a informação final obtida não se apresenta completa, sobretudo nos indicadores de qualidade, mas também nos indicadores económico-financeiros. A AMT continuará a trabalhar no sentido de melhorar a qualidade da informação.

Por outro lado, a AMT encontra-se a refletir sobre os fatores críticos para os contratos de 2.^a geração sobre obrigações de serviço público no transporte de passageiros.

É essencial uma gestão próxima e exigente do contrato, procurando detetar e corrigir qualquer falha e assim garantir um melhor serviço aos seus utilizadores, com qualidade, segurança, fiabilidade e pontualidade.

Por essa via, a sustentabilidade dos operadores pode ser melhor assegurada e a supervisão do regulador será também agilizada.

Importa desde já começar a planear os contratos de serviço público de nova geração, que se pretendem mais exigentes, mais verdes e mais sustentáveis.

Importa promover a acessibilidade em zonas de baixa densidade e menos atrativas para o investimento, bem como promover a robustez dos agentes económicos.

Em conclusão:

Em linha com um movimento de inovação tecnológica e modelos de negócio disruptivos no transporte rodoviário, a procura por um transporte mais seguro, mais eficiente e mais sustentável aumentou.

A disponibilidade das tecnologias de comunicação digital em todos os modos de transporte constitui uma oportunidade para facilitar a multimodalidade.

A insuficiente cooperação transfronteiriça, as falhas na concorrência intermodal e as barreiras administrativas são motivos para a falta de harmonização ao longo da cadeia logística, que em última análise também representam um obstáculo para a multimodalidade do transporte de mercadorias.

No caso dos passageiros, sistemas inteligentes para a interoperabilidade e multimodalidade e o desenvolvimento da mobilidade como um serviço podem levar a um sistema de transportes integrado que, inclusivamente, pode fornecer soluções de mobilidade porta-a-porta.

Estamos, portanto, perante desafios muito relevantes que tocam toda a estrutura das diversas atividades económicas e da sociedade.

Para assegurar uma maior sustentabilidade do sistema de transportes, sem prejuízo de outros aspetos, nunca é demais reforçar que importa:

- Atuar no ordenamento do território, nos espaços urbanos e rurais, sem o qual nenhum sistema de transportes será eficiente;
- Reinventar as formas de financiamento do sistema, de forma a combater as assimetrias territoriais e a efetiva potenciação da inovação tecnológica, alavancadas pelos contributos da academia e das empresas;
- Apostar nas energias sustentáveis e na inovação tecnológica acessível a todas as pessoas e a todas

as empresas, independentemente da sua dimensão;

- Atuar na integração e complementaridade de serviços locais com infraestruturas ferroviárias e rodoviárias, nacionais e internacionais, de ligação a portos e zonas logísticas e de produção.

Por isso, a AMT, no âmbito dos seus poderes e competências, está a realizar diversos estudos sobre as matérias referenciadas, onde destaco o estudo sobre o financiamento do sistema de transportes como um todo, serviços e infraestruturas, que ficará pronto este ano.

Estamos também a analisar os novos desafios da automação e a identificar projetos piloto sobre a mobilidade autónoma no contexto de Zonas Livres Tecnológicas, que possam servir, com o adequado

financiamento, de espaços de experimentação e investigação na área.

Não posso deixar de vincar a disponibilidade da AMT para colaborar – sem prejuízo do exercício dos poderes de regulação e supervisão – com todos os que atuam nos mercados da mobilidade e nos transportes, no sentido de contribuir para uma resposta consentânea com a dimensão dos desafios que hoje se colocam a todos e a cada um de nós.

Para terminar gostaria de sublinhar que **a pobreza de mobilidade** que não só persiste como se tem vindo a acentuar no interior do País, é um dos principais desafios que se colocam no setor e um dos principais impedimentos à concretização da mobilidade como direito fundamental.

Neste contexto, a AMT, juntamente com cinco municípios (Castelo Branco, Covilhã, Fundão, Belmonte

e Guarda) está a desenvolver um projeto-piloto de mobilidade no eixo da Beira Interior, considerando a integração operacional e tarifária de todos os modos de transporte, incluindo o transporte flexível e a pedido.

Muito obrigada pela atenção e votos de bom trabalho!