

## 2<sup>a</sup> Reunião de Stakeholders – Portugal (continuação)



## Pergunta nº1

*“Seria Importante conhecer/explicar quais as plataformas existentes (de empresas em Portugal) em contrapartida com as plataformas que existem nos mais variados sítios, como por exemplo Barcelona, Áustria, Finlândia, entre outros. Uma vez que é fácil alugar plataformas, as plataformas não deveriam ser compradas preferencialmente, em leasing...”*

Resposta de Jorge Bandeira: Obrigado pelo comentário. Estamos a organizar esse tipo de informação no Baseline Assessment Report do projeto.

## Pergunta nº2

*“Do vosso ponto de vista quais são os elementos e tendências despoletados por esta crise que irão ser retidos na “nova normalidade”?”*

Resposta de Jorge Bandeira: A redução temporária do uso do Transporte Público (atualmente usa quem necessita e não quem quer). O fomento da micromobilidade, novas estratégias de transporte a pedido, reservas com antecedência de lugar e novas ferramentas de planeamento de rotas com menor exposição. Obviamente o teletrabalho incluindo organização de eventos online como este, terá um impacto muito significativo na procura.

## Pergunta nº3

*“O aumento da resiliência do sistema de transportes não terá de estar ligado ao modelo de concessão adotado? Numa lógica de serviço público, o risco das variações da procura e as limitações impostas pelo distanciamento social não terão de estar, por defeito, do lado da autoridade de transportes? Obrigado!”*

Resposta de Jorge Bandeira: Concordo mas claro, com a definição de algumas regras e limites. A redução da procura resultante de uma redução da oferta desproporcional do operador privado é um efeito que terá de ser considerado.

## Pergunta nº4

*“A promoção da mudança de comportamentos do privado (propriedade) para o público (utilização) deverá ser também equacionada ao nível do planeamento urbano, por exemplo a devolução do espaço público ao cidadão, retirando o privilégio ao automóvel. Como tem sido a articulação entre as empresas de transporte, as autoridades de transporte e as autarquias a este nível?”*

Resposta de João Marrana: Não existe um comportamento uniforme em todas as cidades. Em todo o caso, importará referir que na maior parte das cidades a tendência tem sido aumentar o espaço dedicado aos peões e aos modos suaves, reduzindo o espaço atribuído ao tráfego banalizado. Está em preparação um documento da Comissão de Transporte e Vida Urbana da UITP, designado por “Pandemic crisis and mobility strategies” que aborda o tema e apresenta também exemplos interessantes.

## Pergunta nº5

*“A falta de contacto entre operadores de Transportes Públicos (autocarros) e os utentes dos mesmos, parece-me que está na origem de uma grande quebra por parte dos operadores, por terem reduzido ou mesmo acabado com carreiras de TP no EM, deixando os utentes sem alternativas. Neste caso estou a falar da Região Oeste, onde não se passa o mesmo que nas grandes cidades. Acabou o confinamento e não voltaram a repor as carreiras que existiam antes do EM. Passaram-se 2 ou 3 dias e perante a falta de oferta de TP, os utentes foram obrigados a encontrar outras soluções de transporte para se deslocarem para os seus trabalhos diários. Os operadores tiveram uma quebra enorme, alegando que não tinham clientes e acabaram com as carreiras, não se apercebendo que foram eles os culpados da situação em que se encontram agora. Não previram o futuro, não tiveram uma estratégia de marketing para voltar a ter clientes. Não basta dizer à população que podem viajar em segurança nos seus autocarros, se não disponibilizam esses mesmos autocarros...”*

Resposta de João Lino: Os operadores de TP lutam diariamente para conseguir manter a sua operação sustentável a vários níveis e também ao nível económico, tal como têm feito ao longo das últimas décadas.

Nos tempos mais recentes houve uma clara e evidente aproximação de operadores e autoridades que gerem os transportes, numa tentativa de se encontrarem soluções que proporcionem às populações serviços essenciais e que, sejam economicamente sustentáveis.

Não partilho da sua visão de que o afastamento dos clientes/utentes e dos operadores esteve na origem de um suicídio por parte dos operadores. Creio que o suicídio é do sistema, e não de A ou B, e obviamente os operadores serão os que numa primeira fase sofrerão o maior impacto. Compreenderá ainda que, os operadores numa situação como aquela que temos vivido, em que as quebras de procura superam os 80% e, conseqüentemente as receitas daí decorrentes, não permite aos operadores manterem alguns serviços sem a ajuda financeira das respetivas autoridades.

Certamente este não é o quadro vivido nas grandes metrópoles, em que os transportes são públicos e que, no fim de cada ano, as perdas registadas são quase que como automaticamente compensadas. Bastará aceder aos dados existentes.

Infelizmente nos restantes territórios os mecanismos de compensação e as verbas disponíveis para tal são as que são e, conseqüentemente vivemos todos os problemas que bem conhece.

Acredito que têm sido dado passos claros numa logica diferente e que, muitos dos problemas vividos por todos (falta de sustentabilidade económica por parte dos operadores, capacidade de resposta às populações autoridades e falta de resposta às necessidades individuais pro parte dos utilizadores) serão ultrapassados.



## Pergunta nº6

*“2019 teve um dos maiores crescimentos de passageiros transportados de comboio em Portugal, principalmente as redes de comboios urbanos: 18%. Só existem três redes de Urbanos no país: Porto, Lisboa e Coimbra, que levam os passageiros do tráfego Urbano e Regional diretamente das cidades e vilas periféricas até aos centros destas três cidades. Há 25 anos o projeto Metro Mondego era ferroviário e tinha como principal vantagem permitir a circulação daqueles veículos na rede ferroviária nacional reforçando no futuro distante a coesão da rede regional. Acontece que o projeto Metro Mondego passou a ser rodoviário perdendo a possibilidade de partilha de infraestrutura referida acima e obrigando a efetuar um transbordo em Coimbra-B para todos os Urbanos/Regionais. Uma vez que o novo projeto é mais flexível em termos de traçado, e que o tráfego ferroviário cresce exponencialmente, porque não é equacionada a manutenção da Estação de Coimbra (vulgo Estação Nova)?”*

Resposta de João Marrana e Pedro Jesus: O projeto desenvolvido para o Sistema de Mobilidade do Mondego e oportunamente aprovado integra o atual corredor ferroviário Coimbra Centro – Coimbra B na rede Metrobus. Já em anteriores contactos lhe foram expostas as vantagens e razões que levaram a essa decisão pelo que entendo redundante uma repetição dos argumentos tendo presente que nas anteriores interações não se constatou alteração da opinião nem do autor da questão nem da Metro Mondego.



## Pergunta nº7

*“Desde já agradeço as apresentações. A minha preocupação prende-se com a região de Coimbra, pelo que pergunto se os operadores locais estão disponíveis para criar uma plataforma única de forma a serem servidos com a qualidade e rapidez que todos pretendem.*

*Estamos a falar a nível nacional e internacional, quando ainda não resolvemos a nível regional. Acho que primeiro devemos resolver as necessidades mais prementes dos nossos Municípios.”*

Resposta de Jorge Bandeira: Obrigado pelo comentário. Não obstante partilhar das suas preocupações a nível regional, creio que teremos de trabalhar em simultâneo numa solução integradora de forma a potenciar o efeito de rede. Por exemplo, num serviço integrado um município poderia beneficiar de um serviço interregional de outro operador desde que a linha cruze a sua zona. Convém ainda não esquecer que na região existe uma percentagem considerável de cidadãos que residem num concelho e trabalham noutros concelhos ou distritos (Aveiro, Coimbra, Leiria), além das deslocações esporádicas ou frequentes para efeitos de saúde por exemplo.



## Pergunta nº8

*“Qual o papel dos SMTUC nesta variável, uma vez que é o principal operador.*

*E no futuro qual o papel do Metro-Mondego? Não vi estes assuntos serem debatidos e para Condeixa é o que mais me preocupa.”*

Resposta de João Marrana, Pedro Jesus, Jorge Brito: Têm vindo a ser efetuados contactos relativamente frequentes entre a Metro Mondego e os SMTUC visando potenciar mutuamente o serviço que será futuramente prestado por cada uma das entidades.

Estas interações têm vindo a centrar-se sobretudo na articulação física das redes, por forma a garantir um rebatimento facilitado dos passageiros entre as respetivas redes,

e na integração bilhética e tarifária, criando um novo tarifário, válido em todos os modos cujas tarifas são dependentes da origem e do destino da viagem mas independentes do número de transbordos efetuados. Deste modo pretende-se maximizar a capacidade de atração de novos clientes para o transporte público e mitigar quaisquer inconvenientes que possam estar associados ao ajustamento da rede que os SMTUC irão eventualmente efetuar.



## Pergunta nº9

*“Não ouvi nas apresentações ou nas questões aqui colocadas, nada sobre a procura. Penso que acabou o tempo de os clientes de Transportes Públicos caírem do céu para os operadores. A falta de controlo e de previsão da procura está na base de todos os problemas de planeamento do setor de transportes. Não há sistema, tradicional ou moderno, que sobreviva sem saber quantas pessoas querem ir hoje de A para B. Qualquer ferramenta de Maas deve tentar aferir as necessidades de transporte, “agarrando” de alguma forma os clientes, para depois poder planejar eficientemente a oferta de transporte.”*

Resposta de Jorge Bandeira: Faz parte do conceito de MaaS a disponibilização de informação não só da oferta mas também informação sobre procura para que o serviço se ajuste às necessidades do cidadão. Assume-se que esta oferta qualitativa induz a um aumento da procura geral por transporte não individual que compensará o risco da divulgação de informação, perda de identidade comercial etc.