

## A tecnologia como *driver* da simplificação no acesso e utilização do transporte público

A transferência modal do transporte individual para o transporte público só é possível quando o sistema de transportes responder às diferentes necessidades das pessoas que precisam/querem deslocar-se. Estou muito consciente que esta é uma constatação que encerra várias dimensões. Mas há uma que importa evidenciar – a necessária **simplificação no acesso e utilização**.

É essencial, na minha opinião, que quem precise/queira utilizar o sistema de transportes o compreenda, saiba como aceder, entenda os tarifários aplicáveis e os horários praticados, independentemente da heterogeneidade do território e do operador e/ou do modo de transporte. Porque, objetivamente, para quem precisa de se deslocar, escolher fazê-lo de transporte público deve ser tão natural e conveniente como hoje o é utilizar o seu transporte individual.

Nesta simplificação a dimensão tecnológica é chave – a **interoperabilidade e a intermodalidade**.

Este caminho tem vindo a ser trilhado com **sucesso** na área metropolitana de Lisboa. Um território subdividido em dezoito municípios, com cerca de 3 mil km<sup>2</sup> e 2,9 milhões de habitantes, onde operam múltiplos operadores de transportes, públicos e privados, que exploram serviços de transporte público de passageiros nos modos ferroviário, metropolitano, fluvial e rodoviário.

No entanto, para quem utiliza a rede de transportes da área metropolitana de Lisboa estas diferenças não existem. Todos os operadores e modos estão interligados por um sistema interoperável e intermodal, de abrangência metropolitana. Hoje um mesmo suporte físico pode ser carregado simultaneamente com títulos ocasionais (*zapping*) e frequentes (navegante municipal ou metropolitano). Hoje, com um mesmo título, é possível viajar em qualquer modo de transporte, o número de vezes que forem necessárias, em qualquer um dos dezoito municípios que constituem a área metropolitana de Lisboa (navegante municipal), ou em todos (navegante metropolitano) e simultaneamente aceder a outros serviços complementares de mobilidade (*last mile*).

Será possível termos algo assim a nível nacional?

Antes de responder à questão, é importante dizer, se dúvidas houvesse, que não tem sido um processo simples e rápido. Tem sido um percurso longo e complexo feito de esforços de

integração tecnológica, de consensualização de opiniões, de mudanças de paradigma e de alterações legislativas<sup>1</sup>, sem esquecer o **investimento público** realizado. Acresce que desta jornada resultou uma visão e estratégia de futuro comum e integrada para a mobilidade na área metropolitana de Lisboa. Estratégia essa que se mantém atual e em curso e que assenta, nomeadamente:

- i) num sistema de bilhética interoperável, integrador dos diferentes sistemas dos operadores e
- ii) num sistema tarifário, acessível, intermodal e simplificado.

Não é possível falar de simplificação, de interoperabilidade e de intermodalidade, sem falar da entrada em vigor, a 1 de abril de 2019, de **um novo sistema tarifário** na área metropolitana de Lisboa – o navegante<sup>2</sup>. O sistema existente até então, complexo, com dezenas de títulos combinados, com peso no orçamento familiar das pessoas, deu lugar a um novo sistema:

- i) Mais abrangente - os títulos criados ao abrigo do novo sistema tarifário passaram a poder ser utilizados:
  - em todo o território da área metropolitana de Lisboa (e não somente em um terço desta área, tendo como referência os anteriores intermodais);
  - em todos os modos e em todos os operadores de transporte público de passageiros;
  - por todos os habitantes da área metropolitana de Lisboa (e não somente dois terços com os antigos intermodais);
- ii) Descomplicado - para utilizadores frequentes passaram a existir apenas dois títulos, um de abrangência municipal e outro de abrangência metropolitana (sobre estes títulos podem recair bonificações);
- iii) Mais acessível – os títulos de abrangência municipal e metropolitana passaram a ter um custo de 30 € ou 40 €, respetivamente, sendo que as famílias passaram a pagar apenas 80 € (sobre estes títulos podem recair bonificações);

---

<sup>1</sup> Com destaque para:

- a transferência de competências (e respetivo envelope financeiro) para as autarquias locais e entidades intermunicipais - o que permitiu alargar as competências de Autoridade de Transportes para todos os modos e operadores de transporte de âmbito intermunicipal e metropolitano, fossem privados ou públicos e
- a criação do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos a nível nacional - o que permitiu concretizar a medida de redução tarifária sem precedentes lançada a 1 de abril de 2019.

<sup>2</sup> Não teria sido possível de operacionalizar se o sistema de bilhética não fosse integrado, interoperável e intermodal

Esta medida representou uma verdadeira revolução na vida das pessoas. Os resultados foram expressivos (+20% nos níveis de procura), demonstrando o sucesso da medida como **política indutora de utilização dos transportes públicos**. E pese embora esta evolução tivesse sido interrompida em consequência da pandemia Covid-19<sup>3</sup>, a tendência de simplificação e integração (seja de processos, sistemas ou tarifários) deve ser **continuada, potenciada e ampliada**.

Respondendo à questão que formulei atrás, sim é possível termos uma plataforma tecnológica de bilhética intermodal de âmbito nacional, que permita a interoperabilidade entre os sistemas existentes e futuros. Foi possível num território com cerca de 3 mil km<sup>2</sup>. Será possível num território com cerca de 92 mil km<sup>2</sup>.

Porque o objetivo continua a ser trazer mais pessoas ao transporte público. Porque continua a ser crucial que o transporte público se adeque às necessidades das pessoas e se adapte aos novos padrões de mobilidade.

E sendo a estratégia clara e o objetivo comum, importa alinhar respostas e eliminar os obstáculos à sua concretização. Como? Inquestionavelmente, com cooperação - entre as entidades gestoras dos sistemas de bilhética e as autoridades de transporte. Porque existem realidades a diferentes velocidades, regiões em diferentes estágios de interoperabilidade e integração. Porque existem sistemas de bilhética e estruturas de dados diversas, lógicas tarifárias distintas e áreas de descontinuidade tarifária ao longo do território nacional.

Os alicerces do projeto **1Bilhete.pt**<sup>4</sup>, apresentado em Coimbra no passado dia 10 de fevereiro de 2023, são a cooperação e a partilha. A partilha de experiências e soluções, a partilha de arquiteturas de referência, especificações e ferramentas, a cooperação tendo em vista a criação de uma base comum, uma **plataforma tecnológica de bilhética intermodal, de âmbito nacional**.

É esta partilha e cooperação que permitirá colocar todas as regiões na mesma bitola e ritmo. Vai permitir atalhar caminhos, reduzir esforços, convergir e alavancar projetos de inovação e desenvolvimento em curso e/ou planeados. Porque se um determinado investimento for feito numa região faz sentido partilhar essa experiência e conhecimento

---

<sup>3</sup> A recuperação integral ainda não aconteceu, sendo até expectável que possa não vir a acontecer.

<sup>4</sup> O projeto tem como dinamizador e coordenador deste projeto o IMT, que tem jurisdição sobre todo o território nacional. A TML e os TIP integram o desenvolvimento deste projeto, atendendo à dimensão, abrangência e experiência detidas enquanto responsáveis pelos sistemas de bilhética das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. As três entidades vão trabalhar de forma colaborativa na partilha de recursos e conhecimento. Qualquer entidade com competências ou atribuições em matéria de sistemas de bilhética pode aderir ao projeto.

com as restantes. Porque não faz sentido circunscrever o retorno de investimentos públicos a uma região quando os desafios não são regionais, mas sim nacionais.

Esta partilha e cooperação permitirá **capitalizar e racionalizar recursos humanos e financeiros**. Permitirá eliminar fronteiras geográficas. Permitirá responder de uma forma concertada aos desafios. Independentemente das heterogeneidades tecnológicas intrínsecas. E harmonizadas que estejam as questões tecnológicas, será possível, então, **gizar soluções integradas de mobilidade**, sempre numa lógica nacional. Independentemente das fronteiras regionais. Independentemente do local de origem e destino. Independentemente do modo. Independentemente da forma de acesso ao sistema e pagamento dessa deslocação<sup>5</sup>.

Embora o projeto se centre essencialmente nos desafios tecnológicos, é minha convicção que é preciso ir mais além. É necessário analisar, de uma forma holística, todas as questões tarifárias e de repartição de receitas que se impõem. Seja numa lógica de intermodalidade entre regiões. Seja numa lógica futura de criação de um tarifário de âmbito nacional.

Como se operacionaliza a repartição de receita e a compensação tarifária de títulos de âmbito nacional? Este parece ser o “nó górdio” da equação.

O caminho, diz-me a experiência, não será fácil, ainda assim é inevitável percorrê-lo se queremos alcançar a necessária simplificação no acesso e na utilização do sistema de transportes públicos.

A ambição é do tamanho do objetivo a concretizar. A ação tem de acompanhar.

A transferência modal é necessária. As metas climáticas são desafiantes e o tempo está a contar. Haja foco, persistência e investimento para operar esta mudança. Mudança que já está a acontecer. Não é futuro. É presente.

### **Sónia Alegre**

Vogal do Conselho de Administração da  
TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa

---

<sup>5</sup> Numa primeira fase pretende-se que, com um mesmo suporte (físico), seja possível carregar títulos de qualquer região. Numa segunda fase o objetivo será que esta funcionalidade seja também disponibilizada em aplicações de bilhética móvel (desmaterializado). Por último, disseminar a utilização de cartões bancários em todo o sistema, a nível nacional.