

GRUPO PARLAMENTAR



PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 104/XIV/1ª.

Promoção efetiva dos transportes coletivos em todo o território nacional

A criação do Passe Social Intermodal foi impulsionada pela Revolução de Abril e representou um elemento fundamental na política de transportes, proporcionando um conjunto de benefícios sociais, económicos e ambientais. Este passe é, por isso, essencial para a política de mobilidade, para a qualidade de vida das populações e para o desenvolvimento do país.

No entanto, ao longo dos anos, fruto do desinvestimento e da desvalorização de que foi alvo por sucessivos Governos, este passe foi deixando de acompanhar a evolução que ocorreu a nível de mobilidade e das necessidades e deixou de estar adaptado à realidade do dia-a-dia dos cidadãos.

Com vista à promoção da mobilidade coletiva, o Partido Ecologista Os Verdes tem vindo a defender um conjunto de medidas, como o aperfeiçoamento e o alargamento do Passe Social Intermodal, preços socialmente justos, aumento da oferta, da qualidade, do conforto e da segurança dos transportes coletivos, com horários ajustados às necessidades das populações, a contratação dos trabalhadores necessários e o combate à privatização do sector dos transportes, entre muitas outras.

Relativamente ao incentivo à utilização dos transportes públicos, o PEV já fez aprovar, em sede de Orçamentos do Estado, o desconto de 25% nos passes 4_18 e Sub23 sem condição de recursos, e também a possibilidade de

dedução, em sede de IRS, do valor total do IVA pago na compra de passe, além de propormos ao Governo que fossem tomadas outras medidas tendentes a tornar o preço do passe social mais atrativo.

É igualmente nesta ótica de promoção da mobilidade coletiva que se inserem as inúmeras iniciativas do PEV relativamente ao transporte ferroviário, pela potencialidade que tem na fácil e rápida mobilidade dos cidadãos, na mitigação das alterações climáticas e no combate às assimetrias regionais, tornando as diferentes regiões do país mais próximas e acessíveis.

Após muitos anos de lutas a reivindicar a redução do preço dos transportes, o Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos transportes públicos foi criado através do Orçamento do Estado para 2019 (Artigo 234.º), tendo origem na consignação ao Fundo Ambiental de 104 milhões de euros provenientes do adicionamento sobre as emissões de CO2 previsto no artigo 92.º - A do Código dos Impostos Especiais de Consumo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 73/2010, de 21 de junho.

Este programa representou uma significativa redução do preço dos transportes, sobretudo com maior alcance nas Áreas Metropolitanas, dando, assim, finalmente, resposta a uma reivindicação antiga do PEV, das populações, dos utentes e das autarquias.

Desta forma, a partir de 1 de abril de 2019, ficou instituído para as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, um passe municipal no valor de 30 euros e um passe metropolitano no valor de 40 euros, e a gratuitidade do passe até aos 12 anos, além de se manterem os passes 4_18, Sub23 e Social+. Instituiu igualmente um passe família que, na Área Metropolitana de Lisboa se encontra em vigor desde agosto e, na Área Metropolitana do Porto, aguarda-se ainda a sua entrada em vigor.

Este foi um passo significativo que rompeu com a política de desinvestimento nos transportes das últimas décadas, com particular incidência durante o Governo PSD/CDS, em que assistimos a aumentos brutais dos preços, à degradação da oferta e da qualidade, à supressão de carreiras, à redução da

velocidade das composições do Metropolitano de Lisboa e do aumento do tempo de espera, ao encerramento de quilómetros de linha ferroviária, à não aquisição de material circulante, à redução do número de trabalhadores, assim como à preparação das empresas de transporte para a sua privatização, situação que foi possível reverter no início da anterior legislatura, com o contributo do PEV.

Contudo, para que esta medida seja inteiramente bem-sucedida e se concretize a mudança de paradigma por que lutamos há muito, é fundamental que as reduções tarifárias atinjam todo o seu potencial e se prossiga o caminho que falta percorrer para que haja efetivamente uma aposta na promoção dos transportes públicos, concretizando o direito à mobilidade e contribuindo para o combate às alterações climáticas e para a coesão territorial em todo o país.

Não se pode ignorar que o sector dos transportes é o principal responsável pelo elevado consumo energético do país, daí a importância da promoção do transporte coletivo, essencialmente do ferroviário que, como se sabe, é mais amigo do ambiente, tendo em vista a diminuição da importação de combustíveis fósseis, face aos objetivos de descarbonização assumidos pelo país e que urge concretizar.

Face à evolução no que diz respeito às reduções tarifárias nos transportes públicos, há um conjunto de aspetos que importa ter em conta e assegurar e é nesse sentido que vai o presente Projeto de Resolução, com vista a uma real promoção dos transportes coletivos em todo o país.

A realidade evidencia-nos que, apesar desta evolução, os níveis de investimento nos transportes públicos não são ainda suficientes e não respondem cabalmente aos interesses das populações.

Importa destacar que o preço dos títulos de transporte e a oferta são fatores determinantes para que os cidadãos utilizem o transporte coletivo em detrimento do automóvel particular e, nesse sentido, é preciso criar condições

para que os cidadãos optem pelos transportes públicos, por forma a alterar o paradigma da utilização do transporte individual, particularmente nos movimentos pendulares.

Como bem se sabe, são os utentes que garantem a sustentabilidade das empresas de transporte e o preço e a oferta são decisivos para atingir esse objetivo. Podemos dar o exemplo da perda de cerca de 12% de passageiros nos transportes coletivos entre 2011 e 2015, quando houve aumentos brutais nos tarifários e um corte dramático na oferta. Em sentido inverso, com a redução do preço dos passes, o Navegante na região de Lisboa registou cerca de 150 mil novos títulos até setembro de 2019, face ao período homólogo de 2018 e o Andante na região do Porto registou mais de 14 mil novos passes.

Segundo a Área Metropolitana de Lisboa, em outubro de 2019 foram transportados mais de 61 milhões de passageiros, tendo por base a validação do sistema de bilhética, comparando com o período homólogo de 2018, tendo havido um aumento de 23% das validações registadas. Nestas viagens, 86% dos passageiros utilizaram títulos do tipo passe e os restantes recorreram a títulos ocasionais.

Desde a implementação do novo sistema tarifário, entre abril e outubro de 2019, foram transportados mais 52 milhões e 400 mil passageiros, face a igual período de 2018, o que representa um aumento de quase 20%. Desde a entrada em vigor do passe família na Área Metropolitana de Lisboa, em agosto de 2019, foram abrangidos 5700 agregados, correspondendo a cerca de 27 mil pessoas.

Por outro lado, não se pode ignorar que a oferta de transportes públicos fora das Áreas Metropolitanas é muito reduzida face às necessidades, empurrando milhares de cidadãos para o transporte individual, por falta de alternativa.

As populações das regiões mais desfavorecidas em termos de transportes têm igualmente necessidades de mobilidade e, se não há oferta de transportes coletivos, é preciso inverter essa situação. Nesse sentido, o Programa de

Apoio à Redução Tarifária deve assumir-se como um mecanismo de coesão territorial que garanta a equidade em todo o território nacional.

É, pois, evidente que é preciso alargar a oferta ao resto do país, para além das Áreas Metropolitanas, e o Programa de Apoio à Redução Tarifária tem de ter em conta as deslocações pendulares nas Comunidades Intermunicipais e destas para as Áreas Metropolitanas.

Importa também ter em conta que a Administração Central transferiu para as autarquias competências relativas ao transporte público rodoviário, através do Regime Jurídico do serviço Público de Transporte de Passageiros, mas sem as verbas adequadas para tal. O modelo que aí ficou consagrado é rejeitado pelo Partido Ecologista Os Verdes pois não se apresenta como o mais apropriado nem justo.

Assim, as Áreas Metropolitanas e as Comunidades Intermunicipais respondem a competências para as quais não estão devidamente preparadas, devendo o Governo tomar medidas que permitam libertar as autarquias dessas limitações e constrangimentos.

Com vista à igualdade em todo o país, o Governo deverá tomar as diligências necessárias para que exista uma real oferta de transportes coletivos e para que o princípio dos valores máximos dos passes aplicados nas Áreas Metropolitanas seja uma realidade em todo o território nacional, devendo haver, desta forma, um valor máximo de 30 euros para os passes municipais e de 40 euros para os passes dentro de cada Comunidade Intermunicipal.

Obviamente, não se pode descurar o facto de haver muitas regiões no país que não estão dotadas de uma efetiva rede de transportes coletivos que dê resposta as necessidades e, nesse sentido, o Programa de Apoio à Redução Tarifária deve assumir-se como um mecanismo de coesão territorial que garanta a equidade em todo o território nacional.

Não se pode também descurar que o transporte rodoviário é assegurado por empresas privadas em muitas localidades do país e a preços elevados, situação que resultou em grande parte da privatização e desmantelamento da Rodoviária Nacional, consequências que deverão alertar o Governo para as opções que devem ser evitadas.

São várias as empresas de transporte que evidenciam uma clara falta de investimento. A nível da Transtejo e da Soflusa, ao longo dos últimos anos, temos assistido a uma deterioração continuada, em que os horários não são cumpridos, os navios estão degradados, tem havido um investimento ínfimo na manutenção e na reparação, havendo navios parados a aguardar reparação, faltam embarcações e, frequentemente, são suspensas ligações, particularmente nas horas de ponta, o que leva a consequentes atrasos, situações que levaram o Grupo Parlamentar do PEV a apresentar na anterior legislatura um Projeto de Resolução com vista à promoção de um Serviço Público de qualidade e eficiente no Transporte Fluvial da Transtejo e Soflusa.

Os Metros de Lisboa e do Porto, assim como a CP - Comboios de Portugal, exigem, há anos, um reforço das composições que continuam a ser insuficientes face às necessidades, assim como é imprescindível o investimento no alargamento da rede. Apesar de vários anúncios no sentido da resolução destas situações, os problemas são diários e continuam a trazer transtornos constantes aos utentes.

A contratação do serviço público com a CP deve garantir o investimento no material circulante há muito necessário e nas infraestruturas.

Refira-se também a falta de trabalhadores nas empresas de transportes em diversas áreas, designadamente na reparação e manutenção, para colocar os transportes ao serviço das populações, situação que motivou a proposta do PEV em sede do Orçamento do Estado para 2019 da contratação de trabalhadores para a EMEF- Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário S.A. - que, infelizmente, foi rejeitada, apesar de ser de imprescindível.

Na discussão desta matéria não podem ficar de fora as opções constantes do Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030) que, apesar de conter algumas melhorias comparativamente com o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI) do anterior Governo, prosseguem um caminho que não responde totalmente aos interesses e necessidades do país e das populações, sendo essencial haver mais investimento e que esse investimento seja efetivamente concretizado.

Obviamente, é também tempo de pôr fim às Parcerias Público-Privadas que mais não são do que um negócio ruinoso para o país e que, ao longo de 2019, se prevê que custem cerca 1,6 mil milhões de euros ao Estado (as PPP rodoviárias terão um custo estimado de 1,518 milhões de euros e as ferroviárias custarão 54 milhões de euros).

Importa ainda referir que a introdução de portagens nas ex-SCUT constituiu uma grande injustiça para as populações afetadas e um rude golpe no tecido económico e agravou as já difíceis condições de vida de todos aqueles que, sem alternativas, circulam nestas vias diariamente.

Acresce o facto de a sua introdução ter sido feita ao arrepio dos interesses das populações, do tecido económico e de qualquer perspetiva de crescimento planeado e sustentado.

Não menos importante é o facto de os transportes e as infraestruturas não garantirem ainda os direitos das pessoas com necessidades especiais onde se incluem as pessoas com mobilidade reduzida ou condicionada, representando a existência de obstáculos ou barreiras um grave atentado à qualidade de vida, pelo que a sua eliminação contribuirá decisivamente para proporcionar condições iguais a todos os cidadãos.

Por conseguinte, a par do passo importantíssimo que representa o Programa de Apoio à Redução Tarifária, é fundamental aprofundar a vontade e os meios para que esta medida tenha um alcance maior, haja mais oferta de transportes

como as populações precisam, dê a resposta de âmbito nacional que se impõe e que se dê resposta concreta às necessidades e problemas na aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária.

É fundamental que este programa não represente qualquer impedimento ao acesso à redução tarifária, nem represente qualquer fator de iniquidade entre as várias áreas geográficas do país, pois uma das suas premissas deve ser justamente a coesão social e territorial.

Face ao exposto, Os Verdes reafirmam que a aposta deve ser na mobilidade coletiva e numa eficaz rede de transportes, que vá ao encontro das necessidades das populações, designadamente nos movimentos pendulares, com horários adequados e a preços socialmente justos, contrariando a degradação e o subfinanciamento dos vários meios de transporte.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Partido Ecologista Os Verdes apresenta o seguinte Projeto de Resolução

A Assembleia da República delibera recomendar ao Governo que:

1. Tome as diligências necessárias com vista à implementação do princípio das reduções tarifárias em todo o território nacional, tendo como base o valor máximo de 30 euros para passes municipais e de 40 euros para passes regionais.
2. Tome as diligências necessárias com vista à identificação das dificuldades e constrangimentos na aplicação do PART com vista à sua célere resolução, em articulação com as autarquias e as Comunidades Intermunicipais.
3. Tome as diligências necessárias com vista à identificação das carências de transportes coletivos com vista à sua resolução, em articulação com as autarquias, com as Comunidades Intermunicipais e com as empresas de transporte que operam nas respetivas regiões.

4. Envide todos os esforços para que o Programa de Apoio à Redução Tarifária não represente qualquer impedimento ao acesso à redução tarifária, nem represente qualquer fator de iniquidade entre as várias áreas geográficas do país.
5. Continue a garantir os apoios à manutenção ou introdução, em todo o país, dos descontos nos títulos de transporte relativos aos passes de criança, 4_18, Sub23, e +65.
6. Diligencie no sentido do levantamento dos bloqueios e constrangimentos à contratação de trabalhadores para o sector dos transportes nas diversas áreas, designadamente a operacional, a manutenção e reparação e as bilheteiras.
7. Inclua, no Programa Nacional de Investimentos 2030, um aumento do investimento público que vá ao encontro dos interesses do país e das populações.
8. Promova um processo de contratualização do transporte rodoviário de passageiros com vista a aprofundar as medidas de redução tarifária e a melhoria da oferta, em articulação com as autarquias.
9. Aplique o devido financiamento, na contratualização com a CP, que garanta a necessária redução tarifária em todo o país, no plano das ligações ferroviárias urbanas, suburbanas e regionais e o aumento da oferta.
10. Tome as diligências necessárias com vistas à abolição das portagens existentes nos troços correspondentes à ex-SCUT.
11. Desenvolva as ações necessárias com vista à garantia da acessibilidade plena aos transportes coletivos por parte de cidadãos com mobilidade condicionada ou reduzida, envolvendo as entidades com interesse na

matéria, nomeadamente organizações de pessoas com deficiência e as comissões de utentes.

12. Promova campanhas de informação e de sensibilização sobre os benefícios da utilização dos transportes coletivos, em particular nas deslocações pendulares.

Palácio de S. Bento, 22 de novembro de 2019

Os Deputados,

José Luís Ferreira

Mariana Silva