

## O PREÇO ERA UMA BARREIRA À UTILIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

O enorme e inegável aumento do número de PASSES vendidos e o correspondente aumento de passageiros, nomeadamente nas duas Áreas Metropolitanas, na sequência da redução tarifária nos transportes, permite, desde logo, retirar uma conclusão: **o preço era uma barreira à utilização dos transportes coletivos.**

Tomando o exemplo da área Metropolitana de Lisboa, em apenas dois meses – abril e maio – o número de passes vendidos aumentou, em relação a 2018, cerca de 20% e a venda dos cartões Lisboa Viva disparou para mais de 70%, valores que demonstram bem que há (e sempre houve) **procura** e que esta é **sustentável**. São mais 143 mil passageiros a usufruir da rede de transportes, sendo espetável que estes valores continuem a subir com a criação, previsível em agosto, do passe Navegante Família, em que apenas dois membros de um agregado familiar terão de comprar o passe, sendo gratuito para os restantes.

A redução tarifária dos títulos mensais e a possibilidade da sua utilização nos diferentes modos de transporte constituem medidas há muito reclamadas para trazer, novamente, passageiros para os transportes coletivos, simplificando a sua utilização e aumentando o rendimento disponível das famílias.

No entanto, como de algum modo era previsível, nem tudo está a correr como seria desejável havendo a necessidade de ser assegurada uma maior disponibilidade dos meios existentes ao nível dos diferentes modos de transportes, nomeadamente o ferroviário e o fluvial, de forma adequar a **oferta** existente à reconhecida crescente **procura**, acautelando-se indesejáveis situações de rotura.

Num momento em que do ponto de vista ambiental é imperativa a redução das emissões no setor dos transportes, em que Portugal ratificou o Acordo de Paris comprometendo-se a ser neutro em emissões de carbono até 2050 e, simultaneamente, numa altura em que as gerações mais novas estão mais disponíveis para adotar outros tipos de mobilidade em alternativa ao transporte individual, será **imperdoável perder-se esta oportunidade por insuficiência da oferta**, nomeadamente nas deslocações de média distância e de transporte de massas, como é o caso do modo ferroviário, incluindo os Metropolitanos.

Independentemente de uma análise mais rigorosa (já em curso) das causas que, ao nível ferroviário, contribuem para uma indistigável insuficiência dos meios existentes, **é para a ADFERSIT imperioso e urgente melhorar a disponibilidade do material circulante**, tendo em conta a natural expectativa dos passageiros por um meio de transporte rápido, fiável e seguro, o que não se coaduna com a deterioração da qualidade do serviço atualmente oferecido.

Há ainda que acautelar e refletir sobre a aquisição de novo material circulante tendo em conta o ciclo de vida das unidades existentes e a pressão positiva crescente no material de tração elétrica, fruto das eletrificações da rede ferroviária em fase de conclusão.

Continuando a defender que a Linha de Cascais deverá ser essencialmente tratada como um elemento suburbano dos municípios de Cascais, Oeiras e Lisboa, a ADFERSIT não pode deixar de salientar a **progressiva degradação das condições de transporte oferecidas por esta Linha que deve ser rapidamente revertida. De facto**, continua a ser inexplicável a manutenção nesta Linha de uma situação social e ambientalmente insustentável, que, atualmente, **transporta apenas metade dos passageiros que transportava há vinte anos atrás.**

25 de junho de 2019

**A Direção da ADFERSIT**