



Bloco de Esquerda
Grupo Parlamentar

PROJETO DE LEI N.º 697/XV/1.^a

VALORIZAÇÃO DA FERROVIA E CRIAÇÃO DO PROGRAMA NACIONAL DE VIAGENS EM TRANSPORTES PÚBLICOS COLETIVOS

Exposição de motivos

A mobilidade em Portugal está, ainda, demasiado dependente da utilização do transporte individual. Isto traz problemas de várias ordens: problemas de poluição e respetivas consequências a nível de alterações climáticas; manutenção da dependência de combustíveis fósseis; desigualdade no acesso de todos e todas ao direito à mobilidade.

Na verdade, ao longo de décadas a opção política foi de desinvestimento brutal na ferrovia e aposta no crescimento da rede viária. Esta última opção permitiu, é certo, ligar os vários territórios do país, mas foi um erro tremendo fazê-lo à custa do encerramento de estações de comboio, diminuição do número de quilómetros de linha ferroviária, cuja consequência foi a destruição de uma parte relevante da coesão territorial: uma rede nacional ferroviária.

Chegados a 2023, continuamos, no campo da mobilidade a ter muito caminho para percorrer. O investimento em ferrovia está no papel, mas avança com uma lentidão que não se coaduna com as necessidades prementes do território, do ambiente e dos rendimentos das populações. Estamos cientes de que continuar, permanentemente, a aumentar a oferta é essencial e temo-lo defendido.

O outro lado da moeda é a questão tarifária. Assim, lembramos que, em 2019 foi criado o Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART), um programa massivo de redução dos preços dos transportes públicos pendulares em todo o país. Nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, os preços mensais ficaram fixados em 30 euros para circuitos municipais e 40 euros para circuitos intermunicipais. Noutras áreas do país os preços também desceram decisivamente, mas não são uniformes e alguns meios de transporte ficaram de fora do programa, onde se inclui a ferrovia.

Apesar do sucesso do programa, ao aliviar os gastos mensais das famílias com as deslocações pendulares casa-trabalho, com a redução de carros nos centros urbanos e com a redução da emissão de gases com efeito de estufa, e perante uma crise inflacionária, que não tem tido resposta, os custos com mobilidade não sofreram diminuições desde a criação do PART.

É uma escolha do governo de maioria absoluta, uma escolha bastante curta que significa recusar responder à vida das pessoas e à inflação.

Deste modo, como medida estrutural a nível social e ambiental e como medida de resposta à crise, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda apresenta como resposta essencial a redução do preço dos transportes públicos. Propomos, assim, um programa de redução de passes mensais de 9 euros para todos os transportes inseridos no PART estendendo-o a todos os comboios, incluindo comboios intercidades.

Importa, igualmente, compreender a experiência positiva de outros países.

- A experiência alemã

A Alemanha, durante o verão de 2022, teve um programa de bilhetes mensais de 9 euros para todos os comboios e autocarros locais e regionais, excetuando comboios de longa distância. Para o que se propôs, o programa foi um sucesso, vendendo 52 milhões de bilhetes mensais (em 3 meses) num país com uma população de 83 milhões de pessoas. Na verdade, após a experiência, 15% destes passageiros disseram que sem o preço especial não teriam feito a viagem.

Foi um sucesso para aliviar o custo de vida da população. O nível de inflação desceu durante o período destes 3 meses programa, com o instituto estatístico da Alemanha a atribuir parte da justificação precisamente ao programa de bilhetes. E, para milhões de

pensionistas e trabalhadores com baixos salários, foi a possibilidade de viajarem a baixo custo que de outra forma não teriam.

O programa também permitiu a poupança de aproximadamente 1,8 milhões de toneladas de CO2 já que 10% das viagens substituíram viagens em automóvel privado. Tratou-se de uma taxa de substituição relevante considerando que o programa apenas decorreu durante o verão e não foi focalizado nas deslocações pendulares casa-trabalho. Uma falha que qualquer outro programa poderá aprender a suprir com base nesta experiência. Aliás, as estatísticas também mostram que as viagens usadas ao abrigo deste programa foram tendencialmente para zonas rurais e zonas turísticas, mostrando que muitas pessoas que antes tinham dificuldades em fazer férias aproveitaram o programa para esse fim. Esse impacto também não é negligenciável para a qualidade de vida destes cidadãos e para a dinamização económica de áreas rurais.

Outra questão prende-se com momentos de grande procura e sobrelotação dos transportes públicos, o que se por um lado mostra o sucesso na adesão ao programa, mostra a necessidade de investir em mais transportes públicos.

- O Programa Nacional de Viagens em Transportes Públicos Coletivos

Como se verifica, a essência de um programa de redução tarifária só pode ter este objetivo: promover os transportes públicos, ampliar o seu uso e a sua oferta e aliviar o custo de vida da população a mesmo tempo que responde às alterações climáticas.

É por isso que propomos o Programa Nacional de Viagens em Transportes Públicos Coletivos: criação de um passe mensal de 9 euros mensais para todos os transportes atualmente inseridos no PART e o seu alargamento a todos os comboios, incluindo comboios interidades.

É de elementar justiça, em nome da coesão territorial, da justiça climática e da resposta à crise da inflação, que possamos pôr em prática um passe nacional que potencie a procura e alivie os custos das famílias (trabalhadores em deslocações pendulares, estudantes a vários quilómetros de casa, lazer, etc.), enquanto valoriza a ferrovia como chave para a mobilidade do país.

Igualmente, como já o propomos há vários anos, para responder à situação das pessoas mais vulneráveis e com menores rendimentos e para colmatar as assimetrias

territoriais relativas à mobilidade, propomos que este passe nacional seja gratuito para um conjunto alargado de pessoas.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda, apresentam o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente Lei procede à criação do Programa Nacional de Viagens em Transportes Públicos coletivos com o valor de 9 euros por mês.

Artigo 2.º

Programa Nacional de Viagens em Transportes Públicos coletivos

1 - É criado um Programa Nacional de Viagens em Transportes Públicos coletivos, ao qual está associado um passe mensal no valor de 9 euros.

2 - O Programa engloba os transportes atualmente abrangidos pelo Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART), assim como a todas as carreiras de comboios locais e regionais e ainda os comboios intercidades.

Artigo 3.º

Gratuidade dos passes mensais

O Programa Nacional de Viagens em Transportes Públicos coletivos prevê a gratuidade dos passes mensais, nos seguintes termos:

- a) Jovens até aos 18 anos de idade (inclusive);
- b) Pessoas com mais de 65 anos de idade;
- c) Contribuintes dos 1.º e 2.º escalões do IRS;
- d) Beneficiários da Pensão Social de Invalidez;
- e) Beneficiários do Subsídio de Desemprego ou do Subsídio Social de Desemprego;
- f) Pessoas que deixaram de usufruir do Subsídio de Desemprego e do Subsídio Social de Desemprego e que permanecem em situação de desemprego, mediante apresentação de comprovativo do IEFP;
- g) Beneficiários do Rendimento Social de Inserção;

- h) Beneficiários da Prestação Social para a Inclusão.
- i) Beneficiários da Tarifa Social de Energia Elétrica.

Artigo 4.º

Condições para o reconhecimento da isenção do pagamento dos passes dos transportes públicos urbanos

1 - A gratuidade é requerida junto dos operadores de transportes que reconhecem obrigatoriamente a gratuidade a todos os requerentes que integrem as situações previstas no artigo anterior.

2 - O pedido de isenção e a aquisição do título de transporte podem ser efetuados pelo titular do direito, ou por representante legal, sendo o título adquirido pessoal e intransmissível.

Artigo 5.º

Compensações

O Estado assegura o pagamento da indemnização compensatória devida aos operadores de transportes, relativa aos passes concedidos pelos mesmos no âmbito da presente lei.

Artigo 6.º

Disposições transitórias

Nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto compete às respetivas Autoridades Metropolitanas assegurar o cumprimento do disposto na presente lei.

Artigo 7.º

Entrada em Vigor

A presente lei entra em vigor com a entrada em vigor do próximo Orçamento do Estado.

Assembleia da República, 31 de março de 2023.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

Isabel Pires; Pedro Filipe Soares; Mariana Mortágua;

Catarina Martins; Joana Mortágua