



Bloco de Esquerda

Grupo Parlamentar

PROJECTO-LEI N.º 169/X

Política Tarifária nos Sistemas de Transporte Público

Exposição de Motivos

Nas sociedades actuais a mobilidade das populações é cada vez maior. A política de transportes deve ter em conta esta realidade, pois esta política também é, ela mesma, um sinal da modernidade de um país e, inclusive, um índice do seu desenvolvimento.

O conceito de Passe Social foi e ainda é, fundamental, para a generalização e democratização do acesso à mobilidade, não a confinando ao movimento pendular casa-trabalho e trabalho-casa, incluindo-a assim nos direitos de cidadania, consignando-o como um direito democrático.

Para tal, a política de transportes tem que ter em linha de conta factores que facilitem a mobilidade das pessoas, o respeito pelo meio-ambiente, a promoção de transportes ecológicos e praticar preços que motivem à sua utilização, assumindo-se, também, como uma política social, favorecendo o exercício de um direito democrático e não, simplesmente, explorando uma necessidade.

O desincentivo da utilização do transporte particular assume vital importância se queremos promover uma melhor qualidade de vida. Menos transporte particular significa menos poluição, menos congestionamento de trânsito, menos horas gastas no transporte, que na prática somam às horas de trabalho, mais tempo para a família, para o lazer, para o exercício da cidadania e melhor ambiente.

Neste sentido o objecto deste Projecto-Lei é consignar princípios orientadores da política tarifária nos sistemas de transportes públicos, enquanto factor determinante e estruturante da política de transportes, confirmar o Passe Social Intermodal, mas também criar o Passe Social Multimodal, assim como o Bilhete Único Diário Multimodal, no sentido de favorecer, na prática, a transferência de mobilidades do transporte individual para os transportes públicos.

A Agência Europeia de Ambiente é muito clara ao afirmar que a única forma de combater a emissão de poluentes para a atmosfera, se prende com uma reforma radical nas políticas de transportes, no sentido de diminuir a circulação de veículos particulares, chegando mesmo a propor a gratuidade dos transportes públicos.

Fácil será depreender, que, de facto esta questão é fulcral, com dois aspectos fundamentais – o passe social e a o seu preço.

Existe uma grande pressão dos operadores privados no sentido de acabar com o conceito de Passe Social por zona, argumentando que não se sentem suficientemente subsidiados.

A política tarifária tem que estar em sintonia com os objectivos gerais de uma política de transportes, para que não sejam apenas enunciados princípios muito modernos, mas que acabam por ser completamente truncados quando os preços praticados são exorbitantes e as famílias, ao fazerem as contas do peso do gasto em transportes no seu orçamento, são incentivadas ao uso do transporte particular.

Ora uma política tarifária que tende a aumentar o custo por cada deslocação com o falso argumento de que seria necessário aproximar o custo do transporte do seu custo real, contraria o conceito de passe social e favorece nitidamente o uso do carro particular, pois desencoraja, pelo preço, a utilização de transportes públicos. As consequências do uso intensivo do carro particular estão à vista de toda a gente, com particular incidência nas grandes cidades de Lisboa e Porto, mas com efeitos também já bem visíveis em muitas cidades médias.

Para que a política tarifária seja coerente e consistente ela tem que ser precedida da integração tarifária dos vários modos de transporte, criando condições para um efectivo funcionamento em rede de todos os modos de transporte, públicos ou privados, de modo a responder aos objectivos de mobilidade pré-definidos.

Os sinais que nos chegaram da parte do Governo são preocupantes, pois ao contrário de esboçar uma política integrada de transportes, a única medida que tomou foi o aumento das tarifas dos transportes públicos em 3,7%, quando a inflação estava nos 2,5%.

Mais, a legislação em vigor permite a “actualização” trimestral das tarifas em relação ao preço do petróleo. O conceito de “variação” pode ser para cima ou para baixo. Nos transportes públicos nunca houve actualização para baixo, verificando-se sim, no ano de 2004, um aumento de 7%.

Nesse caso, em vez de se aproveitar o aumento do preço dos combustíveis para reforçar a oferta de transportes públicos relativamente mais baratos, aproveitando a oportunidade criada pela alta de preços do petróleo, o governo anterior PSD/CDS fez precisamente o contrário, isto é, autorizou o aumento do preço dos transportes num nível superior ao dos próprios combustíveis.

Mais uma vez, a receita da última década repete-se: são os excluídos do uso do automóvel particular a ter de pagar a factura, suportando aumentos nos transportes públicos muito acima dos seus aumentos salariais e agravando-se, deste modo, as injustiças sociais.

Este aspecto assume particular relevância num período em que sabemos que o desemprego continua a aumentar, criando cada vez maiores dificuldades à economia das famílias e à mobilidade dos próprios desempregados e desempregadas, na procura de emprego. Não pensa, com certeza, o governo, que a sua tão propalada “política activa de procura de emprego” se fará sem deslocações.

Por isso propomos que se crie uma isenção temporária para desempregados e desempregadas, como aliás já se faz em França, de modo a atender à situação concreta e gravíssima que vivemos no país, onde o desemprego ainda não parou de subir e todos os incentivos à procura de emprego devem ser bem vindos.

Urge, por outro lado, que o Estado regularize as relações contratuais com os operadores de transporte, respeitando a sua autonomia empresarial, definindo regras claras para a repartição de receitas entre os operadores de transportes públicos e privados, assim como a atribuição de subsídios compensatórios como contrapartida da prestação de serviço público.

Esta é uma questão, também ela determinante, para que se mantenha o conceito de passe social e este seja integrador dos vários modos de transporte.

Existem hoje, condições e meios tecnológicos suficientes para que a repartição de receitas corresponda de facto ao número de passageiros transportados por cada operador.

A introdução da tecnologia do cartão “Lisboa Viva” permite saber, com rigor, e em tempo real, quantos passageiros são transportados em cada carreira, qual o seu percurso e, no fundo, qual a utilização efectiva de cada modo de transporte numa viagem com origem e destino definido.

A chave da repartição de receitas entre operadores de transporte, aderentes dum determinado passe inter-modal ou multi-modal, torna-se assim, muito mais fácil de fiscalizar e de controlar.

Urge, por outro lado, proceder à definição e actualização das zonas (coroas) do passe social, tendo em conta o estudo dos movimentos pendulares e do número de passageiros, entre outros aspectos, e tendo em conta situações específicas, como é o caso da população que se desloca diariamente para o emprego dos concelhos do distrito de Santarém, em transporte ferroviário, para Lisboa. Esta é uma atribuição das Autoridades Metropolitanas de Transporte, ouvindo as autarquias locais.

Nos termos constitucionais e regimentais, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe o seguinte Projecto de Lei:

Artigo 1.º

(Objecto)

1 – A política tarifária nos sistemas de transporte público tem como componente incontornável uma dimensão social, como condição de acesso alargado do direito ao transporte por parte de todos os sectores da população.

2 – O passe social para o transporte é um instrumento determinante para assegurar o exercício desse direito ao transporte e, por isso, deve servir para uma mobilidade múltipla segundo áreas urbanas pré-definidas (as coroas) e ser construída para favorecer a intermodalidade e a multimodalidade.

2 – Nas Áreas Metropolitanas o passe social intermodal é extensível a todos os operadores, públicos e privados, que aí prestem serviço público de transporte.

3 – Nas Áreas Metropolitanas, é criado o passe multimodal, integrando o direito ao estacionamento nos parques dissuasores junto às interfaces de transportes, com o direito ao transporte público, até ao destino final da deslocação (incluindo, o regresso).

4 – O passe social, pode ser estendido a todos os concelhos, utilizando a modalidade mais adequada e respeitando os princípios constantes do n.º 1 e 2.

Artigo 2.º
(Âmbito Geográfico)

1 – As Autoridades Metropolitanas de Transportes, devem proceder à definição e actualização das zonas do passe social, tendo em consideração os movimentos pendulares existentes e o número de passageiros.

2 – Alarga a coroa da área metropolitana de Lisboa até ao Entroncamento, no que diz respeito ao transporte ferroviário.

Artigo 3.º
(Regime de Preços Especiais)

1 – É criado um regime de preços especiais para crianças até aos 12 anos, pessoas com mais de 65 anos e estudantes.

Artigo 4.º
(Isenção Temporária de Pagamento)

1 – É criado um regime especial de isenção temporária de pagamento para desempregados.

2 – Os Centros de Emprego emitirão uma certidão comprovativa da situação de desemprego, de modo a que os desempregados façam prova da sua situação, no momento de aquisição do passe social, cujo prazo de validade será de 3 meses.

Artigo 5.º
(Repartição de Receitas e Subsídio à Exploração)

1 – Compete às Autoridades Metropolitanas de Transportes, no exercício das suas competências, estabelecidas no diploma legislativo da sua constituição, definir a chave

de repartição das receitas dos passes intermodais e multimodais, entre os diferentes operadores, assim como propor ao Governo a fixação da indemnização compensatória

2 – Os subsídios de exploração (ou indemnizações compensatórias) a atribuir aos diferentes operadores de transporte, públicos ou privados, que lhes assegura uma compensação pela prática de preços sociais de transporte, devem ter em conta uma avaliação regular sobre o grau de efectividade com que se atingem determinados graus de qualidade e eficiência na prestação dos serviços públicos de transporte, tais como a frequência das carreiras, a cobertura horária, as condições dos veículos, as condições de acesso de pessoas deficientes, sem prejuízo de outras matérias que venham a ser definidas.

3 – A avaliação de desempenho estabelecida no número anterior compete à Autoridade de Transportes da região respectiva.

Artigo 6.º

(Criação do Bilhete Único Diário Multi-Modal)

É criado o Bilhete Único Diário Multi-Modal, que garante ao seu utilizador o pagamento do estacionamento do veículo automóvel em parques dissuasores definidos por cada município, de acordo com a respectiva localização, à entrada das cidades de Lisboa e Porto e o direito a utilizar, entre essa origem e o seu ponto de destino, dentro destas cidades, todos os modos de transporte que forem necessários e o respectivo regresso ao ponto de partida.

Artigo 7.º

(Actualização dos Preços)

A actualização dos preços dos passes sociais intermodais e multimodais não poderá ultrapassar, em cada ano, o nível previsto para a inflação média anual previsto pelo

Governo no Orçamento e Grandes opções do Plano para o ano seguinte e é feita uma única vez por ano.

Artigo 8.º

(Adesão ao sistema de bilhética electrónica)

Os operadores de transportes das regiões metropolitanas de Lisboa e Porto beneficiarão de uma linha especial de financiamento, de modo a acelerar a respectiva adesão ao sistema de bilhética electrónica que servirá de base ao sistema tarifário em vigor.

Artigo 9.º

(Disposições Transitórias)

Enquanto as Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e Porto não estiverem em plena efectividade de funções, o Governo assume a execução das medidas atribuídas a essas Autoridades no presente Diploma.

Artigo 10º

(Revogação)

Consideram-se revogadas todas as normas de diplomas legais que contrariem o disposto no presente diploma.

Artigo 11.º

(Entrada em Vigor)

O presente Diploma entra em vigor com a Lei do Orçamento de Estado posterior à sua aprovação.

Palácio de S. Bento,

Os Deputados e as Deputadas
do Bloco de Esquerda