

PROJECTO DE LEI N.º 57/X

CONFIRMA O PASSE SOCIAL INTERMODAL COMO TÍTULO NOS TRANSPORTES COLECTIVOS DE PASSAGEIROS E ACTUALIZA O ÂMBITO GEOGRÁFICO DAS RESPECTIVAS COROAS NA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

Exposição de Motivos

A criação do passe social em 1976 significou a consagração da mobilidade como um direito fundamental de cidadania, constituindo uma importante conquista para a população, sobretudo para a população trabalhadora, e uma medida de indesmentível alcance e justiça social tornado possível com o advento do 25 de Abril de 1974.

O passe social intermodal contribuiu sem dúvida alguma para reduzir os gastos familiares fixos com transportes e assegurou aos utentes do transporte colectivo acesso a uma oferta diversificada e abrangente, num sistema tarifário que veio racionalizar e simplificar a sua utilização. Não se confinando às deslocações pendulares diárias, para trabalhar ou estudar, o passe social intermodal deu aos seus utilizadores outras possibilidades de mobilidade alargando esta à cultura, ao desporto, ao recreio, ao lazer, sem que tal representasse custos adicionais para os seus utilizadores.

Indissociável de uma estratégia de dissuasão à utilização do transporte individual e de salvaguarda do meio ambiente, constituindo um importante factor de coesão social e territorial, o passe social intermodal constitui um dos elementos essenciais à implementação de um sistema integrado de transportes públicos, vital para a melhoria da qualidade de vida urbana e factor estruturante do desenvolvimento.

Passados 29 anos sobre a criação do passe social intermodal, importantes alterações se operaram na realidade da Área Metropolitana de Lisboa e nos seus padrões de mobilidade.

Com o encarecimento da habitação nos centros urbanos, uma significativa parte da população tem vindo a fixar residência mais longe dos locais de trabalho e de estudo. Distâncias maiores são percorridas diariamente, com os correspondentes custos

económicos e horários. As políticas tarifárias não corresponderam a esta realidade de forma positiva para os utentes – pelo contrário. As zonas abrangidas pelos actuais passes (coroas) têm vindo a mostrar-se claramente inadequadas.

O passe L123, que há cerca de vinte anos representava 8,67% do Salário Mínimo Nacional, representa actualmente cerca de 12,1%, reflectindo o significativo agravamento do custo dos transportes públicos.

O PCP apresenta este Projecto-Lei num momento em que foi anunciado mais um aumento intercalar de 3,7% para o passe social, o sexto decretado desde 2002.

Só no caso do passe L123 (o mais utilizado na região de Lisboa) estamos perante um valor acumulado de mais de 18,5% de aumento do preço enquanto no mesmo período, o salário mínimo nacional aumentou apenas 7,67 %.

Por outro lado, a diversificação dos padrões de mobilidade na AML tem evidenciado uma progressiva e crescente importância das viagens ocasionais, associada à diminuição do peso relativo das deslocações associadas ao trabalho e estudo. O que demonstra e acentua a importância social de um título de transporte com uma oferta mais diversificada e abrangente.

Face a um quadro de maior exigência para as políticas de mobilidade, transportes e acessibilidades, particularmente numa região metropolitana que concentra cerca de um terço da população nacional, os sucessivos governos têm adoptado uma política que, ao invés de incentivar a utilização do transporte colectivo, acaba por penalizar, também neste domínio, o serviço público, os seus trabalhadores e os seus utentes.

A privatização de importantes sectores do transporte público veio trazer a diminuição efectiva da oferta e da qualidade do serviço, a par da introdução de diversas restrições ao uso do passe social intermodal o que em muito tem contribuído para a perda de milhares de passageiros e o conseqüente e crescente recurso ao transporte individual com todos os inconvenientes económicos, sociais e ambientais daí decorrentes.

O flagrante sub-financiamento do sector por parte do Estado tem condenado as empresas públicas de transporte a uma grave situação financeira, apesar do constante aumento dos custos para os utentes.

O elevado esforço financeiro, para fazer face a necessários investimentos de renovação de frota e equipamento, tem tido por contrapartida uma prestação de indemnizações compensatórias claramente insuficiente, levando a um crescente endividamento e ao agravamento dos prejuízos.

Também a repartição de receitas do passe social intermodal obedece a critérios desactualizados, penalizando as empresas do sector público e transferindo indevidamente vários milhões de euros por ano para as empresas privadas. Mais de uma centena de diferentes passes foram criados na AML. Entretanto, há empresas de transporte colectivo que não aceitam como válido o passe social, num quadro de restrições de utilização e de ausência de complementaridade do transporte colectivo como sistema.

Perante este cenário, é indispensável confirmar o passe social intermodal como título de transporte de insubstituível importância socio-económica, inegável factor de justiça social e importante incentivo à utilização do transporte colectivo.

É essencial adaptar as suas potencialidades às novas exigências do presente; alargar o seu âmbito geográfico, abrangendo populações de novas zonas da AML; efectivar a sua validade intermodal, permitindo a sua utilização em todos os operadores de transportes públicos colectivos; repor justiça nos critérios de financiamento, com uma repartição de receitas ajustada à realidade e uma prestação de indemnizações compensatórias que defenda e valorize o serviço público do transporte colectivo, libertando-o da estrita lógica do lucro e assumindo-o como factor insubstituível do desenvolvimento e da qualidade de vida.

O Projecto de Lei que agora se apresenta responde e concretiza as opções estratégicas definidas, nomeadamente, pelo Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML), quanto à integração e articulação, na AML, entre o seu núcleo central, coroa de transição e pólos secundários, bem como quanto à consideração da complementaridade entre o transporte individual e o transporte colectivo, na utilização de interfaces com parques de estacionamento dissuasores associados.

Tendo presente o exposto, o Grupo Parlamentar do PCP apresenta o seguinte Projecto de Lei:

Artigo 1.º

Objecto

A presente lei confirma o passe social intermodal como título nos transportes colectivos e actualiza o âmbito geográfico das respectivas coroas na Área Metropolitana de Lisboa.

Artigo 2.º

Âmbito geográfico

As coroas previstas pelas Portarias n.º 779/76, de 31 de Dezembro, n.º 229-A/77, de 30 de Abril, e n.º 736/77, de 30 de Novembro, e abrangidas pelo sistema de passe social intermodal dos transportes colectivos da Área Metropolitana de Lisboa, passam a ter como âmbito geográfico os limites territoriais referidos no artigo 2.º da presente lei.

Artigo 3.º

Delimitação das zonas (coroas)

As coroas do passe social intermodal servidas pelos operadores de transportes públicos de passageiros na Área Metropolitana de Lisboa abrangem as seguintes áreas geográficas:

- a) Coroa L - Os municípios de Lisboa e Amadora; as freguesias de Algés, Linda-a-Velha, Carnaxide e Cruz Quebrada, no município de Oeiras; as freguesias de Odivelas, Pontinha, Olival Basto e Póvoa de Santo Adrião, no município de Odivelas; Sacavém, Portela, Moscavide, Prior Velho e Camarate, no município de Loures; a travessia do Tejo no que respeita às carreiras fluviais com origem ou chegada nos Cais de Cacilhas, Trafaria, Porto Brandão, Seixal e Barreiro, as carreiras rodoviárias na ponte 25 de Abril até à «praça da portagem» e as carreiras ferroviárias até à estação do Pragal.
- b) Coroa 1 - As restantes freguesias do município de Oeiras; a cidade de Queluz e a freguesia Belas, no município de Sintra; as freguesias de Caneças, Ramada e Famões, no município de Odivelas; as freguesias de Santo António dos Cavaleiros, Loures, Santa Iria de Azóia, Santo Antão do Tojal, São Julião do Tojal, Frielas, Unhos, São João da Talha, Bobadela e Apelação, no município de Loures; a travessia do Tejo em conjunto com a Coroa L, no que respeita às travessias fluviais com origem ou chegada no cais do Montijo e as carreiras rodoviárias sobre a Ponte Vasco da Gama até à 1ª paragem na margem sul; as freguesias do Barreiro, Lavradio, Seixalinho, Verderena e Santo André e as localidades de Palhais e Santo António, no concelho do Barreiro; as freguesias de Seixal e Amora e as localidades de Corroios e Arrentela, no concelho do Seixal; as freguesias de Almada, Cacilhas, Cova da Piedade, Laranjeiro e Trafaria e as localidades de São João da Caparica, Corvina, Casas Velhas e Feijó, no concelho de Almada.

- c) Coroa 2 - As freguesias de Carcavelos, Parede e São Domingos de Rana, no município de Cascais; as freguesias de Rio de Mouro e Cacém, no município de Sintra; as freguesias de Vialonga, Alverca, Forte da Casa e Póvoa de Santa Iria, no município de Vila Franca de Xira; a parte restante dos municípios de Almada, Barreiro e Seixal; os municípios da Moita, Montijo e Alcochete.
- d) Coroa 3 - As restantes freguesias até aos limites administrativos dos municípios de Cascais, Loures e Vila Franca de Xira; em Sintra até ao limite definido pelo traçado de Via de Cintura Norte, com inclusão do perímetro urbano da Vila de Sintra, Cabriz e Várzea; a freguesia do Carregado, no município de Alenquer; a freguesia de Samora Correia, do concelho de Benavente; as freguesias de Pinhal Novo, Palmela e Quinta do Anjo, no concelho de Palmela; a freguesia da Quinta do Conde e as localidades de Marco do Grilo, Apostiça, Cotovia, Santana e Maçã, na freguesia do Castelo, no concelho de Sesimbra; a freguesia de São Simão e as localidades de Brejos, Vila Nogueira e Aldeia de Irmãos, na freguesia de S. Lourenço, no concelho de Setúbal.
- e) Áreas suplementares: - O passe social é ainda válido, por extensão, nas seguintes áreas urbanas adjacentes ao limite das suas coroas: Alenquer, Azambuja, Sesimbra e Setúbal. Outras extensões que se venham a justificar posteriormente poderão ser integradas no passe por portaria do Ministro da tutela, ouvida a Autoridade Metropolitana de Transportes. Os passes com extensão têm identificadas as coroas e as zonas urbanas em que são válidos (ex: L123-Azambuja ou 23-Setúbal).

Artigo 4.º

Validade

1 - A validade dos passes sociais intermodais previstos na presente lei, nos percursos dentro das áreas definidas no artigo 2.º, inclui todos os operadores de transportes públicos colectivos, quer sejam empresas públicas ou privadas, a quem já tenha sido ou venha a ser concessionada a exploração de circuitos e redes de transportes.

2 - A validade do uso dos passes sociais intermodais definida nos termos do número anterior é extensível à utilização dos parques de estacionamento associados a interfaces da rede de transportes colectivos.

Artigo 5.º

Regime especial de preços

1 - Sem prejuízo do carácter social do regime geral de preços do passe social intermodal, é criado um regime especial, a preços mais reduzidos.

2- Têm acesso ao regime referido no número anterior:

a) Os cidadãos com idade até 24 anos, desde que não auferam rendimentos próprios.

b) Os cidadãos com idade a partir de 65 anos ou em situação de reforma por invalidez ou velhice.

Artigo 6.º

Repartição de receitas

1 - A repartição de receitas do passe social intermodal pelos operadores será proporcional à repartição do número de passageiros x quilómetro transportados pelos operadores, tendo em conta o modo de transporte.

2 - Compete à Autoridade Metropolitana de Transportes estabelecer anualmente os valores da repartição de receitas, devidamente actualizadas, para o que promoverá os inquéritos e estudos necessários.

Artigo 7.º

Indemnização compensatória

1 – Aos operadores referidos no n.º 1 do artigo 5.º será atribuída anualmente uma indemnização compensatória com base numa lógica de rede e tendo em conta o cumprimento das obrigações inerentes à prestação de serviço público.

2 – Compete à Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa a fixação e atribuição da indemnização compensatória, para o que procederá à fiscalização e avaliação do serviço público prestado pelos respectivos operadores.

Artigo 8.º

Disposições transitórias

Até à plena efectividade de funções da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, compete ao Governo garantir a execução das medidas referidas nos Artigos 6.º e 7.º da presente Lei.

Artigo 9.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor com a Lei do Orçamento do Estado posterior à sua aprovação.

Assembleia da República, 6 de Maio de 2005

Os Deputados,