



DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação	
CEIOPH	
N.º Único	661096
Entrada/Saída n.º	421
Data	3/8/2020

Exmo Senhor

Presidente da

Comissão de Economia, Inovação,

Obras Públicas e Habitação

Data: 03 de agosto de 2020

N. Refª : PARC-000235-2020

Assunto: Projeto de Resolução 585/XIV - Recomenda ao Governo a inclusão no Programa de Apoio à Redução Tarifária do passe ferroviário da linha do Alentejo

Tendo tido conhecimento da iniciativa acima mencionada, junto enviamos os nossos comentários, mantendo-nos ao dispor para quaisquer esclarecimentos adicionais,

1

Com os meus melhores cumprimentos,

A Diretora Geral

(Ana Cristina Tapadinhas)

Da iniciativa em geral

A DECO – Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor congratula-se com a presente iniciativa, a qual não só vai ao encontro de uma das suas preocupações e reivindicações no que respeita ao Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), como vem reforçar o teor de várias Resoluções da Assembleia da República (nomeadamente da Resolução n.º 28/2019, de 19 de fevereiro, da Resolução n.º 177/2019, de 11 de setembro e da Resolução n.º 233/2019, de 31 de dezembro), assentes, essencialmente, na necessidade de aplicação do PART, de forma equitativa, a todo o território nacional.

Com efeito, sem deixar de reconhecer a manifesta e reconhecida importância do PART, mormente na promoção do uso do transporte público, com todas as vantagens daí inerentes - desde logo, em termos ambientais - a DECO já oportunamente manifestou a sua preocupação no que respeita ao desajustamento do Programa em crise à realidade territorial, mormente pela sua não aplicação aos movimentos pendulares, bem como por via dos critérios de atribuição das verbas.

De facto, tais circunstâncias constituem, por isso, um catalisador de assimetrias sociais, ao arrepio daquilo que o PART pretendia ser: um instrumento de coesão territorial.

Ora, esta realidade é, por si só, geradora de injustiça social, agravada pelo facto de o PART ser financiado pelo Fundo Ambiental, nomeadamente pelas receitas que resultam do adicionamento sobre as emissões de CO (índice 2), previsto no Código dos Impostos Especiais de Consumo, imposto suportado, de igual forma, por todos os cidadãos.

Efetivamente, as identificadas Resoluções da Assembleia da República, ao recomendarem ao Governo a aplicação das reduções tarifárias aos movimentos pendulares, mesmo que o transporte público acesse mais do que uma Comunidade Intermunicipal ou área Metropolitana, acompanhada de um reforço dos meios financeiros necessários a esse fim, bem como da promoção de mecanismos obrigatórios de articulação entre as áreas metropolitanas e as comunidades intermunicipais, são

claramente manifestadoras de um alargado consenso político relativamente à necessidade de um ajustamento do PART.

Neste contexto, e sem prejuízo de nos congratularmos com a presente iniciativa, em nosso entender, importa ir ainda mais longe, assegurando a aplicação das reduções tarifárias a todos os movimentos pendulares, bem como a obrigatoriedade de articulação entre as áreas metropolitanas e as comunidades intermunicipais, em todo o território nacional.

Da iniciativa em especial

- **Da exclusão de várias regiões do Alentejo do Programa PART**

Entendendo que a proposta visa suprir as assimetrias regionais existentes, seria uma mais valia alargar a redução tarifária a outras regiões do Alentejo, não ficando pela Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central. Veja-se o caso concreto do percurso ferroviário para a cidade de Beja que, obrigatoriamente, tem ligação com a linha ferroviária Lisboa/Vendas Novas/Évora, na estação de Casa Branca.

O alargamento dos acessos ao Baixo Alentejo, nomeadamente à cidade de Beja tem sido uma preocupação, materializando-se na construção da Autoestrada (A26), bem como na isenção de portagens, para incentivar e facilitar o acesso às cidades do Baixo Alentejo. Se as palavras de ordem são incentivar e facilitar, então a possibilidade de aplicação de redução de tarifa na única linha ferroviária na região é, sem dúvida, uma mais-valia e um contributo para o progresso da região, aliado à proteção ambiental.

- **Da necessária abrangência de todos os restantes transportes coletivos**

A redução tarifária proposta em todo o percurso da deslocação que envolve o território da Área Metropolitana de Lisboa e da Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central deve igualmente ser válida para todos os restantes transportes públicos coletivos que operam nesses territórios, incluindo, portanto, transportes urbanos e transporte a

pedido (por ausência de resposta eficiente das redes de mobilidade e transportes). Frise-se que a localização de muitas estações e apeadeiros do percurso ferroviário não é atrativa, uma vez que, não se encontram junto dos centros de desenvolvimento das localidades - ou seja, dos locais de trabalho ou de estudo dos utilizadores da linha ferroviária. Assim, é essencial que localmente exista uma resposta que potencie a utilização da rede ferroviária, a qual, de resto, não se consegue apenas com a extensão da redução da tarifa a estes transportes.

- **Do necessário reforço de meios financeiros**

Não obstante se concordar com a proposta de promoção de mecanismos obrigatórios de articulação entre a Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central, a Área Metropolitana de Lisboa e a CP – Comboios de Portugal, por forma a que o financiamento da redução tarifária fique garantido, que este seja integrado no Orçamento de Estado, com eventual posterior distribuição de verbas pelas entidades responsáveis, atento o impacto financeiro significativo que representa para estas, sobretudo no que respeita a deslocações intermunicipais.

4

- **Da necessidade de um passe único, que combine vários meios de transporte**

A medida de redução tarifária, positiva para os consumidores e incentivadora do uso dos transportes públicos coletivos, deve, obviamente, ser alargada a todo o país. Tal qual a Associação teve oportunidade de se pronunciar aquando do anúncio da criação de um passe único apenas para áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, o acesso aos transportes públicos coletivos deve ser universal e inclusivo. E, debruçando-nos sobre o concreto caso da população alentejana, comparando a sua realidade por exemplo àquelas regiões -, é inevitável concluirmos que esta medida tanto mais sentido fará no Alentejo, já que os preços praticados pelas operadoras de transportes são substancialmente superiores e ali nem sequer há opções de passes combinados para vários meios de transportes.

- **Da necessidade de uma estratégia adequada - concertação intermodal e horária e mecanismos de articulação obrigatória entre operadores e autarquias envolvidas**

De referir que, embora aplaudamos, como se disse, a medida, por se mostrar inclusiva, e por possivelmente lograr trazer alguns utilizadores à rede, parece-nos que a procura só vai reagir pelo preço até determinado ponto, como de resto se tem observado noutras regiões. O tarifário é um problema dos transportes públicos coletivos, mas não é o único nem o principal. A rede de TPC no Alentejo – à semelhança do Algarve - é desadequada e disfuncional. E isso prende-se sobretudo com a ausência de uma estratégia de concertação intermodal e até entre ligações de uma mesma operadora - não há, pois, uma articulação horária e, muitas vezes, os horários disponíveis mostram-se desadequados. Impõe-se, pois, a adaptação dos horários das redes rodoviárias urbanas aos horários da linha ferroviária, para que seja possível uma articulação. É necessário evitar que o transporte de e para o destino final possa ser considerado um obstáculo ao recurso ao passe ferroviário.

No caso concreto da linha Lisboa/Vendas Novas/Évora este circunstancialismo é verificado na ligação com a linha ferroviária de Beja, na estação da Casa Branca. Nesta estação, os utilizadores que tenham como destino final Lisboa/Évora trocam de locomotiva, todavia, frequentemente têm que esperar, em períodos alargados, sujeitos às condições climatéricas típicas alentejanas. Acresce que, diariamente, apenas existem 4 ligações no eixo Lisboa/Vendas Novas/Évora, sendo que, duas acontecem no período da manhã e duas no período da tarde. Esta periodicidade é reduzida ao fim de semana, sendo suprimida 1 das ligações do período da manhã. Além disso, registam-se inúmeros atrasos e supressões na linha ferroviária em apreço – eixo Lisboa/Vendas Novas/Évora, e as infraestruturas que a servem – quer as próprias locomotivas quer as plataformas de embarque e desembarque - mostram-se degradadas. O tempo de espera supramencionado no caso concreto da estação de Casa Branca é frequentemente verificado pelos atrasos nas locomotivas com origem em Lisboa/Évora. Com efeito, a

redução tarifária, por si só, não vai fazer com que aumente consideravelmente o número de utentes desta linha. Nessa senda, sugere-se também a promoção de mecanismos obrigatórios entre as entidades supra referidas, juntamente com as diversas autarquias e demais operadoras de transporte envolvidas, no sentido de definir as reais carências de mobilidade da população, e proceder às devidas alterações e/ou acréscimos na rede para supri-las.

- **Da qualidade do serviço no transporte ferroviário em particular**

A promoção do serviço público de transporte de passageiros não se consegue alcançar apenas pela via da redução de preços – que se reconhece como essencial, mas não suficiente - impondo-se que esta medida seja acompanhada por outras, nomeadamente por um reforço do investimento - seja em infraestruturas, frotas e material circulante, seja no que toca aos recursos humanos, seja ainda no que concerne às infraestruturas de apoio (paragens, estações, cais, bilheteiras) – tendo em vista uma melhoria da qualidade do serviço, através de um aumento da oferta e de uma extensão da rede, que garantam aos passageiros um transporte público regular, contínuo, pontual, seguro e cómodo. Neste âmbito, e no que ao caso particular respeita, importa assegurar a atribuição de lugar sentado ao utilizador que adquira o passe ferroviário da locomotora intercidades da linha Lisboa/Vendas Novas/Évora, o que muito frequentemente se não verifica. Com efeito, os titulares de passe têm de esperar que todas as pessoas com bilhete - adquirido nas bilheteiras ou no interior do comboio - se sentem nos lugares disponíveis e só depois poderão ocupar um lugar, caso exista (sendo que, muitas vezes, não existe).