



Bloco de Esquerda

Grupo Parlamentar

PROJECTO DE LEI N.º 757/X

ESTABELECE MEDIDAS DE INCENTIVO À PARTILHA DE VIATURAS

Exposição de motivos

Existiam 216 milhões de passageiros de carros na UE a 25 em 2004, tendo o número total de viaturas aumentado 38% entre 1990 e 2004. Portugal foi um dos países que mais contribuiu para este aumento, tendo registado uma subida de 135%.

O país assistiu a um elevado crescimento da taxa de motorização, passando de 203 automóveis por cada mil habitantes em 1991 para 572 em 2004, valor bem acima dos 472 de média da UE 25. De acordo com o Eurostat (2006), Portugal é o 3º país do espaço europeu a 25 com maior número de automóveis por habitante e com maior ritmo de crescimento de automóveis.

Em simultâneo, verificou-se um acréscimo das deslocações. Os dados intercensitários do INE revelam que, só nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, o número de movimentos pendulares realizados pelos activos empregados e estudantes com mais de 15 anos cresceu cerca de 6% e 8%, respectivamente. Outro dado relevante é a diminuição do peso das deslocações intraconcelhias, em favor das deslocações interconcelhias e das deslocações para o exterior das respectivas áreas metropolitanas. Ambas as tendências foram acompanhadas da perda significativa da quota de mercado do transporte colectivo a favor do transporte individual.

Na Área Metropolitana de Lisboa, enquanto em 1991 mais de 50% dos residentes utilizavam o transporte colectivo para a realização dos seus movimentos

pendulares, em 2001 apenas 37% sustentavam os seus movimentos pendulares desta forma. 45% utilizavam o automóvel.

Na Área Metropolitana do Porto, o panorama não é diferente. Verifica-se que em 2001 apenas 28% dos residentes utilizavam o transporte colectivo nas deslocações pendulares, quando em 1991 a quota de mercado era de 42%, tendo a quota do automóvel aumentado nesses dez anos de 31% para 52%.

Mesmo com o aumento da procura dos transportes públicos nos últimos dois a três anos, a tendência de primazia do automóvel privado não se alterou.

Esta tendência coloca Portugal numa situação complexa, quer do ponto de vista energético, quer do ponto de vista do cumprimento dos compromissos de Quioto.

De acordo com o Plano Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC 2006), o sector dos transportes continua a ser o segundo maior emissor de gases de efeito de estufa (GEE) e o que revela maior nível de crescimento. Se nada for feito, prevê-se que entre 1990 e 2010 registe um aumento de 110% das emissões. O peso do modo rodoviário merece destaque: em 1990 era de 91,3% e em 2010 será de 96%.

Estima-se que, em 2005, o transporte individual tenha sido responsável por mais de metade do consumo energético e das emissões do sector dos transportes: mais de 60% destes valores foram referentes a deslocações urbanas e suburbanas.

Perante esta realidade insustentável do ponto de vista social, ambiental, territorial e económico, é necessário alterar o paradigma de mobilidade urbana.

Aumentar a procura dos transportes públicos é o grande desafio que se coloca hoje, para o qual o alargamento dos passes sociais e a existência de preços atraentes e socialmente acessíveis dos títulos dão um contributo muito importante. Complementarmente, deve prever-se a adopção de medidas de dissuasão do uso do transporte individual, quer para promover a transferência modal para o transporte colectivo, mas também para otimizar a utilização dos automóveis particulares que frequentemente circulam com uma lotação muito abaixo da sua capacidade.

O sistema de partilha de viaturas ou carpooling é um mecanismo para reduzir o número de carros em circulação, em particular nas deslocações diárias e pendulares.

Como refere o Livro Verde sobre Transporte Urbano da Comissão Europeia, intitulado «Por uma nova cultura de mobilidade urbana»: “Podem promover-se estilos de vida menos dependentes do automóvel, através de novas soluções, como a partilha do automóvel. Pode fomentar-se uma utilização mais sustentável do automóvel particular encorajando as pessoas, por exemplo, a partilhá-lo, o que implicará a existência de menos carros na estrada, transportando cada um deles mais pessoas”.

O desenvolvimento deste sistema em vários países e cidades tem mostrado bons resultados quanto a este objectivo, o que contribui para reduzir os índices de poluição do ar, das emissões de gases de efeito de estufa, do consumo de energia, da necessidade de espaço público urbano para estacionamento, entre outros. Simultaneamente, reduz o congestionamento das cidades, o que torna mais eficiente a deslocação dos transportes colectivos rodoviários, contribuindo para os tornar mais atractivos.

Além disso, como refere o relatório «Climate for a Transport Change», publicado em 2007 pela Agência Europeia de Ambiente, “o aumento do uso do automóvel e um reduzido número de passageiros por carro anulam os benefícios obtidos através da melhoria da eficiência dos veículos”, uma das principais medidas adoptadas a nível europeu para controlar as emissões do sector dos transportes.

A proposta do Bloco de Esquerda

O Bloco de Esquerda considera que, a par do reforço da rede de transportes públicos e da sua atractividade, o sistema de carpooling deve ser incentivado, como forma de reduzir o número de automóveis privados em circulação. Esta medida é de particular importância nas Áreas Metropolitanas, onde a excessiva motorização mais se faz sentir na degradação das condições de mobilidade, do ambiente urbano e da vida das populações.

Uma das medidas propostas é a introdução de factores de discriminação positiva no pagamento de portagens, em função da taxa de ocupação dos veículos, nas deslocações diárias e pendulares nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto.

Por uma questão de justiça ambiental, que deve diferenciar as actividades e comportamentos de acordo com o seu impacto, propõe-se aplicar o mesmo princípio para as restantes auto-estradas e travessias rodoviárias em regime de portagem.

Mais do que uma medida ambiental esta é também uma medida social. Reduzir os encargos com a mobilidade, um direito fundamental dos cidadãos, deve ser uma obrigação pública. Numa situação de crise social como a que atravessamos hoje, é ainda mais importante a adopção de medidas para proteger as pessoas.

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

Artigo 1.º

Objectivo

O presente diploma estabelece medidas de incentivo à partilha de viaturas com o objectivo de reduzir o tráfego automóvel, promovendo mais e melhor mobilidade, menos emissões poluentes e maior qualidade de vida.

Artigo 2.º

Âmbito

O presente diploma aplica-se no âmbito das concessões rodoviárias em regime de portagem, devendo as concessionárias implementar as medidas necessárias ao pleno cumprimento das obrigações para si decorrentes.

Artigo 3.º

Noção de viatura partilhada

Entende-se por viatura partilhada ou carpooling a viatura com uma ocupação superior a 50% da sua capacidade máxima de passageiros, incluindo o condutor, nas viaturas de até 9 lugares e em uso não comercial.

Artigo 4.º

Redução do valor das portagens

1 – Nos acessos radiais com regime de portagem em Lisboa e no Porto é aplicada uma redução de 15% no valor da taxa do título de trânsito por cada passageiro adicional acima dos 50% de ocupação da viatura.

2 – Nas auto-estradas e travessias rodoviárias em regime de portagem, excepto nos casos previstos no número anterior, é aplicada uma redução de 5% no valor da taxa do título de trânsito, por cada passageiro adicional acima dos 50% de ocupação da viatura.

3 – Deve ser criada, sempre que possível, uma via de trânsito dedicada para as viaturas partilhadas, em particular nas zonas de portagem.

Artigo 5.º

Regulamentação

O Governo regulamenta o presente diploma no prazo de 120 dias.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor com a aprovação do Orçamento de Estado para o ano subsequente ao da sua publicação.

Assembleia da República, 23 de Abril de 2009

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,