



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**

**Projecto de Resolução n. ° 327/X**

**Recomenda a adopção de medidas de apoio às Empresas e Serviços Municipais de Transportes Públicos**

**Exposição de Motivos**

O transporte público constitui um serviço público fundamental para a qualidade de vida das populações, sendo aliás condição indispensável para a garantia do seu direito à mobilidade. Trata-se de um direito de cidadania que com efeito significa liberdade de movimentos – direito e liberdade que têm de ser salvaguardados.

Por outro lado, o transporte público assume uma importância estratégica para a promoção de um desenvolvimento integrado e harmonioso, quer a nível regional quer nacional. Promovendo redes de transportes públicos eficientes, o país contribui para a justiça social mas também para o desenvolvimento económico, para a qualificação das regiões e para a protecção do ambiente. Só assim será possível inverter esta continuada e crescente tendência de recurso ao transporte individual, com vista à redução da factura energética nacional e das emissões de gases com efeito de estufa.

Actualmente, e após a segmentação e privatização da ex Rodoviária Nacional, subsistem hoje no sector do transporte público rodoviário apenas duas empresas públicas (do sector empresarial do estado – Carris em Lisboa e STCP no Porto) e oito operadores que correspondem a Empresas e Serviços Municipais de Transportes Públicos. Estes operadores situam-se nos concelhos de Aveiro, Barreiro, Braga, Bragança, Coimbra e Portalegre.

Essas empresas intervêm numa evidente diversidade de situações e contextos, enfrentando diferentes desafios, exigências e dificuldades. No entanto, têm marcadamente entre outras uma característica em comum: a política discriminatória do poder central, com a ausência de qualquer comparticipação ou compensação financeira pelo Orçamento do Estado face ao serviço público prestado.

Todos os anos, o Governo atribui indemnizações compensatórias a empresas do sector dos transportes, ao abrigo da legislação e regulamentos em vigor ao nível nacional e comunitário. No último ano, as indemnizações atribuídas especificamente a operadores de transporte colectivo rodoviário corresponderam a um montante de cerca de 71,7 milhões de euros.

Sublinhe-se que não estamos perante uma situação em que o poder central se limite a apoiar financeiramente as empresas que pertençam ao Estado. Pelo contrário, o que se verifica é que, para além do sector público (da tutela do poder central), o Conselho de Ministros decide atribuir indemnizações compensatórias também a empresas privadas. É o caso da J. Espírito Santo & Irmãos, António da Silva Cruz & Filhos, Resende e Valpi Bus (no quadro do sistema intermodal “Andante” na Área Metropolitana do Porto); e da Rodoviária de Lisboa, Transportes Sul do Tejo, Vimeca Transportes e Scotturb (no quadro do sistema do passe social na Área Metropolitana de Lisboa).

No caso concreto do passe social na AML a discriminação assume contornos extraordinários: todos os operadores públicos e privados obtêm indemnizações compensatórias, excepto os Transportes Colectivos do Barreiro (TCB). Este operador, apesar de contar apenas com o financiamento do Município, garante um serviço público de qualidade e a preços atractivos e socialmente justos.

Os TCB cobrem a totalidade do Concelho através de 15 linhas, numa extensão de rede viária de 147.9 quilómetros, assegurando 23 em cada 24 horas de serviço. Cumprindo um total de 1009 viagens por dia, os TCB transportam por ano cerca de 20 milhões de passageiros. O acesso à rede TCB fica sempre a menos de 500 metros de qualquer aglomerado populacional do Concelho, e a política tarifária praticada comporta uma efectiva dimensão social, de que são exemplo os regimes especiais para jovens e idosos.

No entanto, este operador, à semelhança dos outros serviços e empresas municipais acima citados, continua a defrontar-se com a exigência de um significativo esforço financeiro para suportar o serviço público de transporte colectivo. A situação actual é particularmente injusta e politicamente insustentável se tivermos em conta a Lei das Finanças Locais, com os graves condicionamentos que coloca ao poder autárquico, tornando assim ainda mais difícil para estes municípios a prossecução de políticas de apoio e compensação financeira aos respectivos operadores de transportes públicos.

Devem ser tidas em conta as necessidades decorrentes da prestação deste serviço público – e correspondente financiamento dos custos operacionais – mas também os importantes montantes de investimento que este serviço periodicamente exige. Destaca-se aqui naturalmente a renovação das frotas de autocarros, no sentido de garantir transportes de qualidade, segurança e conforto, mas também a inovação tecnológica na gestão das redes, na bilhética e na utilização de fontes de energia alternativas, menos poluentes e menos sujeitas à escalada de preços.

Torna-se cada vez mais necessário retomar e aprofundar o apoio aos esforços que se têm desenvolvido neste sentido ao nível do sector dos transportes, como são ou foram os casos do recurso à energia eléctrica, ao gás natural ou ao hidrogénio. Razão pela qual se justifica dinamizar uma linha de apoio específica para o investimento nestas áreas por parte dos operadores municipais, a juntar-se às importantes iniciativas que as empresas do sector público (da tutela do poder central) desenvolvem e/ou desenvolveram. Justifica-se aliás potenciar economias de escala, disponibilizando para as populações e empresas a utilização de postos de abastecimento eventualmente a instalar em regime de serviço público, designadamente com o gás natural.

Esta actividade das empresas e serviços municipais de transportes demonstra pois os benefícios e a importância que resultam do serviço público prestado, não só para os concelhos respectivos, mas para as regiões e para o país. E demonstra também a justeza e a necessidade de promover o apoio e a compensação financeira à acção que desenvolvem. Não se trata de conceder um favor ou benesse: trata-se de uma medida de elementar justiça, pondo termo a uma discriminação flagrante. Essa discriminação mantém-se até hoje, apesar das muitas iniciativas e contactos que os operadores realizaram junto do poder central na procura de uma solução, até agora sem nenhuma resposta por parte da tutela dos transportes ao nível do Governo.

**Assim, tendo em consideração o acima exposto, e ao abrigo da alínea b) do n.º 1 do Artigo 4.º do Regimento, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República recomende ao Governo, nos termos do n.º 5 do Artigo 166.º da Constituição, a implementação das seguintes medidas:**

1. A atribuição de indemnizações compensatórias às empresas e serviços municipais de transportes públicos, aplicando critérios objectivos de comparticipação ao serviço público, com particular ponderação dos níveis de oferta de transporte previstos e verificados, e do carácter social das políticas tarifárias aplicadas;
2. A salvaguarda de uma justa repartição entre operadores relativamente às receitas tarifárias, quando obtidas no âmbito de sistemas multimodais ou combinados, privilegiando-se o critério dos passageiros/quilómetros transportados;
3. A criação de uma linha de investimento dedicada à renovação das frotas destas empresas e serviços municipais, estabelecendo o objectivo de atingir uma idade média de oito anos em 2009, estabelecendo como regra a aquisição de viaturas novas e a prova do abatimento das viaturas antigas;
4. A definição e disponibilização de meios de apoio técnico e financeiro ao desenvolvimento e à adopção de novas tecnologias na gestão e exploração do transporte público, nomeadamente à utilização de fontes de energia alternativas nas frotas, com vista ao efectivo cumprimento das normas nacionais e comunitárias de eficiência energética e ambiental;
5. A criação e promoção de condições técnicas, jurídicas e financeiras para o estabelecimento de parcerias entre o Estado, as empresas do sector energético e os Municípios e respectivos operadores, com vista à instalação de postos de combustíveis alternativos – designadamente gás natural (GNC e GNL) – para abastecimento das frotas do transporte público e para abastecimento público, destinado aos consumidores individuais e empresariais.

Assembleia da República, 13 de Maio de 2008

Os Deputados,

BRUNO DIAS; BERNARDINO SOARES; ANTÓNIO FILIPE; JORGE MACHADO; FRANCISCO  
LOPES; JOSÉ SOEIRO; JOÃO OLIVEIRA; HONÓRIO NOVO