



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

## PROJECTO DE RESOLUÇÃO N.º 219/IX

### **ORIENTAÇÕES PARA UMA POLÍTICA TARIFÁRIA JUSTA PARA OS TRANSPORTES PÚBLICOS COLECTIVOS URBANOS E PARA O PASSE SOCIAL INTERMODAL EM LISBOA E PORTO**

A política tarifária é uma das políticas-chaves de qualquer política de transportes. Quando esta existe, de forma coerente e consistente, o que precede a definição do tarifário propriamente dito, é a integração tarifária dos vários modos de transportes, isto é, a criação de condições para um funcionamento efectivo em rede de todos os modos de transporte, públicos ou privados, em ordem ao cumprimento de determinados objectivos de mobilidade pré-definidos.

Até agora, em Lisboa ou no Porto, para não falar senão das grandes áreas metropolitanas do País, o que existe é o oposto da integração tarifária e do funcionamento articulado dos diferentes modos de transportes entre si. Actualmente existe uma autêntica miríade de títulos de transportes (cerca de 400 só em Lisboa!), um sem número de passes intermodais, cada operador com o seu bilhete de transporte, e uma fraquíssima integração física entre modos de transporte, a começar pela ausência ou clara insuficiência de interfaces de transportes, seja no Porto, como em Lisboa. A integração entre modos de transporte e, em particular, a integração tarifária é muito fraca e, o que é mais grave, é que não se têm dado os passos necessários para superar a presente situação.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Ora, pelo contrário, os sinais que chegam são extremamente preocupantes. O Governo, em vez de definir uma orientação clara, para uma progressiva e continuada integração tarifária nos transportes, tornando essa orientação uma condicionante prática das políticas de preços a praticar pelos próprios operadores, permanece estranhamente imóvel face a essa situação, limitando-se, como aconteceu no início do presente ano, a anunciar um aumento médio máximo +3,9% nos preços dos transportes, e a deixar tudo na mesma no que se refere à política tarifária para os transportes públicos urbanos.

Mais uma vez, a receita foi a mesma da última década: são os excluídos do uso do automóvel privado 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. E mais uma vez também a reforma dos transportes públicos, em particular, a reforma da política tarifária, continua por fazer por não haver orientações claras para essa reforma.

O agravamento progressivo da situação económica-financeira da maior parte dos operadores públicos urbanos, em parte em resultado da política de sub-financiamento do sector dos transportes públicos que tem sido prosseguida por sucessivos governos, justifica a urgência dessa reforma. Até porque o Estado precisa, em definitivo, de regularizar as relações contratuais com os operadores de transporte, respeitando a sua autonomia empresarial, e de definir regras claras para a repartição de receitas entre os operadores de transportes, públicos e privados, e



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

atribuição de subsídios compensatórios como contrapartida da prestação do serviço público de transporte.

Existem condições institucionais e tecnológicas para que o modelo de repartição de receitas corresponda efectivamente ao número de passageiros transportados por cada operador e não continue a ser baseada em estimativas a partir de critérios ultrapassados, que já não correspondem ao perfil de mobilidade actual e penalizam os operadores urbanos face aos suburbanos. 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 os operadores de transporte, aderentes dum determinado passe inter-modal ou multi-modal, torna-se assim, muito mais fácil de fiscalizar e de controlar.

O Estado, em nome da transparência de contas e do exercício do direito de fiscalização sobre o serviço público de transporte prestado por cada operador, tem, por isso, todo o interesse em promover a introdução da nova bilhética em todos os transportes das regiões metropolitanas e em definir os incentivos necessários para que todos os operadores de transporte a ele possam aderir.

A criação dum novo quadro institucional com as Autoridades Metropolitanas de Transporte em Lisboa e no Porto é também, neste contexto, uma oportunidade para a definição de medidas de reforma profundas, designadamente ao nível da política tarifária. Por outro lado, o



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

aparecimento de novos operadores de transporte nas regiões metropolitanas de Lisboa e do Porto, em especial o Metro do Porto e os Metros ligeiros de superfície na margem Sul e, em breve também, na margem Norte do Tejo, constitui igualmente uma oportunidade para se repensar o sistema tarifário dos transportes públicos naquelas regiões metropolitanas por forma a garantir tarifas socialmente justas, susceptíveis de promover o uso do transporte público face ao transporte individual privado.

A garantia duma integração efectiva entre todos os modos de transportes, apostando entre títulos de transporte que assegurem a intermodalidade entre modos de transporte públicos e a multi-modalidade entre o TI (Transporte Individual) e o TP (Transporte Público), afigura-se como sendo a condição necessária para a garantia duma política de mobilidade sustentável e do exercício, pelas populações, do direito efectivo à mobilidade.

Nesse sentido, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda submete à apreciação da Assembleia da República a seguinte Resolução:

1 – A política tarifária a adoptar nas regiões metropolitanas de Lisboa e do Porto, deve orientar-se pelos seguintes princípios:

a) Deverá ser criado um bilhete único diário e multi-modal que garanta ao seu comprador o pagamento do estacionamento do seu veículo automóvel em parques à entrada das cidades de Lisboa e do Porto e o direito ao transporte entre essa origem e um qualquer ponto de destino



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

dentro dessas cidades, utilizando todos os modos de transporte que forem necessários, e o respectivo regresso ao ponto de partida;

b) O conceito do passe «Lisboa Viva» deve ser estendido a todos os operadores de transporte em Lisboa e no Porto, dando assim origem a um passe social intermodal extensível a todos os operadores de transporte, públicos ou privados, operando nas respectivas regiões metropolitanas e incluindo o acesso ao estacionamento, assumindo-se assim como factor de justiça social e importante instrumento e incentivo para uma política de mobilidade sustentável nos grandes espaços metropolitanos;

c) Na definição da política de preços do passe social intermodal deverá também prever-se a criação de regimes mais favoráveis para idosos (com idade superior a 60 anos), para crianças (até 12 anos), para estudantes e para desempregados, sem restrições de utilização;

d) Os ajustamentos de preços nos passes sociais intermodais não poderão 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;

2 – O Governo deverá criar uma linha especial de financiamento, extensível a todos os operadores de transportes das regiões de Lisboa e do Porto que se disponham a aderir ao novo sistema de bilhética do tipo cartão «Lisboa Viva», a ser utilizada até final do primeiro semestre do ano de 2005, por forma a que, nessa data, seja possível uma uniformização do sistema tarifário em vigor nas regiões de Lisboa e do Porto.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

3 – As Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto, no exercício das suas competências estabelecidas no diploma legislativo da sua constituição, deverão propor ao Governo, até final do terceiro trimestre do corrente ano, uma revisão da chave de repartição de receitas dos passes intermodais entre os diferentes operadores de transporte, que tenha em conta a introdução do novo modelo de bilhética e a utilização efectiva por cada passageiro dos diferentes modos de transporte, entre cada par origem-destino.

4 – As Autoridades Metropolitanas de Transporte de Lisboa e do Porto deverão iniciar, a partir do final do corrente ano, a contratualização da atribuição de subsídios à exploração aos diferentes operadores de transporte, públicos ou privados, que lhes assegure uma compensação pela prática de preços sociais de transporte, tendo em conta o grau de efectividade com que se atingem (ou não) determinados níveis de qualidade e de eficiência na prestação dos serviços públicos de transporte.

Assembleia da República, 5 de Fevereiro de 2004. — Os Deputados de Os Verdes: *Isabel Castro — Heloísa Apolónia.*