PROJECTO DE LEI N.º 247/IX

CRIA O PASSE SOCIAL INTERMODAL NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

A população da Área Metropolitana do Porto nunca teve a possibilidade de aceder a um título de transporte colectivo de natureza intermodal que lhe garantisse condições acrescidas de mobilidade.

A desertificação crescente da cidade do Porto, centro urbano polarizador determinante nas deslocações pendulares casa/trabalho, o afastamento cada vez mais acentuado e global entre locais de trabalho e a localização de residências, a utilização cada vez maior de vários meios de transporte colectivo, públicos e privados, tornam cada vez mais inaceitável a inexistência de um passe social intermodal disponível para centenas de milhar de pessoas que vivem e trabalham nesta região do País.

Conhece-se a experiência da Área Metropolitana de Lisboa onde o passe social intermodal constitui o título de transporte mais usado desde que foi criado em 1977, há mais de 25 anos. Com a criação deste passe, os utentes do transporte colectivo da Área Metropolitana de Lisboa passaram a dispor de um sistema tarifário mais racional e simplificado que permitiu a vastas camadas da população, especialmente às de maior carência económica, acréscimos significativos de mobilidade para usufruir dos direitos de cidadania, no trabalho, no lazer, na ocupação dos tempos livres.

Na Área Metropolitana do Porto são conhecidos alguns exemplos pontuais, bem localizados, de passes combinados que fazem intervir dois

operadores. É o caso do passe combinado estabelecido entre a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP) e a CP, limitado apenas a algumas ligações; é também o caso de passes combinados fazendo intervir, de forma bilateral, exclusivamente, em certas rotas específicas, a STCP e alguns operadores privados.

Com a entrada em funcionamento da primeira linha do metro ligeiro de superfície (m. l. s.) da Área Metropolitana do Porto, a Administração da Empresa do Metro acordou com a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto e a CP o lançamento de um título de génese intermodal, mas cujo preço elevado, contudo, lhe retira a natureza social. Para além disso, face à ausência de alternativas, reveste carácter obrigatório mesmo para aqueles que só necessitam de utilizar o serviço de um único daqueles meios de transporte. Não é, em boa medida, uma verdadeira oferta de natureza intermodal disponível para os utentes que dele têm necessidade por obrigação de mobilidade.

Ao contrário das experiências referidas dos «passes combinados» que, apesar de muito limitados, são disponibilizados a preços médios acessíveis, o tarifário introduzido com a entrada em funcionamento da linha azul do m. l. s. está longe de poder ser considerado aceitável face aos níveis de vida da imensa maioria dos utentes.

Para além do metro ligeiro de superfície – cuja importância será crescente com as ligações a Gaia, à Póvoa de Varzim, à Trofa e a Vila do Conde, todas elas incluídas na 1.ª fase da obra com conclusão prevista para 2004, da CP e da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, empresas públicas ou concessionadas, registe-se igualmente a intervenção de um

número muito significativo de operadores privados na oferta de transporte existente na Área Metropolitana.

A criação de um passe social intermodal terá assim, obrigatoriamente, de atender a esta realidade, motivando a participação do maior número de operadores, públicos e privados, na oferta desta nova opção tarifária.

Uma outra questão a ponderar tem a ver com a delimitação das áreas geográficas a abranger pelo passe social intermodal e, bem assim, com a definição do respectivo zonamento. Só o simples facto do metro ligeiro de superfície estabelecer a ligação com o concelho da Trofa já em 2004 – município que não pertence à Área Metropolitana do Porto – mostra bem que a delimitação geográfica da incidência de um passe social intermodal nesta região terá que considerar concelhos que se situam fora dos limites da Área Metropolitana do Porto.

Por isso, só o estudo aprofundado, quantitativo e qualitativo, das mobilidades com origem em Santa Maria da Feira, ou em Paredes e Penafiel – estes dois municípios servidos com o serviço suburbano da CP – poderá determinar e fundamentar opções credíveis e sustentadas de definição global da área de incidência e de delimitação do zonamento.

Seja como for, a criação de um passe social intermodal não pode, em caso algum, determinar um aumento geral de preços e tarifas, sendo certo que terá sempre que prever modalidades especiais mais favoráveis para idosos, crianças e jovens/estudantes, não devendo, nestes casos, limitar o seu pleno uso a determinados dias de utilização por parte dos beneficiários.

Deverá competir à Autoridade Metropolitana de Transportes a realização dos estudos necessários para a apresentação de propostas de zonamento, para a determinação de preços e tarifas e ainda para a definição de regimes especiais a criar para o passe social intermodal.

Caber-lhe-á também estabelecer as fórmulas de repartição das receitas, necessariamente em função dos níveis de oferta de cada operador.

Ao Governo caberá a responsabilidade de estabelecer níveis de indemnizações compensatórias que permitam o estabelecimento de preços finais compatíveis com os níveis de vida da população da Área Metropolitana do Porto, que tenham em conta a natureza pública do serviço de transportes colectivos e o seu carácter eminentemente social.

É bom que haja a sensibilidade para reconhecer que a criação de mais e novas modalidades de transporte, só por si, não determinará a opção dos utentes pela utilização do transporte colectivo. Há que estabelecer e criar outras condições. E, entre estas, está certamente o preço dos passes sociais intermodais.

Uma política que motive a utilização crescente do transporte colectivo e o abandono do transporte individual tem que ter na génese a oferta de preços e serviços mais acessíveis. Assim, aumentará claramente o número de utentes, com reflexos empresariais necessariamente positivos. Para já não falar nas consequências ambientais – com reflexos também económicos – que uma diminuição sensível de utilização do transporte individual certamente determinaria.

Por forma a dar resposta às necessidades crescentes de mobilidade da população, para dar sentido e salvaguardar objectivos sociais que devem

presidir a uma política de transportes colectivos, os Deputados do PCP abaixo assinados apresentam o seguinte projecto de lei:

Artigo 1.º

Criação

A presente lei cria o passe social intermodal como título a utilizar nos transportes colectivos que operem na Área Metropolitana do Porto.

Artigo 2.º

Validade

A validade do uso de passe social intermodal poderá ser extensível aos operadores de transportes colectivos públicos e concessionados, tal como a todos os operadores de transportes colectivos privados aderentes a operar na zona geográfica definida nos termos do artigo seguinte.

Artigo 3.º

Âmbito

1 — O sistema de passe social intermodal da Área Metropolitana do Porto, para além dos municípios que a integram, podem abranger outros que, no todo ou em parte, não se encontrem nessa área geográfica.

2 — Compete à Autoridade Metropolitana de Transportes a definição completa da área geográfica de utilização do passe social intermodal num prazo máximo de 120 dias após a aprovação da lei.

Artigo 4.º

Delimitação de zonas

1 — Compete à Autoridade Metropolitana de Transportes a definição dos zonamentos do passe social intermodal, num prazo máximo de 60 dias após a definição completa da área geográfica de utilização nos termos do n.º 3 do artigo anterior.

2 — Sem prejuízo do número anterior, a área geográfica de cada município abrangido pelo sistema de passe social intermodal deverá integrar sempre uma única zona.

Artigo 5.º

Regime de preços

1 — Compete à Autoridade Metropolitana de Transportes a apresentação de propostas de preço para o passe social intermodal a ratificar pela Junta Metropolitana do Porto e pela tutela competente.

2 — Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, são criados regimes especiais mais favoráveis para idosos (com idade superior a 60 anos), para crianças (até 12 anos) e para estudantes, sem restrições de utilização em qualquer dos casos.

Artigo 6.º

Repartição de receitas

1 — A repartição de receitas do passe social intermodal será proporcional à repartição do número de passageiros vezes quilómetro, transportados pelos operadores, e terá em conta o meio 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

Indemnizações compensatórias

Aos operadores referidos no artigo 2.º será atribuído anualmente uma indemnização compensatória com base numa lógica de rede e tendo em conta as obrigações inerentes à prestação de serviço público.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

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

Assembleia da República, 5 de Março de 2003. — Os Deputados do PCP: *Honório Novo — Bruno Dias — António Filipe — Bernardino Soares — Lino de Carvalho — Rodeia Machado — Luísa Mesquita*.