



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

PROJETO DE LEI N.º 250/XIII – 1.ª

Confirma o Passe Social Intermodal como título em todos os transportes coletivos de passageiros e atualiza o âmbito geográfico das respetivas coroas na Área Metropolitana de Lisboa

Exposição de Motivos

O Passe Social Intermodal é um elemento estruturante de uma política de transportes, com uma enorme importância na atração de utentes ao sistema de transportes públicos, gerador de benefícios para o funcionamento da economia a mobilidade e o ambiente e consequentemente para a qualidade de vida das populações.

A sua criação foi uma das muitas medidas de enorme alcance social que foram impulsionadas pela Revolução de Abril visando o bem-estar do povo português, e que permitiram um desenvolvimento e progresso efetivos do nosso país.

Uma medida que contribuiu para reduzir os gastos familiares fixos com transportes e assegurou aos utentes dos transportes públicos o acesso a uma oferta diversificada e abrangente, num sistema tarifário que veio racionalizar e simplificar a sua utilização e que não se confinou às deslocações pendulares diárias, para trabalhar ou estudar, o passe social intermodal deu aos seus utilizadores outras possibilidades de mobilidade alargando esta à cultura, ao desporto, ao recreio, ao lazer, sem que tal representasse custos adicionais para os seus utilizadores.

Ao longo dos anos importantes alterações se operaram na realidade da Área Metropolitana de Lisboa e nos seus padrões de mobilidade sem que o passe social as tivesse acompanhado.

De entre essas mudanças verificadas estão as que decorrem de uma parte significativa da população perante o encarecimento da habitação nos centros urbanos e a especulação imobiliária ter sido obrigada a fixar sua residência em zonas cada vez mais longe dos locais de trabalho e de estudo, para além disso também muitas empresas e locais de trabalho foram transferidas para localizações mais periféricas e menos bem servidas pelas redes de transportes públicos.

Outra mudança significativa foi a que se verificou nos padrões de mobilidade na AML que evidenciam hoje uma maior importância das viagens ocasionais, e uma diminuição do peso relativo das deslocações associadas ao trabalho e estudo e perda de peso para o transporte individual para o qual contribuiu decisivamente os elevados preços dos passes bilhetes e tarifas e os enormes cortes efetuados pelas diferentes empresas na oferta de transporte público.

Por outro lado, os sucessivos governos foram caminhando sempre no sentido de uma crescente mercantilização dos transportes públicos, adotando como prioridade o preparar do sector para a privatização e não o aumento de utentes e o alargamento da qualidade e fiabilidade da oferta.

Decorre deste processo a proliferação de títulos e passe combinados que se verificou desde a privatização dos centros operacionais da Rodoviária Nacional, com mais de dois mil diferentes títulos de transportes na Área Metropolitana de Lisboa.

Havendo empresas como a FERTAGUS e a Barraqueiro Transportes a quem se permitiu que não aceitassem o Passe Social Intermodal, empresas como a VIMECA a quem se permitiu que impedisse o acesso com o Passe Social Intermodal a algumas das suas carreiras operadas dentro das coroas, ou como MTS/Metro Transportes do Sul, que exige aos utentes o pagamento de um “complemento” no valor de nove euros, exemplos de um inadmissível quadro de restrições de utilização e de ausência de complementaridade do transporte coletivo como sistema.

É assim que chegamos aos dias de hoje na Área Metropolitana de Lisboa com distâncias maiores a ser percorridas diariamente, com os correspondentes custos económicos e horários em que 890.519, 32% dos 2.821.876 residentes não são abrangidos por este importante instrumento, promotor da mobilidade e do transporte público, que é o passe social intermodal e que a alternativa que lhe resta é estarem sujeitos a uma oferta dominada pelos operadores privados, na maioria das vezes diminuta e a preços elevadíssimos.

Entre os argumentos usados para desvirtuar o Passe Social Intermodal como elemento potenciador da mobilidade e atração do sistema estão o seu custo, e sua desadequação à realidade.

Quanto ao custo do passe social intermodal, importa ter presente qual é o seu peso relativo ao salário mínimo nacional, para facilmente percebermos que este é um falso argumento. E se tivermos presente a sua evolução relativa, veremos então ainda melhor que este é um falso argumento. No início da década de 1980, o preço do passe social L123 representava 8,67% do valor do Salário Mínimo Nacional e que em 2011 estava já em 11,34% e agora passou para 12,8% do SMN, refletindo o significativo agravamento do custo dos transportes públicos. O peso do Passe L123 no salário mínimo nacional aumentou 47%.

Quanto ao passe social intermodal não estar adaptado à realidade, essa é outra das questões que importa lembrar que a evolução que se deu na expansão urbana não foi acompanhada pela adequação, quer da rede de transportes, nem tão pouco do passe social, porque os diferentes governos nunca fizeram qualquer proposta nesse sentido, e opuseram-se sempre à aprovação dos projetos lei que foram apresentados ao longo dos anos na Assembleia da República.

Acresce que ao longo dos anos os municípios da AML reivindicaram por várias vezes a expansão e o ordenamento do sistema tarifário e a sua adequação ao PROTAML, posição que foi parcialmente acolhida pela extinta Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa (AMTL) tendo promovido para tal um estudo sobre a atual

situação dos transportes públicos na região e para adequação do passe social a atual situação que no seu relatório final reconhecia que existem duas fases distintas na evolução do tarifário com diferentes repercussões no sistema de transportes na AML.

Uma de expansão, que se inicia em 1976 com a criação do passe Carris válido dentro da cidade de Lisboa e simultaneamente são moduladas as tarifas, criados os bilhetes de bordo e os bilhetes pré-comprados. Reforçada em 1977 com a criação do Passe Social Intermodal onde é consagrado um sistema zonal de passes mensais intermodais, que dava acesso generalizado à utilização dos serviços de qualquer um dos operadores na sua maioria públicos. A simplicidade do novo sistema permitiu a automatização da cobrança e a reconversão de cobradores em todas as empresas e traduziu-se por um aumento substancial do número de passageiros transportados.

Outra de retração, da procura pelos utentes que se inicia a partir de 1992 como consequência do resultado combinado da privatização dos Centros Operacionais suburbanos da Rodoviária Nacional e da permissão da criação dos passes combinados e a explosão de títulos, e que levou a uma perda de 23% de utentes dos transportes públicos para o transporte individual.

E que concluía que os graves problemas com que o sistema de transportes na Área Metropolitana de Lisboa se confronta derivam das opções políticas tomadas ao longo dos anos por sucessivos governos.

O quadro empresarial hoje existente e a sua situação financeira resultam dessas opções políticas, que se materializaram ao longo dos anos através de reestruturações, desarticulação e desmembramento das empresas, cortes na oferta de transportes públicos às populações aumentos de preços, ataque aos direitos laborais e destruição de postos trabalho, medidas anunciadas como pretendendo estimular a concorrência, mas que de facto visavam era privatização das empresas públicas.

Um aspeto particular destas opções foi a duplicidade de comportamento assumido pelos sucessivos governos em matéria de financiamento do Sector.

Enquanto impunham o subfinanciamento das empresas públicas do sector dos transportes através da não dotação das indemnizações compensatórias devidas e da imposição de responsabilidades por investimentos em infraestruturas que eram da Administração Central, condenando-as a uma grave situação financeira.

Desenvolviam uma linha de capitalização e apoio financeiro das empresas privadas nomeadamente através distribuição das receitas do passe social intermodal a favor destas empresas por um serviço que não prestavam, apoios à compra de frota ou equipamento de bilhética, ou a continua cedência às pressões que os operadores privados fizeram pela obtenção de mais e maiores apoios.

O PCP apresenta este Projeto de Lei num momento em que os utentes dos transportes públicos vivem confrontados com as consequências das opções políticas seguidas aos logos décadas pelos sucessivos governos do PS, PSD, e CDS e de modo muito acentuado pelo anterior governo, assentes em privatizações e na desarticulação do sistema, cortes na oferta de transportes públicos, sucessivos aumentos de preços sempre em valores muito acima da taxa de inflação, ataques e descaracterização do passe social intermodal, como os que derivam da criação do passes combinados ou com a criação do "Passe Social+".

Perante este quadro, é indispensável confirmar o passe social intermodal como título de transporte de acesso universal ao serviço público de transportes, de insubstituível importância socioeconómica, inegável fator de justiça social e importante incentivo à utilização do transporte coletivo.

Com a presente iniciativa, propomos a revogação do Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro, que constituiu durante a governação PSD/Cavaco Silva um instrumento de degradação do acesso à mobilidade e da intermodalidade do sistema tarifário, ao aprovar os sistemas de "passes combinados".

Mantendo a possibilidade a todos operadores da emissão de passe e bilhetes próprios (válidos exclusivamente na sua rede, no respeito pelas concessões em vigor),

flexibilizando a utilização no tempo ao introduzir o passe semanal e o passe quinzenal, para além do passe mensal existente, pretende-se retomar uma política de promoção e defesa da mobilidade e do transporte público como direito das populações.

É essencial repor justiça nos critérios de financiamento, com uma repartição de receitas ajustada à realidade e uma prestação de indemnizações compensatórias que defenda e valorize o serviço público do transporte coletivo, libertando-o da estrita lógica do lucro e assumindo-o como fator insubstituível do desenvolvimento e da qualidade de vida.

O que propomos é adaptar as potencialidades do passe social intermodal às novas exigências do presente; alargar o seu âmbito geográfico, abrangendo mais populações garantir a sua validade intermodal, consagrando a sua utilização em todas as carreiras de todos os operadores de transportes de toda a Área Metropolitana de Lisboa.

Assim, no sentido de adequar o passe social intermodal às atuais necessidades de mobilidade da população e da região metropolitana, e no sentido de salvaguardar e retomar os objetivos sociais que presidiram à criação do passe social intermodal, o Grupo Parlamentar do PCP apresenta o presente Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei confirma o passe social intermodal como título nos transportes coletivos e atualiza o âmbito geográfico das respetivas coroas na Área Metropolitana de Lisboa.

Artigo 2.º

Âmbito geográfico

As coroas previstas pelas Portarias n.º 779/76, de 31 de dezembro, n.º 229-A/77, de 30 de abril, e n.º 736/77, de 30 de novembro, e abrangidas pelo sistema de passe social intermodal dos transportes coletivos da Área Metropolitana de Lisboa, passam a ter como âmbito geográfico os limites territoriais referidos no artigo 3.º da presente lei.

Artigo 3.º

Delimitação das coroas do passe social intermodal

As coroas do passe social intermodal servidas pelos operadores de transportes públicos de passageiros na Área Metropolitana de Lisboa abrangem as seguintes áreas geográficas:

- a) Coroa L – Município de Lisboa, Município da Amadora, a União das Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada-Dafundo e o território da Antiga Freguesia de Carnaxide no Concelho de Oeiras, a União das Freguesias de Sacavém e Prior Velho, União das Freguesias de Moscavide e Portela, o território da antiga Freguesia de Camarate no Concelho Loures, a Freguesia de Odivelas, a União das Freguesias da Póvoa de Santo Adrião e Olival Basto e o território da antiga Freguesia da Pontinha no Concelho de Odivelas, as travessias fluviais do Rio Tejo entre Lisboa e Cacilhas, Trafaria, Porto Brandão, Seixal e Barreiro; a Ligação Ferroviária via Ponte 25 de Abril entre a Estação do Pragal e a Margem Norte do Tejo; e as carreiras rodoviárias entre a praça da Portagem da Ponte 25 Abril e a Margem Norte do Tejo.

- b) Coroa 1 – União das Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias, a Freguesia de Porto Salvo, a Freguesia de Barcarena, o território da Antiga Freguesia Queijas no Concelho de Oeiras, a União das Freguesias de Queluz e Belas, a União das Freguesias de Massamá e Monte Abraão, a Freguesia de Casal de Cambra e o Território da Antiga Freguesia de Almargem do Bispo no Concelho de Sintra, a União de Freguesias da Ramada e Caneças e o território da antiga Freguesia Famões no Concelho de Odivelas, a União das Freguesias de Stº António dos Cavaleiros e Frielas, a União das Freguesias de Santo Antão do Tojal e São Julião do Tojal, a União das Freguesias de Santa Iria de Azóia, São João da Talha e Bobadela, a Freguesia de Loures e os territórios das antigas Freguesias de Unhos e Apelação, no Concelho de Loures, a União das Freguesias Almada, Cova da Piedade, Pragal, Cacilhas, a União das Freguesias do Laranjeiro e Feijó, a União das Freguesias da Charneca de Caparica e Sobreda, a União das Freguesias Caparica e Trafaria, a Freguesia da

Costa da Caparica no Concelho de Almada, a União das Freguesias do Seixal/Paio Pires/ Arrentela, a Freguesia da Amora a Freguesia de Corroios no Concelho do Seixal, a União das Freguesias do Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena, a União das Freguesias de Barreiro e Lavradio no Concelho Barreiro, a União das Freguesias de Montijo e Afonsoeiro no Concelho Montijo, a Freguesia do Samouco, a Freguesia de São Francisco no Concelho de Alcochete, as ligações rodoviárias via Ponte Vasco da Gama entre os concelhos de Alcochete e Montijo e a Margem Norte do Tejo, e a travessia fluvial entre Lisboa e Montijo.

- c) Coroa 2 – Freguesias do União das Freguesias de Carcavelos e Parede, a Freguesia de São Domingos de Rana no Concelho de Cascais, a Freguesias do Freguesia de Bucelas, a Freguesia de Fanhões, a Freguesia de Lousa no Concelho de Loures, a União das Freguesias de Cacém e São Marcos, a União das Freguesias de Agualva e Mira Sintra a Freguesia de Rio de mouro, a Freguesia de Algueirão – Mem Martins e o território da antiga Freguesia de Pero Pinheiro e o território da antiga Freguesia Montelavar no Concelho de Sintra, a União das Freguesias da Póvoa de Santa Iria e Forte da Casa, a União das Freguesias de Alverca do Ribatejo e Sobralinho, e a Freguesia de Vialonga no Concelho de Vila Franca de Xira, o território da antiga Freguesia de Santo Estêvão da Galé no Concelho de Mafra, a Freguesia de Fernão Ferro no Concelho do Seixal, a Freguesia da Quinta do Conde no Concelho de Sesimbra, a União das Freguesias de Palhais e Coina, a Freguesia de Santo António da Charneca Concelho do Barreiro, a União Baixa Banheira/Vale da Amoreira, a União das Freguesias do Gaio Rosário/Sarilhos Pequenos a Freguesia de Alhos Vedros, a Freguesia da Moita no Concelho da Moita, a União das Freguesias de Atalaia e Alto Estanqueiro Jardia, a Freguesia de Sarilhos Grandes no Concelho do Montijo, a Freguesia de Alcochete no Concelho de Alcochete e as carreiras de autocarro via Ponte Vasco da Gama entre o concelho da Moita e a Margem Norte do Tejo.

- d) Coroa 3 – Freguesias do União das Freguesias de Cascais e Estoril, a Freguesia de Alcabideche no Concelho Cascais, a União das Freguesias de Sintra, a União das Freguesias de São João das Lampas e Terrugem, a Freguesia de Colares no Concelho Sintra, a União das freguesias de Alhandra, São João dos Montes e Calhandriz, a União das freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras, a Freguesia de Vila Franca de Xira, a União das Freguesias de Malveira e São Miguel de Alcainça, a União das Freguesias de Igreja Nova e Cheleiros, a Freguesia do Milharado e o Território da antiga Freguesia da Venda do Pinheiro no Concelho de Mafra, a União das Freguesias do Carregado e Cadafais, a União das Freguesias de Santo Estêvão e Triana no Concelho de Alenquer, a Freguesia de Samora Correia no Concelho de Benavente, a Freguesia do Pinhal Novo, a Freguesia de Palmela, a Freguesia da Quinta do Anjo e o Território da antiga Freguesia do Poceirão no concelho de Palmela, a Freguesia do Castelo, a Freguesia de Santiago no Concelho de Sesimbra, a União das freguesias de São Lourenço e São Simão no Concelho de Setúbal.
- e) Coroa 4 - União das Freguesias de Enxara do Bispo, Gradil e Vila Franca do Rosário, a Freguesia de Santo Isidoro, a Freguesia da Encarnação, a Freguesia da Carvoeira, a Freguesia de Mafra, a Freguesia da Ericeira no Concelho de Mafra, a Freguesia de Vila Nova da Rainha, a Freguesia da Azambuja no Concelho da Azambuja, a União das Freguesias de Pegões e a Freguesia de Canha no Concelho do Montijo, o Território da antiga Freguesia da Marateca no Concelho de Palmela, a União das Freguesias de Setúbal – Santa Maria da Graça e Nossa Senhora da Anunciada, a Freguesia de São Sebastião, a Freguesia da Gâmbia Pontes e Alto Guerra e a Freguesia do Sado no Concelho de Setúbal e Travessia Fluvial do Sado entre Setúbal e Troia.

Artigo 4.º

Validade

1 - A validade dos passes sociais intermodais previstos na presente lei, nos percursos dentro das áreas definidas no artigo 2.º, inclui todos os operadores de transportes

públicos coletivos, quer sejam empresas públicas ou privadas, a quem já tenha sido ou venha a ser concessionada a exploração de circuitos e redes de transportes.

2 - A validade do uso dos passes sociais intermodais definida nos termos do número anterior é extensível à utilização dos parques de estacionamento associados a interfaces da rede de transportes coletivos.

Artigo 5.º

Periodicidade

O passe social intermodal pode ser adquirido nas seguintes modalidades:

- a) semanal com validade de sete dias seguidos.
- b) quinzenal com validade de quinze dias seguidos.
- c) mensal com validade para cada mês

Artigo 6.º

Regime especial de preços

1 - Sem prejuízo do carácter social do regime geral de preços do passe social intermodal, é criado um regime especial a preços mais reduzidos, sendo aplicável um desconto de 50 por cento sobre o respetivo tarifário.

2- Têm acesso ao regime referido no número anterior:

- a) Os cidadãos com idade até 24 anos, desde que não auferam rendimentos próprios;
- b) Os estudantes do ensino não superior e do ensino superior;
- c) Os cidadãos com idade a partir de 65 anos ou em situação de reforma por invalidez ou velhice.

Artigo 7.º

Repartição de receitas

1 - A repartição de receitas do passe social intermodal pelos operadores é proporcional à repartição ponderada do número de passageiros e número de passageiros quilómetros transportados pelos operadores, tendo em conta o modo de transporte.

2 – Compete ao Governo definir a fórmula de cálculo para aplicação do disposto no número anterior.

3 - Compete à Área Metropolitana de Lisboa monitorizar a distribuição das receitas entre os diferentes operadores, e a correta aplicação dos critérios definidos, a partir dos dados registados nos sistemas de bilhética.

Artigo 8.º

Indemnização compensatória

1 – Aos operadores referidos no número 1 do artigo 4.º é atribuída anualmente uma indemnização compensatória com base numa lógica de rede e tendo em conta o cumprimento das obrigações inerentes à prestação de serviço público.

2 – Compete à autoridade de transportes competente para a Área Metropolitana de Lisboa a fixação e atribuição da indemnização compensatória, para o que procede à fiscalização e avaliação do serviço público prestado pelos respetivos operadores.

Artigo 9.º

Passes e títulos próprios

É permitida a todos operadores a emissão de passes e bilhetes próprios, válidos exclusivamente na sua rede, no respeito pelas concessões em vigor.

Artigo 10.º

Entrada em vigor

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

Assembleia da República, 27 de maio de 2016

Os Deputados,

BRUNO DIAS; PAULA SANTOS; FRANCISCO LOPES; MIGUEL TIAGO; PAULO SÁ; CARLA
CRUZ; RITA RATO; ANA MESQUITA; JORGE MACHADO; ANA VIRGÍNIA PEREIRA;
DIANA FERREIRA