Bloco de Esquerda
Grupo Parlamentar

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 2267/XIII/4ª

PROMOÇÃO E GARANTIA DA ACESSIBILIDADE ÀS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA AO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

O direito à mobilidade é um direito humano básico sendo por isso necessário que existam condições da sua fruição por todas as pessoas. Para que este direito se materialize é imprescindível a existência de uma rede de transportes públicos com as características necessárias ao uso pelas pessoas com deficiência ou mobilidade condicionada.

"Para permitir às pessoas com deficiência viverem de modo independente e participarem plenamente em todos os aspetos da vida," como é referido na Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, "os Estados Partes tomam as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em condições de igualdade com os demais, ao ambiente físico, ao transporte (...)"

Esta obrigação não decorre unicamente do cumprimento da referida Convenção. O estado português assumiu também essa responsabilidade no "Regime jurídico da prevenção, habilitação, reabilitação e participação da pessoa com deficiência" (Lei n.º 38/2004, de 18 de Agosto) ao referir no artº3º sobre o direito aos transportes, que "compete ao Estado adotar, mediante a elaboração de um plano nacional de promoção da acessibilidade, medidas específicas necessárias para assegurar o acesso da pessoa com deficiência, nomeadamente à circulação e utilização da rede de transportes públicos, de transportes especiais e outros meios de transporte apropriados, bem como a modalidades de apoio social."

Desde 2004, altura em que foi publicada a Lei nº 38/2004 foram várias as tentativas de melhorar os níveis de acessibilidade da rede de transporte ferroviário através de

diversos instrumentos legais, nomeadamente o I Plano de Acão para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade (PAIPDI) entre 2006 e 2009, o Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA) para o período entre 2007-2015, dividido em dois horizontes temporais - o primeiro decorreu até ao ano de 2010 e o segundo que decorreria entre 2011 e 2015 acabou por não ser implementado.

Chegamos a 2019 e, de acordo com os dados mais recentes disponíveis, no relatório do Eurobarómetro (Europeans' satisfaction with passenger rail services - January - February 2018), a percentagem de pessoas que declaram uma insatisfação total com a acessibilidade às estações e plataformas de embarque (33%), às carruagens (35%) e, ainda, face à assistência do pessoal das estações às pessoas com deficiência (34%) mantem-se com níveis muito elevados tendo mesmo, no que diz respeito à acessibilidade às carruagens, aumentado a insatisfação 8 pp face ao inquérito realizado em 2013.

12 % dos portugueses apontam as deficientes condições de acessibilidade como a razão mais importante para não viajarem de comboio.

Passados que são mais de 14 anos qual é a realidade da acessibilidade no sistema de transporte ferroviário em Portugal? De acordo com o diagnóstico realizado no âmbito do Plano Nacional de Aplicação relativo a Especificação Técnica de Interoperabilidade Respeitante a Acessibilidade de Pessoas com Mobilidade Reduzida (ETI PMR), "das 426 estações existentes com serviço de passageiros, (...) cerca de 130 do total permitem o embarque e o desembarque de passageiros em cadeira de rodas do comboio, o que serve um universo aproximado de 65% do total dos passageiros transportados na RFN."

No que diz respeito ao material circulante, e ainda de acordo com o mesmo Plano, nenhum do material do serviço diesel (Unidades Duplas Diesel UDD 450; Allan 350; Unidades Triplas Diesel UTD 592) ou das carruagens do serviço Intercidades permitem atualmente acesso a pessoas com cadeira de rodas. No passado, a CP permitia o embarque nas carruagens Intercidades, contudo esta situação está, neste momento, suspensa, na medida que requeria que o passageiro mudasse da sua cadeira para uma cadeira de transbordo para poder passar nas portas interiores e, uma vez dentro do comboio, transferir-se para um lugar "normal".

Atualmente o parque de carruagens e gerido de forma mista - Carruagens Corail e Carruagens Modernizadas - e somente as primeiras tem cadeiras de transbordo. Esta situação poderá ser revista no próximo ano se a CP adquirir, entretanto, cadeiras de transbordo para as restantes carruagens. Ressalva-se, no entanto, que "o direito a mobilidade destes passageiros nos comboios da CP está em parte garantido através do serviço Alfa Pendular e Regional, que servem parte das mesmas estações."

Sobre o apoio aos clientes com mobilidade condicionada há a registar que o "Serviço de ajuda no embarque e desembarque para todos os Clientes que o solicitarem, em funcionamento em todos os comboios e em todas as estações.

a. Para clientes que se façam transportar em cadeira de rodas, este serviço de ajuda no embarque e no desembarque esta implementado em cerca de 60 estacoes, devido as características do material e das estacoes.

b. A ajuda no embarque e desembarque e prestada pelo revisor do comboio, quando os meios de embarque estão a bordo, o que constitui a grande maioria.

Quando os meios estão nas bilheteiras, a referida ajuda e prestada pelo pessoal da venda em estacão.

c. O serviço de apoio, SIM - Serviço Integrado de Mobilidade (SIM), deve ser solicitado com antecedência de 24 horas."

O que verificamos é que existe uma prática discriminatória da CP e da IP (ex REFER) que não só é atentatória dos direitos das pessoas com deficiência como é uma prática ilegal face à legislação portuguesa.

No que diz respeito às instalações fixas, estações e apeadeiros, mantêm-se situações de inacessibilidade tendo a IP já falhado dois prazos limite para a sua adaptação. Em agosto de 2004 quando não cumpriram o prazo estabelecido pelo Dec. Lei 123/97 e mais recentemente, em setembro de 2017, ao não cumprir o estabelecido pelo Dec. Lei 163/06. Está, portanto, a IP em incumprimento devendo ser aplicadas as respetivas coimas e exigido um plano, calendarizado e orçamentado, da adaptação da totalidade das suas instalações.

No que diz respeito à prestação do serviço de transporte a CP está diariamente a discriminar clientes em função da sua incapacidade, não só ao exigir-lhes uma comunicação prévia de 24 horas antes de viajar, se quiserem ter apoio no embarque, ou ao recusar-lhes o serviço de transporte por não ter criado as condições de acessibilidade no material circulante.

A Lei n.º 46/2006, de 28 de agosto, que proíbe e pune a discriminação em razão da deficiência e da existência de risco agravado de saúde, tipifica as práticas discriminatórias no seu Artigo 4.º. Em 12 alíneas que descrevem diversos tipos de discriminação, verificamos que a prática destas empresas públicas se pode enquadrar em 3 delas, a saber:

a) A recusa de fornecimento ou o impedimento de fruição de bens ou serviços;

e) A recusa ou a limitação de acesso ao meio edificado ou a locais públicos ou abertos ao público;

f) A recusa ou a limitação de acesso aos transportes públicos, quer sejam aéreos, terrestres ou marítimos;

É necessário dar cumprimento com urgência ao Plano Nacional de Aplicação ETI-PMR, mas não chega. As práticas discriminatórias não são admissíveis nem podem continuar.

Os direitos das pessoas com deficiência estão claramente definidos no Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, sobre os direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários. No Capítulo V, relativo às "pessoas portadoras de deficiência ou pessoas com mobilidade reduzida" pode ler-se no Artigo 19º – Direito ao transporte, que "as empresas ferroviárias e os gestores de estações, com a participação activa de organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência e de pessoas com mobilidade reduzida, devem estabelecer, ou ter em vigor, regras de acesso não discriminatórias aplicáveis ao transporte de pessoas portadoras de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida".

Ainda neste Regulamento, no Art Artigo 21º - Acessibilidade, são claras as obrigações a cumprir: "1. As empresas ferroviárias e os gestores de estações devem assegurar, mediante a aplicação das ETI relativas às pessoas com mobilidade reduzida, a

acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida às estações, aos cais, ao material circulante e a todas as instalações."

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

Promova e garanta as seguintes medidas nas empresas públicas CP e IP:

1. A IP apresentará no prazo de 6 meses um plano de adaptação a 3 anos das estações ferroviárias, identificando as intervenções necessárias, orçamentação e calendarização da execução das respetivas obras.

2. A CP deverá:

a) Apresentar no prazo de 6 meses um plano de adaptação e/ou aquisição de material circulante que garanta a acessibilidade total da frota, no prazo de 5 anos;

b) Alterar o serviço de apoio a clientes com necessidades especiais, adquirindo equipamentos (plataformas elevatórias e rampas portáteis) para facilitar o embarque e reforçando o número e formação do pessoal afeto ao serviço garantindo a igualdade no acesso ao serviço de transporte, nomeadamente eliminando a necessidade de aviso com 24 horas de antecedência;

c) Nas composições que já têm acessibilidade deverá ser aumentado, no curto prazo, o número de lugares para utilizadores de cadeira de rodas.

3. Enquanto a rede ferroviária (instalações fixas e material circulante) não for acessível a CP terá de garantir transporte alternativo acessível, a qualquer pessoa com mobilidade condicionada, nos percursos para os quais tenha adquirido um título de transporte.

4. As pessoas com deficiência deverão estar representadas no Grupo de Trabalho para a elaboração do Plano Nacional de Aplicação da ETI PMR através das suas organizações representativas.

Assembleia da República, 5 de julho de 2019.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,