PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 2063/XIII/4.ª

Potenciar a redução tarifária para uma aposta estratégica na promoção dos transportes Públicos

1 - Redução do preço do Passe Social Intermodal – um avanço que importa consolidar

O PCP orgulha-se da sua intervenção ao longo dos anos pela valorização dos transportes públicos e pelo direito à mobilidade. Não foram poucas as iniciativas apresentadas na Assembleia da República nas últimas décadas visando a melhoria do Passe Social Intermodal, o alargamento da oferta dos transportes públicos, a defesa da ferrovia, o combate às privatizações de empresas públicas do sector, a exigência de investimento públicos, a redução dos preços, seja nas Áreas Metropolitanas, seja no restante território nacional. Uma intervenção que se associou à luta dos utentes e das populações, ao papel das autarquias e dos próprios trabalhadores das empresas que asseguram o transporte coletivo no nosso País e que foi determinante para os avanços que foram inscritos no último Orçamento do Estado por via do designado Programa de Apoio à Redução Tarifária – PART.

A afetação de 104 milhões de Euros à execução do PART no ano de 2019 aprovada no OE, foi o passo decisivo para que, a partir de abril deste ano, se confirme uma substancial redução dos preços dos passes sociais. Um avanço que contrasta com as opções tomadas pelo anterior Governo PSD/CDS que, como é sabido, impôs uma política de brutal agravamento dos preços, incluindo para crianças e idosos, de acelerada degradação da oferta e de privatização de empresas. Medidas que não só se traduziram em mais um assalto ao bolso das populações como afastaram milhares de utentes dos transportes públicos.

É justa e compreensível a expectativa com que largos milhares de pessoas olham para a concretização da redução do preço dos transportes públicos, sobretudo pelo enorme impacto que tal medida terá no aumento do rendimento disponível sobretudo para os trabalhadores, pensionistas e estudantes, que dela irão beneficiar. E é sobretudo nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, com a fixação do valor para todos os passes sociais intermodais entre os 30€ (concelhio) e os 40€ (metropolitano), que esta medida terá o seu maior alcance.

2 - Aposta estruturante

Esta expetativa, não pode levar a ignorar que se trata de um passo num caminho bastante mais longo que é necessário percorrer e consolidar.

Para o PCP a aposta pelos transportes públicos é uma aposta nacional, por todo um vasto conjunto de razões das quais se destacam: garantir o acesso à mobilidade dos que cá vivem, estudam e trabalham, e daqueles que nos visitam; contribuir para a redução do consumo energético e para a redução das emissões poluentes; diminuir a importação de combustíveis fósseis e de automóveis.

Os transportes são o principal responsável pelo elevado consumo energético do país e pelos défices que lhe estão associados. A promoção do transporte público, coletivo, em modo carril de tração elétrica é a resposta estrutural às preocupações que hoje existem em termos de

emissões de dióxido de carbono e monóxido de carbono para a atmosfera, acompanhadas também pela diversificação dos combustíveis utilizados, designadamente por via da utilização do Gás Natural e do Biogás no transporte rodoviário.

Para atingir estes objetivos é necessário criar condições para que cada vez mais portugueses optem por se tornar utentes regulares da rede de transportes públicos. O que implica que essa rede, necessariamente intermodal, exista e esteja acessível de forma simplificada, sendo necessário satisfazer, simultaneamente, as questões que determinam a opção pelo transporte público para deslocações regulares: o preço, a frequência, o conforto e fiabilidade da oferta.

É assim necessário progredir em três vetores fundamentais: alargar a oferta, estender a opção pelo transporte público a todo território nacional, assegurar o carácter estratégico que este tem para o País, com o Estado a assumir o seu papel na garantia desse direito.

3 - Preço e Mobilidade

O acesso ao transporte público que já era caro, particularmente desde a privatização da Rodoviária Nacional, foi ainda brutalmente encarecido pela aplicação do programa das troikas.

Na AML, a exemplo do que se prevê também para a Área Metropolitana do Porto, a redução de preço será acompanhada de um alargamento muito significativo da mobilidade oferecida pelo Passe Social Intermodal, devido ao alargamento geográfico, e à integração de todos os operadores e de todas as suas carreiras. Os passes concelhios têm o limite máximo de 30 euros e o passe metropolitano fixou-se em 40 euros. Estes preços são ainda acompanhados da manutenção das atuais reduções (4_18, Sub23, social +) e da criação de novas, como seja o passe família, o +65 e o passe gratuito para menores de 13 anos. Na Área Metropolitana do Porto, essa redução será significativa no preço dos atuais títulos intermodais, com o mesmo padrão 30/40 para passes concelhios ou alargados, apesar do sistema não incluir ainda toda a área metropolitana.

Sendo evidente que a implantação dos transportes públicos nas Áreas Metropolitanas é muito superior ao das restantes regiões, não é menos patente a necessidade de alargar essa oferta ao resto do país. Refira-se neste âmbito a necessidade de superar a dificuldade criada a muitas regiões com o facto do PART não ter em conta as deslocações pendulares entre diferentes Comunidades Intermunicipais e destas para as Áreas Metropolitanas, questão abordada em detalhe no Projeto de Resolução nº 1943/XIII apresentado pelo PCP a 16 de janeiro.

Acresce que o Estado Central transferiu para as Autarquias as competências relativas ao transporte público rodoviário, mas sem transferir as verbas necessárias para esse efeito. As que transferiu, além de provisórias, são meras despesas de criação de estrutura, insuficientes até para essa função limitada. Da mesma forma, a ausência de uma efetiva regionalização coloca as CIM e as AM a responder a competências para as quais não estão minimamente preparadas do ponto de vista técnico e humano.

4 - Alargar a resposta a todo o território nacional

A oferta de transporte público deve ter âmbito nacional. Com a privatização e desmembramento da Rodoviária Nacional, com o encerramento de centenas de quilómetros de linhas de caminho de ferro, com a transferência destas responsabilidades para as Autarquias, designadamente por via do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, a oferta de transporte público fora das áreas metropolitanas é, em grande parte

do território nacional, muito reduzida, colocando milhares de pessoas na dependência do transporte individual.

O PCP considera que não existe coesão territorial nem desenvolvimento sem uma aposta nesta vertente pelo que se impõe um forte investimento na promoção do transporte público para lá das Áreas Metropolitanas, assumindo o Governo a responsabilidade de reforçar a dotação orçamental para as diferentes Comunidades Intermunicipais, de avançar para a criação de um operador público rodoviário de âmbito nacional, de reforçar o investimento público em infraestruturas e oferta.

Num quadro em que devem prevalecer critérios de equidade entre as Áreas Metropolitanas e o restante território nacional, o PCP considera que devem ser tomadas medidas de modo a garantir o mesmo princípio geral: passes de âmbito concelhio com valor máximo de 30€, passes no âmbito de cada Comunidade Intermunicipal com valor máximo de 40€.

5 - Oferta: quantidade, qualidade e fiabilidade

A redução de preços irá não só beneficiar os atuais utentes como tenderá a atrair novos utentes o que exige que seja acompanhada do aumento da oferta. Sem uma oferta adequada, muitos não poderão fazer a opção pelos transportes públicos.

Há que considerar dois tipos de respostas à questão da oferta. Desde logo, as medidas com efeitos imediatos, como a admissão de trabalhadores para as áreas operacionais designadamente de manutenção de material circulante e navegante. Mas também as medidas que levam anos a implementar como a aquisição de material, a melhoria da infraestrutura e a reconstrução do aparelho produtivo, que não podem continuar a ser adiadas.

6 - Investir na aquisição e repor a capacidade de manutenção e reparação do material circulante e navegante; investir nas estações, paragens e na mobilidade inclusiva

A EMEF não tem trabalhadores suficientes para responder às necessidades de Manutenção e Reparação da frota. Apesar das sucessivas promessas de contratação de novos trabalhadores, a EMEF baixou em 2018, pela primeira vez, dos 1000 trabalhadores. Também no Metro de Lisboa, a manutenção está claramente subdimensionada com recurso crescente à externalização de funções. Na Transtejo e na Soflusa, apesar de sucessivos anúncios, ainda não foi recuperada a capacidade perdida ao longo de anos de desinvestimento. Por outro lado, não são apenas as cativações (assumidas ou não) que explicam, designadamente, a baixa taxa de concretização dos sucessivos planos de investimento aprovados ao longo dos anos. A degradação e enfraquecimento de diversas estruturas do Estado, com a junção das Estradas de Portugal e da REFER na IP, a degradação da capacidade de projeto, fiscalização e gestão de empreendimentos ferroviários, com a falta de meios e recursos dos laboratórios nacionais, confirmam a debilidade da capacidade de resposta à manutenção de material circulante e navegante. Impõe-se reconstruir estas estruturas do Estado e dotando-as dos meios adequados.

Também o atual Governo chegará ao final da legislatura sem ter adquirido qualquer comboio, o que tem acontecido desde o encerramento da Sorefame em 2003/5. Nos últimos 15 anos, foram cancelados todos os anúncios de aquisição de material circulante. O Governo, tal como os anteriores, lançou concursos, desta vez para 22 comboios para o serviço Regional e 14 composições para o Metropolitano de Lisboa. As decisões assumidas no quadro do Orçamento do Estado para 2019, de aquisição de navios ou de composições para o Metro do Porto, estão ainda por concretizar. É por isso necessário desenvolver um Plano Nacional para o Material

Circulante, tal como aprovado na Resolução nº 1443/XIII de 23 de março de 2018, proposta pelo PCP e que o Governo se recusa a cumprir. Assim, no imediato, coloca-se a necessidade de comprar comboios para a resposta ao serviço sub-urbano, alargar a encomenda do serviço Regional e adquirir o material necessário para alargar a oferta no serviço de Longo Curso. Igualmente coloca-se a necessidade de aquisição de mais navios para as empresas que asseguram a travessia do Tejo, bem como, o reforço de verbas que permitam investir no alargamento e a renovação de frotas, com critérios de equidade (entre as áreas metropolitanas e o restante território nacional), do conjunto dos operadores públicos de natureza local que estão no terreno

Impõe-se também a necessidade de voltar a dignificar e requalificar estações, paragens, gares e cais de embarque.

É também urgente garantir a acessibilidade económica e física dos cidadãos com mobilidade reduzida a todos os modos de transporte público. Tal requer, para lá da eliminação das barreiras arquitetónicas, uma uniformização dos tarifários e descontos aplicados nas várias empresas de transporte público, bem como, a dotação no Orçamento do Estado da verba que compense as empresas pelos descontos efetuados

7 - Enfrentar as desastrosas consequências da destruição da Rodoviária Nacional: os concursos de 2019

Com exceção de algumas cidades, (Lisboa, Porto, Coimbra, Évora, Braga, Barreiro, Portalegre, Guimarães, etc.) o transporte rodoviário é assegurado por empresas privadas, a maioria das quais resultou da privatização da Rodoviária Nacional. A competência destes transportes foi transferida para as Autarquias, que estão agora confrontadas com a necessidade de realizar a contratualização destes serviços.

Com a destruição da Rodoviária Nacional, o transporte rodoviário encolheu, reduziu-se à procura solvente ou impôs às Autarquias elevados custos para manter uma mínima oferta.

Este processo de contratualização deve ser aproveitado para corrigir um conjunto de entorses que afetam o transporte rodoviário:

- Assumindo que o Estado Central assegura uma oferta ferroviária modernizada e fiável, o transporte rodoviário deve assegurar transbordos com essa oferta, promovendo a intermodalidade e a rentabilização dos investimentos na ferrovia. A reposição de uma resposta pública no plano do transporte rodoviário, deverá ser um objetivo a perseguir e a concretizar no médio prazo.

- As Autarquias enfrentam hoje limitações de gestão que muitas vezes dificultam a escolha pelas opções mais racionais e promovem a subcontratação de serviços. O Governo deve libertar as Autarquias desses constrangimentos e desenvolver mecanismos que promovam a melhor e mais racional opção pelo administração direta dos serviços públicos.

8 - Outros investimentos no plano da oferta

Para além dos avanços que são necessários no plano da oferta pública no transporte ferroviário e rodoviário, há ainda formas complementares de transporte que podem e devem ser potenciadas. Sublinham-se, entre outros aspetos, a aposta no transporte fluvial na AML, com um investimento robusto e sempre adiado de reforço na oferta existente por parte da Transtejo e Soflusa (empresas com idênticos problemas de subfinanciamento e

desinvestimento na frota), bem como, numa clara aposta na diversificação da oferta privilegiando o modo de carril com tração elétrica enquanto opção que pode ser a adequada em alguns dos principais centros/eixos urbanos no País, como é exemplo o Metro Sul do Tejo ou o Metro do Mondego.

9 - As infraestruturas

Ao longo dos anos a desvalorização do transporte público foi tão longe que o chamado Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas - PETI do anterior Governo PSD/CDS quase excluía das prioridades nacionais de investimento a aposta no transporte público. O atual Plano Nacional de Infraestruturas, PNI 2030, evoluiu, e já reconhece a necessidade de investimentos estratégicos para melhorar a oferta de transportes públicos, particularmente ao nível ferroviário.

Só que continua marcado por opções que não servem os interesses nacionais. Desde logo, com níveis de investimento muito baixos, que depois se agravam com as ainda menores taxas de execução desse mesmo investimento. E se o investimento é pequeno, muito dele ainda será capturado pelos grupos económicos privados.

É necessário lançar um ambicioso projeto de investimentos plurianual nas infraestruturas, que tenha como preocupação a promoção e articulação com o aparelho produtivo nacional e a criação de emprego, designadamente na aquisição e montagem de autocarros, material circulante e navios, e a expansão das redes de metropolitano, a renovação de estações, cais de embarque e gares, capazes de dar resposta às necessidades futuras. É urgente o retomar das obras das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias paralisadas e em processo de degradação, bem como, toda a beneficiação e renovação das estradas nacionais e municipais.

10 - Contratualização com os operadores públicos

O processo de contratualização do serviço público com a CP deverá garantir-lhe as condições que até agora o governo apenas assegurou ao operador privado (como a Fertagus). À CP é necessário garantir o necessário material circulante, as devidas compensações pela integração no passe social até hoje reservadas aos privados e considerando o tarifário reduzido que pratica, tendo presente que os seus preços são sempre inferiores em 50/60% aos da Fertagus. Acresce a reconstrução de uma articulação entre investimentos na infraestrutura e investimento no material circulante, no reforço da oferta e dos interfaces com os restantes modos de transporte.

A contratualização deve ser garantida com todos os operadores públicos onde ela ainda não existe, Metropolitano de Lisboa, Transtejo, Soflusa, acabando com a sua exclusão dos apoios públicos ao serviço público.

11 - Uma aposta estratégica para o país

A decisão que foi tomada no Orçamento de 2019 deve encontrar consagração e institucionalização legal que lhe assegure sustentabilidade e progresso futuros, num quadro de assumpção pela Administração Central das responsabilidades que lhe cabem e de não transferência encargos futuros para as Autarquias e população,.

Alargar a oferta, estender a opção pelo transporte público a todo território nacional, assegurar o carácter estratégico que este tem para o País, com o Estado a assumir o seu papel na garantia desse direito, eis os elementos centrais desta iniciativa legislativa que o PCP

apresenta. O PCP assume que a aposta nos transportes públicos que propõe, exigirá nos próximos anos, um investimento público de muitas centenas de milhões de euros. Investimento que para ser concretizado, com todos os benefícios que o mesmo tem para as populações, para a economia nacional, para o ambiente, exige aquilo que PS, PSD e CDS se têm recusado a fazer: enfrentar as imposições da União Europeia, romper com os interesses dos grupos económicos. Mas a vida também mostra que vale a pena intervir e lutar pela redução do preço dos transportes públicos tornado possível através do PART aquilo que não há muitos meses parecia quase impossível.

Assim, tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do artigo 156º da Constituição da República e da alínea b) do número 1 do artigo 4º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, propõem que a Assembleia da República adote a seguinte Resolução:

RESOLUÇÃO

A Assembleia da República, nos termos do nº 5 do artigo 166º da Constituição da República, resolve recomendar ao Governo a concretização das seguintes medidas:

Sobre a política tarifária e a redução de preços nos transportes públicos:

a) O desenvolvimento das medidas necessárias para garantir os recursos necessários ao impacto nacional da redução tarifária a ser implementada em 2019, apontando como objetivo que nenhum passe concelhio ultrapasse os 30 euros, e nenhum passe regional ultrapasse os 40 euros.
b) A garantia de continuidade dos apoios à manutenção ou introdução, em todo o país, dos descontos tornados possíveis nas áreas metropolitanas, nomeadamente: 4_18, Sub_23, +65 e criança.
c) A aplicação do devido financiamento, na contratualização com a CP, que garanta a necessária redução tarifária no plano das ligações ferroviárias urbanas, suburbanas e regionais.

Sobre a quantidade, a qualidade e fiabilidade da oferta em todo o território nacional:

d) O levantamento dos bloqueios e constrangimentos (aplicando a lei do Orçamento do Estado) à contratação de trabalhadores para dar resposta às necessidades operacionais, com particular urgência para as contratações necessárias à reposição da capacidade de manutenção e reparação das frotas de navios e material circulante (Transtejo/Soflusa, EMEF, Metropolitano de Lisboa), para o funcionamento das estações (CP, ML) e para a reconstrução da Engenharia Ferroviária Nacional (CP e IP).
e) A concretização urgente do Plano Nacional de Material Circulante Ferroviário, aprovado a 15-06-2018 pela Resolução da Assembleia da República n.º 235/2018, com prioridade para a revisão, manutenção ou substituição das séries no limite de vida útil a curto prazo.
f) O desenvolvimento das medidas necessárias no sentido da reconstrução de um operador público rodoviário de âmbito nacional e reconsolidar a CP como o operador público ferroviário.
g) A implementação imediata de um plano nacional de acessibilidade ao transporte público, que inclua a audição das organizações de pessoas com deficiência e uma verba específica para que as empresas realizem as obras necessárias a este fim.

Sobre o carácter estruturante do desenvolvimento do transporte público em Portugal:

h) A reformulação do PNI 2030, aumentando as verbas destinadas ao investimento público no período, evitando o desperdiçar de recursos públicos em opções erradas ou em PPP sempre desastrosas.

i) A determinação no sentido de que o processo de contratualização do transporte rodoviário de passageiros, em curso, seja aproveitado pelo Governo, em colaboração com as Autarquias, para aprofundar o caminho da redução tarifária, para garantir uma melhoria da oferta e da sua intermodalidade.
j) A rápida concretização do processo de contratualização do serviço público com a CP, permitindo-lhe a necessária redução tarifária e a programação o aumento da oferta.

Assembleia da República, 25 de março de 2019

Os Deputados,

BRUNO DIAS; JOÃO OLIVEIRA; PAULA SANTOS; ANTÓNIO FILIPE; FRANCISCO LOPES; CARLA CRUZ; PAULO SÁ; JOÃO DIAS; DUARTE ALVES; ANA MESQUITA; ÂNGELA MOREIRA; JERÓNIMO DE SOUSA; RITA RATO; JORGE MACHADO; DIANA FERREIRA