

REQUERIMENTO Número / (.^a)
 PERGUNTA Número / (.^a)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto:

Destinatário:

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República

Desde o passado mês de Junho que se têm multiplicado as notícias de utentes de transportes públicos de regiões periféricas às áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto que manifestam a sua indignação e revolta por, estando obrigados a realizar diariamente viagens de/para aquelas regiões metropolitanas, se virem obrigados a suportar custos de transporte que nada têm a ver com o preços dos passes sociais em vigor naquelas Áreas Metropolitanas.

Por exemplo, ontem, dia 10 de julho, vários utentes de TP em autocarros que residem em Alenquer e trabalham em Lisboa, têm de suportar um custo de 108€/mês quando outros utentes de TP que se encontram a uma distância equivalente pagam apenas 40€ mensais pelo passe, estando por isso obrigados a, caso queiram realizar uma segunda viagem em Lisboa ou na AM, tenham de adquirir um segundo passe de 30€ ou 40€, consoante a viagem seja em Lisboa ou fora dela. Ou seja, em relação a um utente com origem/destino na AML, que percorra diariamente a mesma distância em TP, o sobrecusto é brutal: +2,7 vezes se lhe bastar apenas um passe ou +3,7 vezes se tiver que comprar dois.

Referia-se na notícia que este sobrecusto seria equivalente a todos os concelhos que pertençam ao distrito de Lisboa (pertencem ao mesmo círculo eleitoral para as eleições legislativas) mas que estão administrativamente fora da AML, ou seja, fazem parte da Oeste CIM – Torres Vedras, Arruda dos Vinhos, Sobral de Monte Agraço, Lourinhã, Cadaval e Alenquer. Segundo o Census 2011, só tendo por base a região de Lisboa, há atualmente um total de 186.242 habitantes que estão a ser fortemente discriminados em termos de acesso aos Transportes Públicos porque o desenho que o Governo fez do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) está errado.

Refira-se igualmente que, noutro caso como o do Entroncamento, após aturadas negociações com a CIM Médio Tejo, chegou-se a um valor total de 120€ para um passe CP+Navegante/AML, o qual, embora, configure uma redução de cerca de 50% face ao anterior valor de 252€, continua ainda a ser um valor 3 vezes superior aos que, para distância aproximada no interior da AML, pagam 40€.

Situações semelhantes, porventura mais gravosas, ocorrem também em diferentes regiões à volta da Área Metropolitana do Porto, onde para além deste tipo de distorções, continuam a registar-se muitas resistências à aplicação do PART aos operadores rodoviários privados.

Em todas as regiões do país onde sejam significativos os movimentos pendulares entre CIMs ou entre CIMs e as Áreas Metropolitanas, permanecem situações de discriminação inaceitáveis que precisam de ser urgentemente corrigidas, pelo menos, a partir do início do próximo ano letivo 2019-2020.

Registe-se que, desde 1 de julho, com a introdução do passe social familiar, todas estas distorções aqui relatadas, quer entre áreas metropolitanas, quer entre estas e o resto do país, já se terão agravado substancialmente, configurando uma catadupa de situações de injustiça social e territorial difíceis de aceitar.

O PART foi desenhado apenas para as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e tudo o restante país foi pura e simplesmente ignorado, não apenas porque não foram consideradas as viagens pendulares de fora para dentro da AML e da AMP, como também não foram consideradas as viagens pendulares que existem entre CIMs contíguas qualquer que seja o modo de transporte público utilizado (rodoviário ou ferroviário), como ainda o próprio financiamento por utilizador do TP intra-CIM é 5,5 vezes superior na AMs face a todas as CIMs.

E o Governo não se pode queixar que não tenha sido avisado, pelo Bloco de Esquerda. Logo na discussão do OE2019 apresentámos propostas, que não foram consideradas por qualquer dos outros partidos, para incluir no PART os movimentos pendulares entre as CIMs e as áreas metropolitanas ou entre diferentes CIMs. Posteriormente, apresentámos o PjR nº 1931/XIII/4ª que foi aprovado (apenas com os votos contra do PS) e que desde a sua aprovação em Plenário da AR de 1 de fevereiro, não foi ainda aplicado.

Atendendo ao exposto, e ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda vem por este meio dirigir ao Governo, através do Ministério do Ambiente e da Transição Energética (MATE), as seguintes perguntas:

1. Considerando as populações que residem fora das áreas metropolitanas ou que têm de se deslocar de uma CIM para outra, está o MATE plenamente informado das distorções que ocorrem, no âmbito da aplicação e desenho do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), relativamente aos preços praticados nos passes sociais intermodais, já que, para distâncias equivalentes, o seu custo efetivo é entre 3 a 4 vezes superior aos das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto?
2. Considerando as dificuldades que têm sido noticiados da aplicação do PART à Área Metropolitana do Porto por parte dos operadores rodoviários privados, está o MATE em condições de informar quais as desconformidades que existem a esta data e a sua real dimensão face à procura de Transporte Público na AMP?
3. Considerando o anúncio da introdução do passe social familiar a partir de 1 de julho, está o MATE em condições de informar qual o ponto de situação da aplicação desta medida ao nível dos preços praticados e da quantidade destes novos títulos vendidos na AMP, na AML e em cada CIM?
4. Está o MATE disponível para, já a partir do início do próximo ano letivo de 2019-2020, reforçar as verbas que estão afetas às reduções tarifárias aos passes sociais, tendo em vista eliminar as distorções de preço e a falta de equidade no acesso aos Transportes Públicos, seja qual for o modo de transporte coletivo utilizado – rodoviário ou ferroviário?

5. Está o MATE disponível para alargar o conceito de passe social intermodal a todas as regiões do país – passe social inter-regional - cobrindo os movimentos pendulares a nível inter-regional, nomeadamente entre Comunidades Intermunicipais contíguas ou entre Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas, independentemente do modo de transporte utilizado, tendo em vista tornar o Transporte Público uma alternativa efetiva ao transporte automóvel privado para construir uma mobilidade mais sustentável e mais democrática em todo o país?

Palácio de São Bento, 12 de julho de 2019

Deputado(a)s

HEITOR DE SOUSA(BE)

ISABEL PIRES(BE)

CARLOS MATIAS(BE)

MARIA MANUEL ROLA(BE)