



Exmo Senhor

Presidente da

Comissão de Economia, Inovação, Obras  
Públicas e Habitação

Data: 10 de março de 2020

N. Ref<sup>a</sup> : PARC-000027-2020

**Assunto:** Projeto de Resolução 223/XIV - Recomenda ao Governo programação de medidas de mobilidade e redução do uso do automóvel através de um plano de transportes intermodais, nomeadamente no que concerne a CP e Metro do Porto

Tendo tido conhecimento da iniciativa acima mencionada, junto enviamos os nossos comentários, mantendo-nos ao dispor para quaisquer esclarecimentos adicionais,

Com os meus melhores cumprimentos,

A Diretora Geral

(Ana Cristina Tapadinhas)

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação	
CEIOPH	
N.º Único	652791
Entrada/Saída n.º	95
Data	10 / 03 / 2020

**ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA PARA A DEFESA DO CONSUMIDOR - DECO**

Pessoa Colectiva de Utilidade Pública / Contribuinte e Registado na C.R.C. Lisboa com o n.º 500 927 693  
decolx@deco.pt - www.deco.proteste.pt  
Rua Artilharia 1, 79 - 4º — 1269-160 Lisboa - Tel.: 21 371 02 00 - Fax 21 371 02 99

## I. Enquadramento e Análise na Generalidade

Louvamos a iniciativa do GP do Bloco de Esquerda no sentido de alavancar um assunto de grande importância para os cidadãos / consumidores da Área Metropolitana do Porto e que, por vezes, parece estar esquecido aos olhos dos órgãos de administração local.

Sem prejuízo da análise concreta das medidas promovidas, cumpre referir que entendemos ser extrema importância e urgência a adopção de medidas que i) aumentem a mobilidade dos consumidores; ii) incentivem a diminuição de utilização de veículos automóveis iii) promovam a interoperabilidade dos vários meios de transporte e finalmente iii) reduzam a pegada ecológica.

Contudo e antes de nos debruçarmos sobre cada um dos pontos propostos, entendemos que a proposta apresentada poderia igualmente dedicar-se à promoção de medidas que incentivem a utilização efectiva e optimizada do metro do Porto. De facto, o estado de arte relativamente a este sector em particular denuncia algumas irregularidades que podem de facto, gerar alguma desconfiança no consumidor e incentivá-lo na adesão a outros meios de transporte como seja o veículo automóvel.

Portanto, ainda antes de ser equacionada a criação de outras linhas, cumpre, sem dúvida, assegurar uma melhoria de funcionamento deste meio de transporte a fim se tornar uma opção válida e viável para os cidadãos e cumprir com os desideratos da sua natureza como sendo serviço público essencial (art. 1.º, n.º 2, alínea h) da Lei 23/96, de 26 de Julho).

De facto, a DECO ainda acolhe várias reclamações relacionadas com a utilização do Metro e que dizem respeito a ausência de informação eficaz bem como de alternativas válidas, nos casos de interrupção ou suspensão do serviço. Do mesmo modo, a existência de vários trajectos na mesma linha em simultâneo dificulta a apresentação de alternativas que permitam que o consumidor consiga chegar ao seu destino em tempo equivalente, no caso de interrupção de uma das linhas, para além do facto de dificultar a implementação de mais carruagens com vista a um tempo de espera menor e obviar

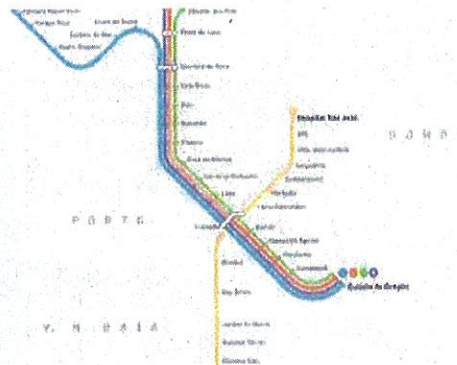
as dificuldades notórias e decorrentes da intitulada “hora de ponta”. De facto, todas as linhas passam por um troço comum que integra pelo menos 13 estações, o que cria um efeito de sobreutilização e sobretensão sobre o mesmo trajecto, em jeito de resumo temos 6 trajectos (linhas) a passar por 13 estações em comum. A título de exemplo, se um consumidor pretende apanhar um voo e dirige-se à estação da Trindade até ao aeroporto Francisco Sá Carneiro terá de seguir a linha E (linha roxa). Contudo se esse trajecto, por qualquer motivo, for interrompido, não há a possibilidade de alterar o circuito da linha E porque vai, necessariamente, condicionar a circulação de quase todas as outras linhas que também passam pelas mesmas estações da referido troço, situação que não se verifica por exemplo com a linha D, cuja estrutura está adjudicada única e exclusivamente ao seu funcionamento.

Pelo que, em nosso entendimento, seria de equacionar a existência de um estudo que permitisse entender o fluxo de entrada e saída de passageiros de cada estação, com vista a reequacionar uma maior disseminação das linhas por outras estações que não as mesmas ou em alternativa a criação de um novo percurso ao troço “Sra. Da Hora – Trindade”, como por exemplo pela Marginal do Porto. Na verdade, a introdução do PART veio permitir e promover uma maior adesão por parte dos utilizadores a todos os serviços de transporte público, pelo que o aumento do número de pessoas deveria conduzir a uma reestruturação da planificação e organização da estrutura actualmente em vigor dos transportes públicos em geral e em particular do Metro do Porto

Do mesmo modo, consideramos que a informação transmitida ao consumidor ainda é bastante confusa, sendo que tal situação se agrava quando em causa está a utilização por parte de um consumidor estrangeiro. Na verdade, de acordo com o mapa apresentado pelo serviço em cada uma das estações a informação distribui-se da seguinte forma:



Mapa 2



Mapa 1

Ora, no momento de aquisição do bilhete e respectivo pagamento, frequentemente em cima do horário de partida, o consumidor terá necessariamente que articular a leitura do mapa 1 com a do mapa 2, devendo imediatamente entender qual a zona a que pertence a paragem de destino e adquirir um bilhete que cubra 1 a 6 zonas. Por norma, o consumidor olha apenas para o mapa 2, onde deverá pagar o bilhete e adquire a zona relativa ao destino para onde quer seguir o que conduz a que, por vezes, por obrigação de transferência de linha, à não inclusão de algumas das zonas que pertencem ao mapa 1. A título de exemplo, um consumidor que partiu da estação de Combatentes e que ir para a estação do Sr. de Matosinhos sabe que tem de mudar de linha na estação de Trindade. Por esse motivo, compra um bilhete que inclui duas zonas (estação de combatentes e estação de trindade). Contudo esse mesmo bilhete já não vai ser válido para ir até ao Sr. de Matosinhos, pelo que o consumidor que viu primeiro que tinha que sair na trindade, julga que poderá utilizar o mesmo bilhete e muda apenas de linha, prosseguindo o seu caminho. Na verdade, ele seria obrigado a adquirir um título de transporte de três zonas e por isso poderá vir a ter que pagar uma coima, em função da utilização não informada do transporte em causa.

Outra questão muito reclamada e que gera ainda muita confusão junto dos destinatários deste serviço diz respeito à necessidade de validação do cartão, sempre que existe mudança de linha. Na verdade, o sistema implementado pelo Metro do Porto é um sistema aberto, sem qualquer limitação por torniquetes, pelo que a passagem é

imediate para outras linhas sendo que em cada espaço existe um dispositivo específico para a respectiva validação. Contudo, se um consumidor compra uma viagem desde a estação de Salgueiros até à estação de Carolina Michaelis, tem necessariamente, ainda que incluídas na mesma zona, de mudar de linha e validar novamente o título de viagem na estação da Trindade, o que do ponto de vista da mobilidade das pessoas dentro das estações é redundante e confuso.

Do mesmo modo, o facto do espaço das estações ser totalmente aberto, apesar das suas vantagens traz também, de acordo com as declarações dos consumidores, muitas desvantagens, na medida em que transmite uma ideia de “livre circulação” algo enviesada. Na verdade, se um consumidor idoso pedir ajuda a alguém para o levar até à linha do metro, o acompanhante poderá ver-se na contingência de ser autuado por não dispor de título de viagem, quando na verdade só iria acompanhá-lo e não viajar.

Reforçamos ainda que face a todo o exposto, tais manifestações de irregularidades na qualidade de serviço atingem uma outra dimensão quando o mesmo é utilizado por turistas ou estrangeiros, uma vez que é evidente a falta de suporte a estes destinatários nas respectivas estações de metro.

## Sistema de Zonas: como utilizar

### Zone System: how to use it

#### Usar a Lista de Destinos

#### Use the Destinations List

Consulte a Lista de Destinos acima para saber qual o título que precisa para viajar a partir desta estação. Dirija-se em seguida à estação com a validação de viagem adequada.

See the List of Destinations above to find out which ticket you need from this station. Look at the station with an appropriate travel ticket.

Tempo de validade de cada título após 14 minutos. Valid time for each ticket after 14 minutes.

12	15	18	21	24
10 Euros	12 Euros	14 Euros	16 Euros	18 Euros

**EXEMPLOS DE VIAGENS ENTRE ESTACIONES**

Para saber se pode viajar entre duas estações que não são do mesmo espaço de validação consulte o mapa de validação de viagens e o mapa de zonas de validação de viagens.

**EXEMPLOS DE VIAGENS ENTRE ESTACIONES**

For further information, see the map of valid zones and the map of valid travel spaces.

#### Planear percursos

#### Journey planning

Escolha nos mapas ao lado aquele que assinale a sua ZONA de partida. Refer to the map that shows your departure ZONE.

Identifique a sua ZONA de destino e o percurso das linhas de transporte que necessita tomar entre a ZONA de partida e o seu destino. Identify your destination ZONE and the route that you need to take from your departure ZONE.

O título adequado à sua viagem é o adequado ao nível de zona que indica no **mapa de validação de viagens** no percurso pretendido. The appropriate ticket for your journey corresponds to the (lowest) level of zones that you **travel** during your journey.

#### Exemplos:

#### Examples:

1. Viagem de Metro entre Trindade (ZONA 0) e Aeroporto (ZONA 10) requer um título de qualquer nível de validação.

2. Viagem de Metro de Rio Tinto (Z1) para VU (Z10) requer um Z1, se não vai passar na ZONA 0 (1ª zona de zona) e a sua validação de viagem deve ser válida em todas as zonas atravessadas. No entanto, se a viagem começar e terminar na Z1, não é necessário um nível de validação superior.

3. Para ir de Metro das ZONAS 10, 11 ou 12 para as ZONAS 0 a 10, 11, 12, é necessário um título de validação de qualquer nível de validação de qualquer nível de validação. No entanto, se a viagem começar e terminar na ZONA 0, não é necessário um nível de validação superior.

4. Se viajar de Metro entre Trindade (ZONA 0) e Aeroporto (ZONA 10) é necessário um nível de validação superior.

5. Se viajar de Metro entre Rio Tinto (Z1) e VU (Z10) é necessário um nível de validação superior.


6. Se viajar de Metro entre Rio Tinto (Z1) e VU (Z10) é necessário um nível de validação superior.

7. Se viajar de Metro entre Rio Tinto (Z1) e VU (Z10) é necessário um nível de validação superior.

8. Se viajar de Metro entre Rio Tinto (Z1) e VU (Z10) é necessário um nível de validação superior.

9. Se viajar de Metro entre Rio Tinto (Z1) e VU (Z10) é necessário um nível de validação superior.

10. Se viajar de Metro entre Rio Tinto (Z1) e VU (Z10) é necessário um nível de validação superior.



De facto, ainda que exista informação orientada em língua inglesa para esse efeito, ela não está devidamente adequada a uma compreensão e leitura fácil do utilizador, atendendo ao tamanho da letra e respectivo desenho gráfico, como resulta da imagem supra.

## **II. Análise na especialidade**

Todas as medidas apresentadas pelo GP do Bloco de Esquerda, parecem-nos bastante positivas pelo que reforçamos a sua adopção e progressiva implementação. No entanto e sem prejuízo do anteriormente exposto, sugerimos:

Para além da segunda medida a adoptar, nomeadamente, o **estudo da execução de uma nova linha na sub-região do Vale do Sousa que liga Valongo-Paredes-Paços de Ferreira-Lousada e Felgueiras**, seria interessante estudar a possibilidade de implementação de uma linha que permitisse o acesso até à zona do Parque da Cidade - Foz do Douro - Nevogilde. Na verdade, entendemos que a implementação de uma linha de metro deverá estar associada ao n.º de habitantes em concreto, ao n.º de fogos habitacionais, à existência ou não de polos universitários e escolares, entre outros. Ora a referida zona é composta por um polo universitário de dimensão bastante ampla como seja a universidade católica portuguesa que integra as faculdades de direito, restauro, gestão, psicologia, som e imagem e biotecnologia. Do mesmo modo inclui um agrupamento escolar composto por educação pré-escolar, básica e ensino secundário como seja o Agrupamento Escolar de Garcia da Horta e ainda é zona por excelência das praias do Porto, o que naturalmente, atrai os turistas, pelo que consideramos de extrema importância equacionar a integração de uma linha de metro que pudesse vir a prover a satisfação das necessidades de mobilidade desta camada populacional.

No que diz respeito à quinta medida proposta, designadamente **assegurar uma correcta articulação de frequência e horários do metro do Porto com as linhas CP de Aveiro, Minho Braga Guimarães e Douro**, consideramos de extrema importância que essa articulação seja também realizada com a STCP, com vista a assegurar a interoperabilidade efectiva entre os transportes públicos de metro e dos autocarros. Do

mesmo modo, sugerimos que a par do que já se verifica noutras estações como a de “Campanhã” se inclua uma informação “*real time*” sobre os horários dos autocarros e dos voos, de forma acessível ao consumidor e com vista a otimizar a referida interoperabilidade entre os transportes.

Finalmente, já no que concerne à sexta medida relativamente à **proposta de estudo a implementação de 7 novos silos de estacionamento como interface situados em zonas de confluência com transporte suburbanos**, consideramos de facto relevante que tal venha a verificar-se atendendo a que esse é o *modus operandi* de muitos dos consumidores utilizadores do serviço. Na verdade, são várias as pessoas que utilizam veículo próprio até às estações de metro, de forma a assegurar um transporte mais rápido até aos seus locais de trabalho pelo que nos parece premente e urgente assegurar a existência de um parque que permita um estacionamento rápido e que, cumulativamente, incentive o consumidor a aderir a este meio de transporte, através de compensações e descontos de estacionamento mediante a aquisição de título de transporte de metro. Do mesmo modo, entendemos de extrema necessidade que a Metro do Porto proponha a adopção de memorandos de entendimento com as empresas que visam implementar a mobilidade de suave na modalidade de partilha, como sejam as trotinetes e bicicletas eléctricas, com vista a promover a utilização efectiva destes meios, por parte dos cidadãos e assegurar a complementaridade destes serviços para pequenas distâncias, através de passes específicos para esse fim e estacionamento desta mobilidade nas estações de metro.

