

Exmo Senhor

Presidente da

Comissão de Economia, Inovação, Obras
Públicas e Habitação

6CEIOPH@ar.parlamento.pt

C/c Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português

Data: 20 de janeiro de 2020

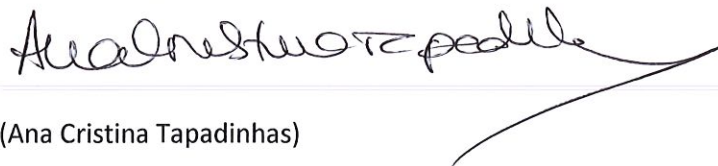
N. Refª : PARC-000255-2019

Assunto: Projeto de Resolução 161/XIV - Potenciar a redução tarifária para uma aposta estratégica na promoção dos transportes públicos

Tendo 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

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ana Cristina Tapadinhas", is written over a horizontal line. A long, sweeping underline extends from the end of the signature across the page.

(Ana Cristina Tapadinhas)

A DECO – Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor congratula-se com a presente iniciativa legislativa, mormente porque visa promover o serviço público de transporte de passageiros no âmbito de uma abordagem holística.

Com efeito, a promoção do serviço público de transporte de passageiros não se consegue alcançar apenas pela via da redução de preços¹ – que se reconhece como essencial, mas não suficiente - impondo-se que esta medida seja acompanhada por outras, nomeadamente por um reforço do investimento - seja em infraestruturas, frotas e material circulante, seja no que toca aos recursos humanos, seja ainda no que concerne às infraestruturas de apoio (paragens, estações, cais, bilheteiras) – tendo em vista uma melhoria da qualidade do serviço, através de um aumento da oferta e de uma extensão da rede, que garantam aos passageiros um transporte público regular, contínuo, pontual, seguro e cómodo.

Importa ainda assegurar a universalidade e a igualdade no acesso ao serviço público de transporte de passageiros.

Na realidade, o Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) não conseguiu atingir tal desiderato. De facto, o PART desencadeou um aumento da procura do serviço público de transporte de passageiros - por via da redução tarifária - contudo, não se verificou um correspondente aumento da oferta, nem uma extensão da rede, ao contrário do previsto na Lei do Orçamento de Estado para 2019 e, mais recentemente, no Decreto-lei n.º 1-A/2020 de 3 de janeiro, diploma que dá continuidade ao PART em 2020 .

Acresce que os critérios de atribuição das verbas, que atendem ao número de utilizadores de transportes públicos, bem como à complexidade dos sistemas de transporte nas áreas metropolitanas, e ao contrário do que se almejava - nomeadamente que o PART fosse um verdadeiro instrumento de coesão territorial - acabaram por conduzir a um agravamento das

¹ A opção pelo transporte individual ainda continua a ter um peso não negligenciável, em virtude da fraca qualidade da do serviço público de transporte, sendo que o fator preço não é determinante da opção pelo transporte público. Nesse sentido, veja-se os resultados definitivos do Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto (AMP) e de Lisboa (AML), realizado pelo INE em 2017: os principais motivos que levaram os residentes nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa a optar pelo transporte individual foram a “rapidez” e o “conforto”, seguidos de “rede de transportes públicos sem ligação direta ao destino”, “ausência de alternativa” e “serviços de transporte público sem a frequência ou fiabilidade necessárias.”

assimetrias ao nível do interior. Neste âmbito, importaria assegurar uma distribuição das verbas ajustada às diferentes realidades territoriais.

Esta circunstância, por si só, geradora de injustiça social, é agravada pelo facto de o PART ser financiado pelo Fundo Ambiental, nomeadamente pelas receitas que resultam do adicionamento sobre as emissões de CO (índice 2), previsto no Código dos Impostos Especiais de Consumo, imposto suportado, de igual forma, por todos os cidadãos.

No que toca ainda à universalidade e igualdade de acesso, muito embora o Decreto-lei n.º 1-A/2020 de 3 de janeiro, considere como apoio à redução tarifária as medidas que envolvam o apoio à redução tarifária ou à gratuidade para grupos alvo específicos, incluindo pessoas com deficiência, com um grau de incapacidade igual ou superior a 60 %, certificada por Atestado Médico de Incapacidade Multiusos (cabendo, no entanto, às respetivas autoridades de transporte de cada área metropolitana e comunidade intermunicipal a definição e a concretização das medidas de redução tarifária), a nosso ver, importa garantir a melhoria da qualidade do serviço público de transporte disponibilizado aos passageiros com deficiência e/ou mobilidade reduzida, através de um reforço do investimento nos meios de transporte e infraestruturas de apoio, bem como em recursos humanos, assegurando um serviço de apoio permanente.

Nos termos do exposto, e na generalidade, a DECO regozija-se com a presente iniciativa, sublinhando, no entanto, a importância da integração destas medidas num plano de macro mobilidade, gerador de sinergias e que promova, por exemplo, e a título meramente exemplificativo, novas formas de mobilidade.