

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 102/XIV/1ª

RECOMENDA AO GOVERNO A EFETIVA APLICAÇÃO DO PROGRAMA DE APOIO À REDUÇÃO TARIFÁRIA (PART) EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

O Orçamento de Estado para 2019 criou o chamado Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos transportes públicos. Trata-se de um programa financiado pelo Fundo Ambiental, com 104 milhões de euros provenientes do adicionamento sobre as emissões de CO₂. Foi anunciado que este montante seria distribuído e gerido pelas Áreas Metropolitanas (AM) e pelas Comunidades Intermunicipais (CIM). O objetivo é reduzir as tarifas dos transportes públicos, sobretudo quando usados em movimentos pendulares, entre casa e trabalho. Desta forma, pretende-se diminuir o custo do transporte público, para o promover, com consequências positivas para a economia dos agregados familiares e para o ambiente, com a redução das emissões de CO₂.

Desde o início que o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda levantou dúvidas sobre a aplicação homogénea no território do PART, principalmente no que respeita ao financiamento da redução tarifária nos transportes fora das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto. Suscita também preocupações legítimas a quem, para ir trabalhar, se desloca entre Comunidades Intermunicipais diferentes, ou entre uma Comunidade Intermunicipal e uma Área Metropolitana.

No sentido de mitigar esse problema, este grupo parlamentar apresentou o Projeto de Resolução nº. 1931/XIII/4ª, em janeiro de 2019, tendo sido aprovado na sessão plenária de 1 de fevereiro de 2019, com votos contra apenas do Partido Socialista. No referido projeto, aprovaram-se os seguintes pontos:

1 - Que no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária as populações que utilizam transporte público nos seus movimentos pendulares fiquem abrangidas pela redução tarifária em todo o percurso da deslocação, mesmo que atravesse mais do que uma CIM ou Área Metropolitana e independentemente do(s) meio(s) de transporte utilizado(s) ser(em) ou não gerido(s) pela CIM de origem;

2 - Que promova mecanismos obrigatórios de articulação entre CIM e Áreas Metropolitanas de modo a que o financiamento da redução tarifária fique garantido nas situações descritas no ponto anterior;

3 - Que a data para o arranque do novo tarifário reduzido seja, em todo o território continental, nomeadamente nos territórios fora das Áreas Metropolitanas, o dia 1 de abril do corrente ano.

Passados alguns meses, aquilo que se tem vindo a verificar é uma dificuldade em fazer cumprir não só a resolução do grupo parlamentar do Bloco de Esquerda, mas também o próprio PART, que tem um âmbito nacional. Nas Áreas Metropolitanas tem-se verificado um aumento substancial dos utentes de transporte público, fruto do alívio que representa a redução tarifária para as famílias e utentes. A título de exemplo, segundo informação disponível no site da Área Metropolitana de Lisboa, “Mais de 61 milhões de passageiros foram transportados na área metropolitana de Lisboa durante o mês de outubro. Este número foi resultado da venda de 768 265 passes, o que constitui um novo máximo desde a implementação do novo sistema tarifário, em abril deste ano.”

No entanto, persistem problemas na aplicação do PART, com particular relevância para a articulação entre Comunidades Intermunicipais (CIM) e Áreas Metropolitanas (AM). De facto, verifica-se a existência de várias CIM que não gerem meios de transporte frequentemente utilizados nos movimentos pendulares das respetivas populações.

A título de exemplo, as CIM da Lezíria do Tejo e do Médio Tejo não gerem o transporte ferroviário que constitui um dos principais meios de deslocação de pessoas do distrito de Santarém para a Grande Lisboa. Num 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€.

Situação idêntica passa-se com as populações do distrito de Braga. As CIM do Cávado e do Ave não são as entidades gestoras dos meios da CP, no entanto para os movimentos pendulares com destino ao Grande Porto o transporte ferroviário é amplamente utilizado.

Também a CIM Oeste, com queixas regulares e que duram até hoje, de passes com valores muito díspares entre concelhos muito próximos. Por exemplo, em julho de 2019 ainda vários utentes de transporte público em autocarro que residem em Alenquer e trabalham em Lisboa tinham que suportar um custo de 108€/mês quando outros utentes que se encontram a uma distância equivalente pagam apenas 40€/mês, estando, por isso, obrigados a, caso queiram realizar uma segunda viagem em Lisboa ou restante Área Metropolitana, adquirir um segundo passe. Ou seja, em relação a um utente com origem/destino na AML, que percorra diariamente a mesma distância, o sobrecusto é brutal: mais 2,7 vezes se lhe bastar apenas um passou ou 3,7 vezes se tiver que comprar dois.

Apesar de em outubro de 2019 ter sido noticiado que a CIM Oeste e a Área Metropolitana de Lisboa teriam chegado a um acordo para aplicar a todos estes concelhos a redução tarifária, a verdade é que os e as utentes ainda não conseguiram adquirir passes que contemplem a mesma.

Estas pessoas não podem ficar de fora da redução tarifária, sob pena de ser criada uma grave desigualdade entre populações em função das divisões administrativas próprias de cada território. Em todas as regiões do país onde sejam significativos os movimentos pendulares entre CIMs ou entre CIMs e Áreas Metropolitanas permanecem situações de discriminação inaceitáveis que precisam de ser urgentemente corrigidas.

Um terço das deslocações pendulares nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto têm origem/destino fora dessas áreas. Essa realidade não foi abrangida pelo Plano de Apoio à Redução Tarifária (PART), que não incluiu o transporte inter-regional rodoviário e ferroviário com as regiões metropolitanas ou entre Comunidades Inter-Municipais (CIM), preterindo quem se desloca em torno de cidades de média dimensão, do litoral ou

do interior. O Bloco de Esquerda foi o único partido que apresentou propostas nesse sentido, e continua a fazê-lo.

As preocupações com a mobilidade no território nacional são cada vez mais importantes: não só porque é preciso incentivar a utilização do transporte público coletivo e continuar a reduzir o seu preço, mas também porque é uma das formas que contribuir para o combate às alterações climáticas.

Ao mesmo tempo, o investimento público nas infraestruturas e qualidade dos transportes públicos tem que ser assegurado, sob risco de a falta de investimento ser uma espécie de boicote ao PART, que é muito relevante para as famílias e utentes dos transportes públicos.

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

1 - Que no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária as populações que utilizam transporte público nos seus movimentos pendulares fiquem abrangidas pela redução tarifária em todo o percurso da deslocação, mesmo que acesse mais do que uma CIM ou Área Metropolitana e independentemente do(s) meio(s) de transporte utilizado(s) ser(em) ou não gerido(s) pela CIM de origem;

2 - Que promova mecanismos obrigatórios de articulação entre CIM e Áreas Metropolitanas de modo a que o financiamento da redução tarifária fique garantido nas situações descritas no ponto anterior.

Assembleia da República, 22 de novembro de 2019.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

Isabel Pires; Pedro Filipe Soares; Mariana Mortágua; Jorge Costa; Alexandra Vieira;
Beatriz Dias; Fabíola Cardoso; Joana Mortágua; João Vasconcelos; José Manuel Pureza;
José Maria Cardoso; José Soeiro; Luís Monteiro; Maria Manuel Rola;

Moisés Ferreira; Nelson Peralta; Ricardo Vicente; Sandra Cunha; Catarina Martins