



Bloco de Esquerda

Grupo Parlamentar

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação	
CEIOPH	
N.º Único	665043
Entrada/Saída n.º	587
Data	23/10/2020

Exmo. Senhor

Presidente da Comissão Parlamentar de
Economia, Inovação, Obras Públicas e
Habitação

Deputado António Topa

São Bento, 23 de outubro de 2020.

Assunto: *Audição do Presidente do Instituto de Mobilidade e Transportes, Eduardo Feio, a propósito do Relatório global de avaliação do impacto do PART 2019.*

O relatório da avaliação do impacto do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) 2019 do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) foi publicado no passado dia 29 de setembro de 2020.

Esta primeira avaliação constitui um passo importante no sentido de compreender e, acima de tudo, corrigir as fragilidades do PART. Por esses motivos é que o Bloco de Esquerda requereu, em junho de 2020, o relatório ao Governo ([Requerimento 116-AC/XIV/1](#)), atendendo ao atraso na sua entrega.

Desde o início que o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda defende que a redução tarifária, aliada ao reforço e expansão da rede de transportes públicos e ao investimento contínuo na modernização das infraestruturas e material circulante, é uma medida fundamental para a promoção da mobilidade e para uma transição energética justa.

O PART teve, em 2019, um financiamento total de 102,2 milhões de euros provenientes do Orçamento do Estado e das autarquias, 98,6% dos quais se destinaram a medidas de redução tarifária e 1,4% a medidas de aumento da oferta, segundo o IMT. Note-se que só nos primeiros seis meses da redução tarifária, entre março e setembro de 2019, as vendas aumentaram 22% em seis meses. Como resultado, o tráfego rodoviário caiu 2,6% na AML e 2% na AMP, e registou-se uma poupança de emissões de gases de efeito de estufa na ordem dos 154 mil toneladas de CO₂e.

Contudo, o relatório não apresenta dados sobre o tráfego rodoviário relativo às CIMs, exceptuando a CIM Oeste e CIM Algarve. Com vista a corrigir essa situação, importa conhecer quais as dificuldades na obtenção destes dados e refletir sobre a sua importância para uma análise dos resultados nacionais desagregados.

De igual modo, tem sido reportado a este Grupo Parlamentar, através das próprias CIMs, dificuldades face aos critérios de elegibilidade para cobrir custos com transportes como o transporte escolar, por exemplo, através do PART. A diferença da realidade das Áreas Metropolitana face às Comunidades Intermunicipais sempre foi muito relevante e deve ser, através destes relatórios, tida em conta para a melhoria do mecanismo em causa.

Também a influência da transferência modal é pouco retratada no relatório, apesar de ser identificada como um fator que possa ter beneficiado o transporte público. Também não foi avaliado o contributo do PART para a redução do consumo de energia e da emissão do ruído. Estes e outros aspectos que possam ter encontrado algumas barreiras ou limitações devem ser alvo de discussão no sentido de entender quais os ajustes necessários de reforço e aperfeiçoamento do PART.

Do nosso ponto de vista, o investimento no PART deve igualmente garantir a salvaguarda da atratividade dos transportes públicos. Preocupa-nos, por exemplo, o aumento do número total de reclamações, maioritariamente associadas à baixa frequência do transporte, excesso de lotação dos veículos e aos procedimentos relacionados aos títulos de transporte. É por isso que temos vindo a defender o reforço da oferta de transportes e o aumento da verba alocada ao PART, proposta que incorporou o Orçamento de Estado de 2019 por iniciativa do Bloco de Esquerda.

Assim, face ao exposto, e ao abrigo das disposições regimentais e constitucionais, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda requer a audição do Presidente do Instituto de Mobilidade e Transportes, Eduardo Feio, a propósito do Relatório global de avaliação do impacto do PART 2019.

A Deputada do Bloco de Esquerda,

Isabel Pires