



MUNICÍPIO DO BARREIRO

ASSEMBLEIA MUNICIPAL

DELIBERAÇÃO Nº 46/2019

Sessão Ordinária da Assembleia Municipal
Realizada em 22 de abril, com continuação para 23 e 30 de abril de
2019

Saudação

Programa de Apoio à Redução Tarifária

Entre 2011 e 2015, os enormes aumentos de preços nos transportes públicos coletivos de passageiros conduziram à perda de 100 milhões de validações no sistema, com reflexo negativo nas receitas, ao mesmo tempo que a taxa de motorização (número de veículos ligeiros de passageiros por cada mil habitantes) cresceu consistentemente nesse período. Em 2015, o transporte de passageiros ocorreu maioritariamente através de veículo individual, atingindo os 89,4%, acima da média da União Europeia (83,1%). Um período que também ficou marcado pelo progressivo desinvestimento do Governo PSD/CDS no transporte público coletivo de passageiros, os mesmos que mais tarde vieram propor a redução do ISP, fomentando ainda mais o uso de transporte individual.

Em 2016, na 22ª Conferência Anual das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas em Marraquexe, o Governo assumiu o objetivo de atingir a neutralidade carbónica até ao final da primeira metade deste século, reafirmando o seu compromisso com o cumprimento do Acordo de Paris. Em Portugal, o setor dos transportes ainda é responsável por 24% das emissões de gases com efeito de estufa. Reduzir as emissões com origem neste setor implica alterar os padrões de mobilidade da população. De acordo com os objetivos definidos no RNC2050, o setor dos transportes terá de reduzir em 90% as suas emissões (40% até 2030) e, para que tal aconteça, um terço da mobilidade terrestre de passageiros terá de ser livre de emissões em 2030.

Contrastando com a realidade do anterior governo, o investimento efetuado pelo Governo PS na recuperação e aquisição de novo material circulante (viaturas, embarcações e composições) em diferentes operadores de transporte público, na bilhética e na promoção da mobilidade suave, permitiu que se tenha registado, nos últimos 3 anos, um aumento de 12,8% de utilizadores de transporte público em Portugal, à razão de 5% ao ano, tendo o sistema registado uma recuperação de 42 milhões de validações face a 2015. Um esforço que, somado à reintrodução e ao alargamento de algumas modalidades de passes e títulos de transporte de cariz social ou dirigidos a grupos específicos, materializa a aposta decisiva deste Governo em reforçar o setor dos transportes públicos em Portugal, promovendo simultaneamente uma mobilidade sustentável e socialmente acessível.

O Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) é um programa de financiamento das autoridades de transporte para o desenvolvimento de ações que promovam a redução tarifária nos sistemas de transporte público coletivo, bem como o aumento da oferta de serviço e a expansão da rede, que tem por objetivo combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, constituindo porventura a maior revolução no transporte público em Portugal desde a criação dos passes sociais no final da década de 70. A ideia partiu originalmente da cimeira realizada em Março de 2018 pelas Áreas Metropolitanas com o

Governo, em que a habitação acessível e a mobilidade foram identificadas como as duas principais prioridades de políticas públicas. A medida foi depois desenvolvida conjuntamente pelo Governo e pelas AM e inscrita no Orçamento de Estado para 2019. Foi o Governo que concebeu a sua forma de financiamento a partir das receitas da taxa de carbono consignadas ao Fundo Ambiental. Foi também o Governo que avançou com a fórmula de repartição dos apoios a todas as Comunidades Intermunicipais (CIM) do país e às duas Áreas Metropolitanas, bem como a sua regulamentação.

No plano ambiental, este programa permitirá reduzir o congestionamento rodoviário, a emissão de gases com efeito de estufa, a poluição atmosférica, o ruído e o consumo de energia. O objetivo do Governo é reduzir em 79 mil toneladas as emissões de CO₂, o que poderá constituir um contributo assinalável para a descarbonização do setor dos transportes.

O PART é acima de tudo um instrumento de apoio às famílias e de combate à exclusão social, visto que permitirá garantir uma maior acessibilidade económica do transporte público coletivo, melhorando as condições de mobilidade quotidiana no país, sem pôr em causa as modalidades sociais já existentes, e promovendo desta forma a igualdade de oportunidades para todos. Graças ao PART, mais pessoas poderão deslocar-se através de transporte coletivo por uma área geográfica mais alargada. Esta medida fará a diferença para muitas famílias, sobretudo às de mais baixos rendimentos, para as quais os custos mensais em transportes constituem um fardo financeiro considerável no seu orçamento familiar. Estima-se que o PART irá atrair 100 mil novos utilizadores para o sistema de transporte público coletivo, num total de mais de 63 milhões de viagens anuais, apoiando as autoridades de transporte com uma verba anual que lhes permita operar um ajustamento tarifário e da oferta. Espera-se que, já em 2019, o número de passageiros nos transportes públicos poderá crescer cerca de 10%. Este aumento de procura pelo transporte público coletivo contribuirá para a capacidade de resposta para o acomodar com o investimento que o Governo tem desenvolvido no setor dos transportes como já foi referido.

A dotação do OE inicialmente prevista rondava os 83 milhões de euros, repartidos pelas CIM e AM. Cada CIM e AM está sujeita a uma comparticipação mínima equivalente a 2,5% da verba que lhe for transferida pelo Estado e que é paga por todos os municípios que a integram. Somadas as duas parcelas, o PART totalizava inicialmente mais de 85 milhões de euros para 2019, num calendário a nove meses. Entre Estado e municípios, o investimento dedicado ao PART já subiu 38% (32,4 milhões de euros) desde que foi apresentado há cerca de seis meses, chegando aos 117,5 milhões de euros. Só a parcela das autarquias que rondava inicialmente os 2,1 milhões de euros, ascende já a 13,5 milhões de euros, o que ilustra a aceitação que a medida teve um pouco por todo o país.

O PART pretende ser também uma ferramenta de coesão territorial, mas não é um exercício de planeamento. A repartição das dotações do PART pelas CIM e AM foi concebida de acordo com critérios de rateio bem definidos, traduzindo uma distribuição racional, equitativa e adaptada à realidade que encontramos em cada território no que respeita à oferta e à procura dos operadores de transporte. Nesse sentido, 16 CIM e 2 AM (85% da população) já beneficiam desta redução tarifária desde 1 de abril e, a partir de 1 de maio, esse benefício será estendido a todo o território nacional (21 CIM e 2 AM). Todas as AM e CIM, sem uma única falta, entregaram as suas propostas de aplicação das dotações do PART no prazo previsto (15 de março de 2019). O PART é, por isso, uma medida pensada para o país no seu todo.

Na AML, o plano de aplicação do PART incide fundamentalmente sobre ações de apoio sustentabilidade financeira do programa nos próximos anos e haverá certamente à

redução tarifária. Apenas uma parte muito residual das verbas disponibilizadas pelos municípios é destinada a ações de aumento da oferta de serviço e expansão/melhoria da rede. O aumento da procura decorrente da redução tarifária está avaliado em 28% para toda a Área Metropolitana. Urge reduzir significativamente os 370 mil carros que entram todos os dias em Lisboa, sendo um objetivo declarado da AML que 900 mil pessoas passem a estar cobertas pelos novos passes intermodais, numa área geográfica com 2,7 milhões de habitantes. O novo sistema de passe único irá permitir que um agregado familiar se desloque por toda a área metropolitana por um custo máximo de 80 euros ou dentro do seu concelho por um custo máximo de 60 euros. Um estudante do ensino superior, residente na margem sul do Tejo e que se desloque diariamente para Lisboa, vai passar a pagar apenas 40 euros quando anteriormente pagava cerca de 62 euros pelo passe Navegante Combinado TCB/SOFLUSA. Se acumular com o desconto normal do Sub23 (25%), pagará apenas 30 euros, quando anteriormente pagava à volta de 46 euros. Uma ideia muito importante a reter é que o PART não põe em causa nenhuma das modalidades sociais já existentes.

O PART é a maior revolução no transporte público em Portugal nas últimas décadas que, para além de representar um grande benefício económico para as famílias, é uma medida com um enorme impacto social, económico e ambiental. Está enquadrado na aposta clara deste Governo no desenvolvimento do transporte público em Portugal e numa gestão integrada do setor dos transportes. É também aquilo a que se pode chamar uma transição justa, no sentido em que a necessária transição que temos de levar a cabo na economia terá uma maior aceitação social se for planeada com tempo e se tiver um impacto positivo no bolso das famílias, ao invés de as onerar.

É também uma ferramenta de coesão territorial, embora não seja esse o seu propósito nuclear, porque, ao promover a intermodalidade de transportes e uma maior acessibilidade económica do transporte público, mais pessoas vão poder deslocar-se a custos mais baixos por uma área territorial maior. A título de exemplo, no Barreiro, um estudante do ensino superior que residisse nas freguesias do sul do concelho (Coima ou Santo António da Charneca) e que tivesse de se deslocar diariamente para Lisboa não estava abrangido pelo L123, tendo que optar pelas modalidades combinadas do passe Navegante que eram mais caras.

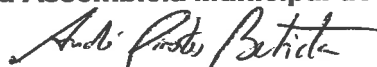
Na AML, foram vendidos mais 70 mil passes em março, comparativamente ao mesmo mês do ano passado. A complexidade do sistema foi substancialmente reduzida: vai passar a haver no máximo 70 tipologias diferentes de passes em funcionamento, face às 770 anteriormente existentes.

Assim, Assembleia Municipal do Barreiro, reunida no dia 22 de abril de 2019, em sessão ordinária, saúda aquela que é porventura uma das maiores reformas estruturais das últimas décadas que irá introduzir uma extraordinária mudança no panorama dos transportes públicos em Portugal.

Aprovado por maioria.

Barreiro, 22 de abril de 2019

O Presidente da Assembleia Municipal do Barreiro,



André Pinotes Batista

