

### PROJECTO DE RESOLUÇÃO Nº 83/XIV/1ª

Conforme se lê no despacho nº 1234-A de 2019, que define o funcionamento do PART-Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos, «*O Governo assumiu em 2016, na COP 22 em Marraquexe, o objetivo de atingir a neutralidade carbónica até ao final da primeira metade deste século como sinal do seu compromisso e empenho no cumprimento do Acordo de Paris. Este compromisso implica uma alteração dos padrões de mobilidade da população com vista à redução de emissões nos transportes, sector que em Portugal contribui com 24% do valor total de emissões de Gases com Efeito de Estufa.*»

Escreve-se ainda nesse despacho que «*O PART pretende ser uma ferramenta de coesão territorial, procurando um modelo de financiamento que garanta a equidade entre as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto e o restante território nacional.*»

Portugal tem, de facto, compromissos e desafios sensíveis relacionados com a descarbonização, com a eletrificação dos transportes e com a utilização racional dos recursos energéticos. Por assim ser, esta medida de redução tarifária, que mais não é do que uma subsidiação do transporte público – não obstante não ter sido acompanhada da realização prévia de investimento público na melhoria da qualidade da rede de transportes de modo a adequá-la às necessidades – é claramente positiva para uma boa parte da população das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto. Ainda assim, é com indisfarçáveis dúvidas que muitos a encaram, pois a medida não foi desenhada para devolver rendimentos a título indireto, mas sim para promover a mobilidade e atingir valiosos propósitos ambientais.

Todavia, salvo outras considerações que se impunham, **tal medida não deixa de ser curta e insuficiente, por não abranger com idêntico impacto as populações dos territórios de baixa densidade, bem como as zonas que registam movimentos pendulares de menor frequência**, cujas necessidades de mobilidade permanecem sem resposta digna desse nome por parte do poder central. Na maioria dos casos, onde agora não há oferta, continuará a não haver daqui em diante.

Trata-se, na verdade, de uma ação que sendo suportada por todos os portugueses a partir do OE, através do Fundo Ambiental, não só não beneficia todos, como tem um âmbito de aplicação territorial profundamente desigual. Contas feitas em função dos números vindos a público, e a título meramente exemplificativo, um habitante da Área Metropolitana de Lisboa é, a este respeito, contemplado, em média, com 26,7€ do OE, um da Área Metropolitana do Porto com 8,4€ e um, por exemplo, da Comunidade Intermunicipal de Trás-os-Montes com uns insignificantes 1,5€.

Adotando outra formulação, dos 104 milhões de euros que se prevê que tal medida custe a todos os contribuintes (já se começa a noticiar que será bem superior...), 73 milhões de euros destinam-se à AML, 15,08 milhões de euros à AMP, e só as sobras de 15,9 Milhões de euros é que são distribuídas por 21 Comunidades Intermunicipais, abrangendo no total 945.946 passageiros, o que representa cerca de 10% da população. É elucidativo que 70,19% das



GRUPO PARLAMENTAR

verbas deste programa sejam para Área de Lisboa, 15,27% sejam para a do Porto, e só os restantes 14,53% é que são para o resto do país. O “*Portugal não metropolitano*” é assim duplamente penalizado, pois paga os mesmos impostos, recebe incomensuravelmente menos, e pior que isso, passa a beneficiar de uma residual redução para usufruir de transportes que na verdade não tem.

Convém lembrar que o recurso ao transporte individual é claramente maioritário **nessa parte do país, que já sofreu ao longo dos últimos 3 anos um aumento brutal de impostos sobre os produtos petrolíferos - na ordem dos 3000 milhões de euros -, opção socialmente injusta e que, por maioria de razão, tinha inscrito no seu âmago uma redistribuição do esforço fiscal em desfavor dos que têm menor acesso a transportes públicos.** Pior ainda, sendo a taxa de carbono paga no consumo de gasolina e gasóleo, e sendo ela um elemento fundamental no financiamento do PART, o “*português não metropolitano*” está ironicamente a subsidiar esta redução dos passes sociais de cada vez que é obrigado a gastar combustíveis, justamente por não ter como alternativa o transporte público.

Afinal, a mobilidade tem de ser para todos. Quem não tem Metro, Carris, Transtejo, Soflusa e afins, e mesmo não tendo quase nada ou mesmo nada, tem, porém, uma necessidade inelutável, que é a de também se deslocar em condições de igualdade de oportunidades.

Ora, o PART, tal como foi apresentado e colocado em prática, não prevendo, ou mesmo não podendo compreensivelmente prever, que as regiões mais desfavorecidas sejam dotadas de uma rede de transportes públicos de similar oferta, não só não potencia as iniciativas inovadoras que no passado já deram alguns resultados positivos nesta matéria, como **coage as respetivas populações a ter de recorrer quase exclusivamente ao transporte individual, pagando combustíveis a peso de ouro e suportando portagens muito elevadas, e só subsidiariamente, ao transporte ferroviário que as serve com qualidade e frequência deficitárias.**

Num modelo que também se afirma como uma “**ferramenta de coesão territorial**”, não faz sentido que subsistam lacunas desta natureza, **que acentuam diferenças e desigualdades entre pessoas e regiões em vez de as atenuar**, que excluem segmentos significativos da população em vez de os incluir, que agrava os já gigantescos sobrecustos da periferia e da interioridade, em vez de os suavizar.

Aqui chegados, é tempo de o Governo passar das medidas emblemáticas e simbólicas que nada conduziram (como é o caso da criação da Unidade de Missão e da Secretaria de Estado para a Valorização do Interior), para ações reais e concretas, que tem impacto verdadeiro na vida das pessoas daquelas regiões.

Até mesmo o diploma que em 2016 veio fixar «*as regras específicas aplicáveis à prestação de serviço público de transporte de passageiros flexível*», dando sequência à criação positiva e promissora do transporte flexível ou a pedido em 2012, que levaram mesmo ao seu alargamento territorial em 2014, parece ter sido conduzido de forma muito pouco



GRUPO PARLAMENTAR

empenhada, pois nem o resultado das avaliações obrigatórias dois anos após a sua entrada em vigor foram divulgados, se é que foram feitos (!).

Em face da impossibilidade objetiva de se alargar o âmbito de aplicação do PART a todo o país de forma equitativa, pela já mencionada escassez de transportes públicos que a suportem, e mais do que qualquer regra de compensação, importa, sim, encontrar mecanismos que potenciem, facilitem e promovam a mobilidade das populações do resto do país, oferecendo-lhes parâmetros de competitividade e de oferta a custos similares.

Para isso, **importa reduzir a injustiça que a medida comporta, aperfeiçoando-a e conferindo-lhe o cariz tendencialmente universal que manifestamente não tem.**

De resto, ainda que não fosse possível estabelecer uma correlação direta entre a medida em causa e as que neste projeto se alvitram, sempre subsistiriam supremas razões de coesão social e territorial que impõem, há já muito tempo, a adoção de políticas de discriminação positiva das zonas menos desenvolvidas que as tornem mais atrativas e que estancem o despovoamento gritante que as afeta.

Compreendendo os deputados signatários que as exigências de descarbonização da economia são um bem em si mesmo, e não podendo, por ora, este desiderato ser obtido com o recurso a transportes públicos que não existem nessas regiões, julgam, ainda assim, dever apontar um caminho nesse sentido, **sugerindo que o Governo adote medidas que estimulem e incentivem ainda mais o uso de automóveis elétricos e não poluentes.**

O programa, tal qual foi desenhado, aponta para uma redução média de cerca de 50% no tarifário dos passes sociais a nível nacional, mesmo que na Área Metropolitana de Lisboa se registem casos em que se superam os 300%.

Por assim ser, as medidas que se irão enunciar, não descurando a necessidade das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto serem tratadas de forma igual, apontam para a obrigatoriedade de uma subsidiação pública simétrica nas restantes regiões de Portugal, o que se propugna através da redução nas taxas das denominadas ex-SCUT'S para todos os veículos a combustão, e da majoração de 25% relativamente aos veículos elétricos, medida, aliás, muito em linha com os compromissos eleitorais firmados pelo Partido Socialista e com o compromisso do Governo em rever o tarifário das ex-SCUT'S.

Importa ainda lembrar que a redução do valor das portagens comportará um desejável desvio de tráfego para essas vias e, por essa via, o custo da medida terá uma repercussão orçamental estimada de menor envergadura. Em alguns casos, há até estudos que apontam para que uma redução próxima desta ordem percentual seja neutral do ponto de vista financeiro.

De igual modo, sugere-se que o Governo adote medidas que reduzam na mesma proporção de 50% o preço dos comboios regionais e intercidades que não estejam abrangidos no PART, por forma a estimular a mobilidade no seio das diversas CIM's do país, e ainda que incremente ativamente o regime do denominado "*Transporte a pedido*".



GRUPO PARLAMENTAR

**Face ao exposto, nos termos das disposições legais e regimentais aplicáveis, os deputados signatários, eleitos por círculos eleitorais dos territórios de mais baixa densidade do país, apresentam o presente Projeto de Resolução:**

**A Assembleia da República resolve, nos termos do disposto do nº 5 do artigo 166º da Constituição da República Portuguesa, recomendar ao Governo, que, tendo em atenção as considerações apresentadas, adote com urgência políticas de equilíbrio e de coesão territorial, incentivando, tal como fez com os passes sociais, a mobilidade das populações que residam, trabalhem ou se desloquem fora das duas Áreas Metropolitanas do país, implementando as seguintes medidas:**

**1)**

Assembleia da República, 19 de novembro de 2019

Os Deputados