

JUSTIFICAÇÃO DE VOTO

Proposta de Ações para Aplicação das verbas PART – Programa de Apoio à Redução tarifária

Apesar do **eleitoralismo da medida**, o PROGRAMA DE APOIO À REDUÇÃO TARIFÁRIA não deixa de ser uma medida defensável e que procura diminuir as desigualdades entre as pessoas no acesso aos transportes, designadamente aquelas que vivem na periferia das cidades e onde o custo dos transportes assumia valores significativos no orçamento mensal das populações. É uma medida que contribui para a promoção do uso do transporte público e para a descarbonização dos transportes e, por isso, merece ser apoiada. É contudo lamentável a forma atabalhoada e imatura como o programa foi lançado por este Governo PS, pelo que se põe em causa a sua efetividade, numa fase em que quer as AM, as AMT e as CIM se encontravam sobrelotadas de trabalho para responderem às exigências impostas pela aprovação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

No que respeita ao PART, incumbe-nos referir:

1. É uma medida **tendenciosa, que discrimina injustamente os territórios**, favorecendo as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto em relação ao resto do país, agravando as assimetrias com o interior. O programa nasceu para subsidiar a área metropolitana de Lisboa e após alguma contestação, designadamente pelo autarca do Porto, acabou por ser incrementado de 15 milhões para acomodar essa outra área metropolitana e por outros 15 dirigidos ao resto do país. Em média, na área metropolitana de Lisboa beneficia-se em 26,7 euros/habitante, enquanto que no resto do país esse benefício pode ser inferior a 1,5 euros/pessoa. Ou seja, é um programa que põe o resto do país a subsidiar os transportes dos utilizadores das grandes áreas metropolitanas;
2. É certo que Lisboa e Porto **acumulam 67 % das viagens do país**, e é nesses centros onde os problemas de transportes se agudizam e onde é possível contribuir para atingir os objectivos relativos ao controlo dos níveis ambientais. Mas também é certo que fora dos centros urbanos, por vezes não há oferta por **falta de investimento do próprio Estado** e, portanto, as pessoas usam o carro por não terem outra alternativa;
3. Só isso justifica que dos 104 milhões atribuídos ao programa, mais de **86%** fiquem alocados às 2 áreas metropolitanas. A região de Coimbra tem direito a uns parques **1,6% da dotação** global, valor manifestamente insuficiente para colmatar as insuficiências do sistema regional, quanto mais o urbano de Coimbra. Para isso basta ter em atenção a comparticipação anual da CMC aos SMTUC, que ascende a cerca de 9 milhões de euros.
4. É mesmo inaceitável que seja usado o “factor de complexidade” do sistema de transportes para justificar praticamente duplicar a dotação atribuída à AM Lisboa;
5. A agravar ainda mais todo este processo, é uma **medida coberta de incertezas** para o futuro no que respeita ao seu financiamento. Em 2019 os municípios têm de suportar 2,5% das despesas, em 2020 tem de suportar 10% e em 2021, 20%. O que vai acontecer em 2022 e daí para a frente? A medida será para manter nos próximos mandatos? Serão os municípios a suportar a sua totalidade?
6. Face a este enquadramento, o SC considera que a CMC e a CIM devem **adoptar uma posição pública de indignação sobre a génese e forma como o programa foi conduzido**, a forma como este governo menospreza o resto do país.

No que respeita à **repartição de verbas entre a CIM e AMT:**

1. Na falta de histórico sobre a procura de transportes, é aceitável que, neste primeiro ano de vigência do diploma, se recorra a um indicador de oferta (lugares.km), desde que, em anos vindouros, a repartição fique elencada à procura efetivada. Importa contudo esclarecer se se trata de lugares sentados ou em pé. À semelhança do indicador a nível nacional, importa ter presente que a medida é discriminatória, já que as zonas sem serviço, por falta de investimento local ou governamental, não serão simplesmente contempladas pelas verbas do PART.
2. Apesar do cenário 1 ser o aparentemente mais favorável para o município de Coimbra, considera-se que o princípio de repartição subjacente (exclusão dos operadores geridos pelo estado central) se afigura desfavorável em termos indiretos, ao excluir como beneficiários os utilizadores que cotidianamente se deslocam para Coimbra recorrendo ao serviço ferroviário da CP e aos serviços alternativos do SMM (Sistema do Metro Mondego). Esta Câmara não pode centrar os seus objectivos isoladamente nos SMTUC, mas na oferta global e articulada de transportes entre os SMTUC e todos os restantes operadores que atue no município/região. Este tem sido o princípio seguido nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. Ou seja, a AMT não deve centrar os objectivos num determinado operador, mas na qualidade geral do serviço prestado, independentemente de quem o presta. Só assim se conseguirá promover o uso do transporte público e contribuir para a descarbonização nos transportes. Optar pelo cenário 1 é violar os princípios subjacentes ao PART e que incide, na sua génese, na necessidade de beneficiar todos aqueles que têm de recorrer a múltiplos modos de transporte, impondo um *plafom* máximo de 40 euros por passe regional ou 30 euros no municipal.
3. Genericamente estamos de acordo com a repartição da dotação transversal a todos os utilizadores;
4. Deve esta CMC aproveitar a oportunidade, para no âmbito do PART, negociar firmemente com a CP alterações ao tarifário associado à Linha do Norte, defendendo um tarifário urbano nas viagens de ligação entre Pombal-Coimbra e Coimbra-Aveiro, à semelhança do que acontece com a ligação Aveiro-Porto, com claros benefícios para a área metropolitana do Porto.
Nesse sentido, o SC defende a opção pelo cenário 3, o único que pode afirmar a centralidade de Coimbra e a sua informalidade como cidade nuclear de uma área metropolitana no centro do país, que, lamentavelmente, não existe na Lei, e que será cada vez mais distante se Coimbra assumir um comportamento isolacionista.
5. A afetação de 40% da dotação ao aumento da oferta do serviço e expansão da rede, é uma ação que o SC apoia, face às desigualdades de serviço oferecidos no concelho. Contudo não são apresentados estudos/argumentos que justifiquem estas legítimas expansões em detrimento de outras zonas igualmente deficitárias. À data atual, seria desejável que a AMT já estivesse em condições de apresentar um plano global de expansão/otimização/reformulação da rede dos SMTUC ao invés de propor medidas isoladas e desgarradas de qualquer plano integrado.

Por não nos revermos integralmente na posição defendida nesta informação técnica, na medida em que privilegiamos estrategicamente a alternativa 3, mas como forma de não

fragilizar a posição da CMC nas negociações com a CIM, ainda que duvidando que a mesma possa prevalecer, o SC abstém-se nesta votação.

Os vereadores do Somos Coimbra,
Ana Bastos
José Manuel Silva