



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Proposta de Lei n.º 26/XVI/1.^a

Aprova o Orçamento do Estado para 2025

Proposta de Aditamento

Título IX

Disposições complementares, finais e transitórias

Capítulo I

Políticas setoriais

Artigo 143.º-A

Passage inter-regional intermodal

- 1- Durante o ano de 2025 o Governo promove a negociação com cada uma das CIM, a CP e os operadores da rede respetiva, para adotar soluções de intermodalidade plena na respetiva região, com o objetivo de garantir a existência de um passe regional totalmente intermodal, abrangendo toda a região, todos os operadores e todos os modos de transporte, com um custo não superior a 40 euros.
- 2- Durante o ano de 2025 o Governo promove a negociação entre as diferentes CIM, as Áreas Metropolitanas, a CP e os operadores envolvidos em cada caso, para que seja criado um passe inter-regional totalmente intermodal, abrangendo todas as regiões envolvidas, todos os operadores, todos os modos de transporte, e a ligação ferroviária entre ambas, com um custo não superior a 50 euros.
- 3- O disposto no número anterior deve ser concretizado no primeiro trimestre de 2025, devido à urgência e dimensão das matérias em presença, nos seguintes pares de regiões:

- a) Área Metropolitana do Porto/CIM Cávado;
 - b) Área Metropolitana do Porto/CIM Ave;
 - c) Área Metropolitana do Porto/CIM Aveiro;
 - d) Área Metropolitana do Porto/CIM Tâmega e Sousa;
 - e) Área Metropolitana de Lisboa/CIM Oeste;
 - f) Área Metropolitana de Lisboa/CIM Lezíria do Tejo;
 - g) Área Metropolitana de Lisboa/CIM Alentejo Litoral;
 - h) Área Metropolitana de Lisboa/CIM Médio Tejo.
- 4- O Programa Incentiva+TP é reforçado em 50 milhões de euros para a negociação destes acordos, devendo o Governo propor as necessárias adaptações plurianuais que decorram dessa negociação.

Assembleia da República, 7 de novembro de 2024

Os Deputados,

Paula Santos, António Filipe, Alfredo Maia

Nota Justificativa:

Com a exceção mais evidente da AML e da AMP, a evolução do PART no conjunto do território nacional primou por uma insuficiente intermodalidade. Ou seja, a redução tarifária aconteceu, mas muitas vezes incidiu numa política de descontos e não tanto no desenho intermodal da rede. Esta insuficiência teve duas implicações graves:

- Faz com que em muitas regiões o aumento do uso do transporte público se transforme quase proporcionalmente num aumento dos custos públicos com o sistema (pois o desconto e o passe são vistos um a um, e não numa lógica de rede);

- Contribuiu para uma insuficiente atratividade do transporte público;

Com a introdução do Passe Ferroviário Verde (PFV) essas insuficiências ficam ainda mais à vista. Não faz sentido um sistema assente em múltiplos passes, e que desligue a ferrovia dos restantes meios de transporte público. Em todas as regiões do país a intermodalidade com a CP deve ser um objetivo central a alcançar, no caminho para uma

total intermodalidade na rede e no sistema de passes. Mesmo utentes que agora terão um importante desconto no valor do passe ferroviário continuarão a necessitar de outros títulos de transporte para circular a montante ou a jusante do comboio, ou estarão obrigados a usar o transporte individual nessas ligações.

Como o PCP vem levantando desde a primeira discussão do PART, em 2019, há um conjunto de movimentos pendulares inter-regionais que não estão cobertos pelo atual sistema de passes, nem pelas alterações agora propostas. Falamos das ligações inter-regionais. Esses movimentos pendulares são essencialmente de fora das Áreas Metropolitanas para dentro destas, mas existem também entre CIM, principalmente nas regiões mais densamente habitadas. Os movimentos pendulares inter-regionais são essencialmente de dois tipos – com uma base diária ou com uma base semanal, conforme se trate de população fixa ou deslocada.

Alguns exemplos mais evidentes deste tipo de movimentos pendulares: Braga-Porto; Guimarães-Porto; Aveiro-Porto; Tomar-Lisboa; Vendas Novas-Lisboa; Torres Vedras – Lisboa. As soluções até hoje implementadas incluem passes Inter-regionais de diferentes valores (50, 70, 80 euros), mas que não existem sempre e nunca são plenamente intermodais.

Apontando como objetivo para a atual capacidade de oferta que em cada CIM o respetivo passe intermodal deve custar apenas 40 euros, à semelhança do que já acontece com as duas Áreas Metropolitanas, podemos apontar para a necessidade de existir um passe inter-regional intermodal em todas as regiões do país, com as seguintes características: acesso plenamente intermodal nas duas CIM/AM envolvidas e acesso à ligação ferroviária entre ambas. Para este passe intermodal o valor do passe mensal deveria ser de 50 euros.

Este valor deve ser reduzido conforme o sistema vá conseguindo garantir uma elasticidade na oferta que hoje não existe devido à falta de investimento concretizado na ferrovia.

O processo deve implicar uma negociação entre as duas CIM, a CP, o Governo e os restantes operadores de transporte envolvidos e deve decorrer durante 2025, dando prioridade a um conjunto de regiões, onde esse processo deve estar terminado no primeiro trimestre de 2025.