

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA
DOS AÇORES



COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE
ECONOMIA

RELATÓRIO E PARECER

Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 80/XII
“Passes de Mobilidade para Transportes Públicos Coletivos”

11 DE ABRIL DE 2023



INTRODUÇÃO

A Comissão Permanente de Economia procedeu à apreciação, relato e emissão de parecer, na sequência do solicitado por Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, sobre o **Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 80/XII - “Passes de Mobilidade para Transportes Públicos Coletivos”**.

O mencionado Projeto de Decreto Legislativo Regional deu entrada na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores a 27 de janeiro de 2023, tendo sido enviado, a 31 de janeiro de 2023, à Comissão Especializada Permanente de Economia, por despacho de Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa.

ENQUADRAMENTO JURÍDICO

O Projeto de Decreto Legislativo Regional em apreciação foi apresentado pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda ao abrigo do poder de iniciativa legislativa que decorre da faculdade legal atribuída aos Deputados, nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 31.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (Lei n.º 39/80, de 5 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 9/87, de 26 de março, 61/98, de 27 de agosto, e 2/2009, de 12 de janeiro), em conjugação com o disposto no artigo 114.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 15/2003/A, de 26 de novembro, alterada pela Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 3/2009/A, de 14 de janeiro).

A iniciativa legislativa em análise cumpre todos os requisitos exigidos pelo artigo 119.º do Regimento, sendo que a respetiva apreciação e emissão de parecer exerce-se ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 42.º e n.º 1 do artigo 123.º, ambos do Regimento.

Considerando a matéria da presente iniciativa, constata-se que a competência para emitir parecer é da Comissão de Economia, nos termos da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 1/2021/A, de 6 de janeiro, alterada



pelas Resoluções da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 49/2021/A, de 11 de agosto, e n.º 52/2021/A, de 25 de outubro, que aprova as competências das comissões especializadas permanentes.

APRECIÇÃO NA GENERALIDADE E ESPECIALIDADE

O presente Projeto de Decreto Legislativo Regional visa, de acordo com o seu artigo 1.º, criar o Passe de Mobilidade, que inclui o Passe Urbano, o Passe Interurbano, o Passe Combinado, o Passe Marítimo, e o Passe Intermodal, como títulos nos transportes coletivos, bem como o carácter social do regime de preços a eles associado.

A iniciativa legislativa em análise refere, em sede de exposição de motivos, que *“O transporte coletivo desempenha um papel importante na mobilidade, embora na Região Autónoma dos Açores não tenha a atenção necessária, o que leva a uma estagnação do serviço, à ausência de modernização e a preços proibitivos. As insuficientes alterações que têm sido promovidas não respondem às necessidades das populações nem têm cumprido o objetivo de tornar o transporte coletivo uma verdadeira alternativa ao transporte individual.*

Em 2000, através da Portaria n.º 21/2000 de 23 de março, foi criado o Sistema de Incentivos à Redução do Impacte Ambiental e Renovação das Frotas no Transporte Coletivo Regular de Passageiros, abreviadamente designado por SIRIART. De acordo com o n.º 2 do artigo 1.º, este sistema tinha por “objetivo contribuir para a renovação da frota adstrita ao transporte coletivo regular de passageiros, tendo em vista a racionalização das explorações, a melhoria dos serviços prestados, a modernização das unidades de transporte e a consequente redução do impacto ambiental por elas provocado, especificamente nas limitações dos níveis de poluição sonora e de emissão de gases” e também “o fomento de medidas orientadas para a melhoria ambiental resultante do descongestionamento de trânsito nos centros urbanos e, assim, contribuir para a melhoria da qualidade de vida na Região”.



Em 2009, foi aprovada na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores a Resolução n.º 17/2009/A, de 21 de julho, que recomendou ao Governo Regional a implementação do Passe Social, com o objetivo de melhorar o sistema de transportes coletivos de passageiros dotando-o de modernidade e sustentabilidade, considerando a concessão de apoios financeiros ao abrigo do sistema de incentivos à redução do impacto ambiental e renovação das frotas de transporte coletivo regular de passageiros (SIRIART), um contributo para a consecução das linhas orientadoras estratégicas definidas no «Livro Branco: A política europeia de transportes no horizonte 2010».

O SIRIART, criado pela Portaria nº21/2000, de 23 de março, foi ao longo dos anos atualizado pela publicação das portarias n.º 51/2002, de 20 de junho, n.º 12/2003, de 6 de março, e 112/2012, de 31 de dezembro. Esta última portaria refere que o SIRIART tinha sido concebido há mais de doze anos, num contexto económico e social relativamente estável para as cidadãs e para os cidadãos, e para as empresas. Por essa altura, a realidade económica e financeira tinha mudado radicalmente, originando diversas alterações nos padrões de mobilidade, colocando às empresas transportadoras maiores dificuldades e desafios na gestão dos seus meios e recursos, e por consequência afetando a vida das utilizadoras e dos utilizadores dos transportes coletivos.

Em 2014, foi publicado o Plano Integrado de Transportes (PIT), que previa a otimização dos meios, infraestruturas de transporte e a previsão de procura, bem como o incremento da eficiência operacional e redução do impacto ambiental. Este plano tinha por objetivo a promoção da atratividade do sistema regional de transportes, sendo sustentável e economicamente eficiente, ou seja, respeitando o ambiente e as necessidades de mobilidade e acessibilidade das pessoas. Além disso, o PIT dava conta da intenção de flexibilizar os percursos associados ao Passe Social, ao propor a introdução do sistema de zonas/coroas, em concordância com a Resolução da ALRAA n.º 17/2009/A, de 21 de julho, bem como a interligação entre os sistemas urbanos e interurbanos e o alargamento do Passe Social a outras ilhas.

Ademais, o PIT, como a própria designação o indica, previa a coordenação e intermodalidade entre os diversos tipos de transportes, assentes na importância da circulação



de pessoas como contributo para a coesão social, económica e territorial da nossa região.

Importa referir que já em 2012, foi introduzido o Passe Social para o transporte marítimo de passageiros, entre as ilhas do Faial, Pico e São Jorge, com tradição de movimentos pendulares, principalmente, entre as ilhas do Faial e Pico, e que esta intermodalidade se revelou vantajosa.

No entanto, com a implementação do passe social complementada pelas medidas conjeturadas no PIT seria expectável que fossem criadas condições para potenciar uma maior utilização dos transportes públicos rodoviários e o conseqüente aumento da mobilidade ambientalmente sustentável, em detrimento da utilização do automóvel particular.

Contudo, a utilização dos transportes públicos rodoviários não sofreu um incremento significativo ou, pelo menos, tal não correspondeu às expectativas criadas, no sentido da diversificação das tarifas, do alargamento dos horários, da introdução do sistema de zonas/coroas através do custo ao quilómetro (ou concelho, consoante a realidade de ilha), a interligação entre os sistemas urbano e interurbano e da limitação do aumento médio do custo do Passe Social, assim promovendo a procura de transportes coletivos terrestres e potenciando os movimentos pendulares.

E, apesar de toda a legislação criada para as melhorias do sistema de transportes públicos coletivos da Região Autónoma dos Açores, a verdade é que este se mantém praticamente imutável há décadas, e completamente desatualizado no que diz respeito às necessidades das pessoas e à proteção ambiental.

Como tal, é urgente tomar medidas para dar resposta tanto à crise ambiental, com à redução de circulação de carros nos centros urbanos e conseqüente redução da emissão de gases com efeito estufa, bem como à crise inflacionária através do alívio dos gastos mensais das famílias com as deslocações pendulares casa-trabalho.



É fundamental que a nossa Região seja detentora de uma política de transportes que apoie financeiramente as pessoas, caminhando para a gratuitidade, que garanta horários e rotas adequados e por consequência contribua para uma lógica de maior proteção ambiental.

Assim, e considerando a conjuntura atual, urge a tomada de medidas que incentivem e sensibilizem as pessoas para a utilização de transportes públicos coletivos no dia-a-dia.

Importa referir que, num país como a Alemanha, uma das principais estruturas económicas do mundo, extremamente desenvolvida e com alto padrão de qualidade de vida, com o objetivo de promover os transportes públicos, durante os três meses de verão, foi implementado um programa de bilhetes mensais a 9 euros para todos os comboios e autocarros locais e regionais, com a exceção dos comboios de longa distância. A Alemanha conta com uma população de 83 milhões de pessoas, e a venda de bilhetes mensais correspondeu a 52 milhões, dos quais 15% das pessoas referiram que só adquiriram o passe devido ao seu baixo preço.

Esta medida, segundo o Instituto Estatístico da Alemanha contribuiu para baixar o nível de inflação durante o período em que o programa foi implementado, permitiu a poupança de aproximadamente 1,8 milhões de toneladas de CO2, uma vez que 10% das viagens substituíram viagens em automóvel privado, contribuiu para a melhor qualidade de vida das cidadãs e dos cidadãos, e também para a dinamização económica de áreas rurais, permitindo que as pessoas que vivem nestas áreas pudessem aceder mais facilmente à sua mobilidade.

Um dos problemas que surgiu com esta medida prendeu-se com a sobrelotação dos transportes públicos devido a momentos de grande procura, o que demonstrou não só o sucesso na adesão ao programa, como também tornou evidente a necessidade de investir em mais transportes públicos.

Um programa de redução tarifária tem essencialmente como objetivos: promover os transportes públicos, ampliar o seu uso e a sua oferta, e aliviar o custo de vida da população, ao mesmo tempo que responde às alterações climáticas.



É de salientar que o sucesso do Dia Europeu sem Carros em 2000 e em 2001, levou a que fosse lançada, logo em 2002, a Semana Europeia da Mobilidade (SEM), apoiada política e financeiramente pela Comissão Europeia, sendo a principal campanha para a consciencialização da importância de uma mobilidade urbana sustentável, nomeadamente com a consciencialização para a escolha do modo de transporte tendo em conta a qualidade do ambiente, bem como a promoção da intermodalidade. Como reconhecimento e incentivo, durante a SEM são atribuídos prémios, por forma a reconhecer as autoridades locais que demonstram excelência nas áreas de sensibilização e planeamento da mobilidade urbana sustentável.

Considerando estas evidências, importa estabelecer um quadro legislativo que assegure um passe de mobilidade, como instrumento de incentivo à opção pelos transportes coletivos de passageiros com vantagens sociais e ambientais”.

PROCESSO EM ANÁLISE

Na reunião realizada a 24 de fevereiro de 2023, e após a apresentação, por parte do proponente, da presente iniciativa legislativa, a Comissão deliberou proceder às audições do membro do Governo com competência na matéria, da AMRAA - Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores e da ACRA - Associação de Consumidores da Região Açores, bem como solicitar pareceres escritos à ANAFRE - Associação Nacional de Freguesias, à Atlânticoline e a todos os operadores de transportes coletivos terrestres.

As audições da Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, da AMRAA - Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores e da ACRA - Associação de Consumidores da Região Açores decorreram no dia 30 de março de 2023.

- **Audição da ACRA - Associação de Consumidores da Região Açores:**

O Presidente da ACRA fez uma pequena introdução à iniciativa e colocou-se à disposição dos Deputados para esclarecimentos



O Deputado Tiago Branco perguntou, em primeiro lugar, se a ACRA tem algum estudo, inquérito, trabalho desenvolvido sobre a utilização e satisfação relativamente aos transportes coletivos nos Açores. Perguntou, ainda, se o custo que é imputado, nove euros, é um custo razoável. Por fim, perguntou se acha excessivo o número de isenções previstos no diploma.

O Dr. Mário Reis, relativamente à primeira questão disse que não tem dados atualizados sobre essa matéria, acrescentando que “nós somos muito poucos e temos muito poucos recursos e que é uma questão que se calhar um dia vamos pedir à Assembleia para se debruçar sobre isso”.

Acrescentou que, apesar de terem poucos recursos, mesmo assim tentam abordar a multiplicidade e a transversalidade das matérias com que têm que trabalhar, mas que há sempre zonas que lhes escapam, reconhecendo, no entanto, que os transportes públicos eram uma área que lhes tem escapado até porque não surgem grandes conflitualidades a esse nível, porque, normalmente, a conflitualidade que surge e que lhes chega é encaminhada para a PSP que tem instrumentos administrativos como coimas rápidas e eficazes de resolver alguns problemas de indisciplina que se prendem, sobretudo, com o passar nos pontos de paragem antes da hora ou excessivamente depois da hora, por vezes sem justificação para isso e a PSP intervém com a aplicação de coimas e raramente essas coisas vem à ACRA. “Aparecem lá de vez em quando, mas raramente”, referiu.

Respondendo à segunda questão, referiu que não o incomodava a panóplia de cidadãos que iriam beneficiar da medida, mas é importante saber de onde é que vêm os recursos e o que se iria sacrificar para a apoiar, pese embora, não o repugnava nenhuma daquelas áreas que estão ali apontados que sejam apoiados, porque são pessoas com debilidades diversas e poderão justificadamente ser apoiadas.

“A minha questão é saber que áreas se irão sacrificar para ir buscar verba para apoiar e quanto isso significará”, referiu, acrescentando que era isso que era importante para fechar a sua opinião sobre essa questão, e esses dados não estão na iniciativa nem



poderiam estar, mas podiam ter vindo numa nota explicativa e essa não acompanha o documento.

Quanto aos nove euros, tirados assim do nada, segundo o Dirigente, não parecem excessivos, mas sem uma série de outras condicionantes que estarão associadas, fica difícil fechar uma opinião sobre esta matéria.

O Deputado Paulo Gomes perguntou qual a opinião sobre os horários que são praticados nas diversas ilhas, em relação aos transportes terrestres e se tem alguma opinião sobre a questão dos percursos.

O Dr. Mário Reis, relativamente aos horários disse que perante a ausência generalizada de reclamações, admitias que eles estão bem, mas que gostaria de olhar para os transportes públicos de uma outra forma, ou seja, de uma forma mais profunda, de ver mudado o paradigma.

Referiu que se continua a assistir, nos dias de hoje, não obstante as iniciativas fortes que tem havido no sentido da passagem dos combustíveis fósseis para a eletricidade, a resistências relativamente à mudança, mas que gostaria de ver a política de transportes públicos alterada, com incentivos fortes para que as pessoas desistissem de usar individualmente o carro e passassem a usar mais os transportes públicos.

E isto e indo ao encontro da questão colocada dos horários, durante o dia não se levantam dificuldades de maior, mas aos fins-de-semana e à noite há dificuldades graves de transportes, nomeadamente fora do horário normal de expediente.

Acrescentou que é preciso investir bastante mais nos transportes públicos, começar a investir, também, junto das escolas, nomeadamente na sensibilidade dos jovens para as vantagens dos transportes públicos, que não se continue numa fila infinita de automóveis com um ou dois passageiros nas horas de ponta à entrada ou à saída de Ponta Delgada, Angra e Horta.

Este é um trabalho de base que se tem de começar nas escolas, para as pessoas perceberem as desvantagens do uso do automóvel individual face ao transporte público



e para isso os transportes públicos, principalmente fora das horas ditas normais de expediente, vão ter de ter outra qualidade, outros horários e maior flexibilidade.

O Deputado Paulo Gomes perguntou se não achava que mesmo com fortes incentivos para a população utilizar mais os transportes públicos terrestres e por uma questão de comodidade as pessoas continuam a querer utilizar os seus veículos próprios.

O Dr. Mário Reis afirmou que sim, por uma questão de comodidade, mas as pessoas podem ser impelidas a moverem-se de outra maneira, sacrificando a comodidade se houver incentivos desse sentido.

O Deputado Rui Martins, sobre a malha rural e a dispersão, perguntou se considera que esse investimento que diz ser feito nos transportes públicos seria passar mais por intensificar os transportes públicos na malha urbana do que, no fundo, por esta criação a nível transversal e quase, apelando ao investimento ao nível transversal dos transportes de toda a periferia das ilhas para os centros urbanos, se passa mais por aí ou se considera que basta este incentivo no preço praticado do passe.

O Dr. Mário Reis disse que que são complementares, uma e outra ideia devem complementar-se. Acha estranho que, por exemplo, em Ponta Delgada as pessoas tenham tido a dificuldade a entenderem-se quanto à questão de fazerem uma central rodoviária onde todos os autocarros, quer os vindos de Sul quer os vindos de Norte, onde fossem aportar e a partir daí houvesse uma rede melhor, não e isso existe, que é uma coisa que por vezes chega a ser caricata.

Deu o exemplo para ir da Calheta ao Hospital de Ponta Delgada e voltar, leva-se uma hora e nos dias de hoje é incomportável.

Disse que não é bom para ninguém demorar tanto tempo para fazer uma deslocação que até podia ter sido rápida.

“Eu penso que as duas situações que acabou de descrever, se complementam e uma não passa sem a outra. Eu só tenho a lamentar que até hoje não tenha sido possível em São Miguel, por exemplo, e parece-me que na Terceira é mais ou menos a mesma coisa e no caso do Faial que é uma ilha um pouco mais pequena mas também padece



do mesmo mal, não tenha sido possível as pessoas se entenderem, a autarquia e governo e vice-versa, agora têm a possibilidade de serem ambas da mesma sensibilidade política, se poderem entender, quando e onde fazer uma central rodoviária, onde todos os autocarros possam aportar e a partir daí as pessoas possam sustentadamente numa rede de pequenas urbanas que se dirigem aos seus postos de trabalho”.

Referiu que este será, sem dúvida, um forte incentivo às pessoas deixarem de se deslocar no automóvel próprio.

Deputado Paulo Gomes perguntou que incentivos é que poderiam ser criados para que as pessoas usassem mais os transportes públicos terrestres.

O Deputado António Vasco Viveiros, primeiro começou por referir que é evidente que todos, de ponto de vista ambiental, têm vantagens em que haja maior utilização dos transportes coletivos e aí as questões são comuns e transversais à sociedade toda e isso é uma questão que nos deve preocupar

Perguntou, do ponto de vista da ACRA, em que medida entre o preço dos combustíveis e aquilo que é o esforço das famílias do seu orçamento para terem a viatura própria e para despenderem uma parte do seu orçamento com combustíveis e aquilo que são as vantagens e as opções dos consumidores em utilizarem viatura própria, independentemente das condições dos transportes coletivos, em que medida, também, condiciona aquilo que é a maior da utilização dos transportes coletivos.

O Deputado Rui Anjos, relativamente aos horários de transportes terrestres, usando o exemplo da ligação Lagoa-Ribeira Grande-Ponta Delgada, perguntou se tinha conhecimento de alguma evidência de no verão haver uma componente diferente de mobilidade interna, especificamente, nesse triângulo.

O Deputado Rui Martins, sobre a definição dos trajetos ou horários e da articulação que é feita entre os municípios e as próprias empresas, se normalmente a ACRA é também chamada ou participa nessa definição e otimização, se fazem, também, chegar as vossas preocupações aos grupos que, normalmente, decidem e que tomem essas decisões.



O Dr. Mário Reis, começou pelo fim, dizendo que, infelizmente, embora a lei o exija, a questão da audiência prévia neste particular, a ACRA tem ficado sempre ou quase sempre de fora, não sendo, por regra, chamados ou ouvidos sobre esta matéria.

Como é uma área onde não há conflitualidade, têm deixado passar em claro porque estão a braços com muitas outras áreas e como são muito poucos refere que, realmente, sentem dificuldades.

Sobre as questões do Deputado Rui Anjos, quanto aos horários, refere que recebem pequenos comentários de pessoas que muitas vezes vão à procura de informações à ACRA, porque acham que a ACRA devia saber disso tudo e se calhar até devia, mas, como foi dito, as dificuldades são muitas e são muito poucos. “Não temos propriamente uma panóplia de reclamações sobre esses transportes, mas vamos registando comentários que nos chegam de outras pessoas, amigos e conhecidos”, referiu.

Relativamente ao desfasamento de horário, sobretudo nos horários noturnos, também a resposta é dentro da mesma situação que referiu anteriormente. Não há reclamações, mas as pessoas queixam-se, sobretudo jovens, e também alguns turistas, sobretudo nacionais que procuram cobrir a ilha usando o autocarro.

Sobre a questão do Deputado António Vasco, disse estar de acordo com ele, ou seja, que a preocupação com os transportes coletivos tem de ser cada vez maior, considerando um dever imperativo de cidadania, acrescentando que quem não tiver preocupações a este nível, está desenquadrado com o futuro.

Quanto à outra questão, relativamente ao custo, digamos assim, do automóvel no bolso do consumidor, disse que ninguém faz contas, a não ser, talvez, os economistas, exatamente, quanto é que custa por mês a viatura e sua manutenção, combustível, etc, acrescentando que não tem dados

Relativamente aos incentivos, disse que poderia ser, desde logo, a melhoria de qualidade dos transportes públicos. Outro incentivo seria maior flexibilidade nos horários de deslocação. Acrescentou que para desencorajar o uso do automóvel deveria recorrer-se a aplicação de mais impostos.



O Deputado Rui Martins, sobre o incentivo à utilização de transportes públicos coletivos, considera que faz sentido, por exemplo, haver uma diferenciação da mesma maneira que há o gasóleo agrícola, também o combustível social, que é uma medida deste Governo que visa, de uma forma indireta, apoiar aqueles que fazem trabalho na solidariedade social, que é muito importante, perguntando se, também, faria sentido haver para transportes públicos coletivos uma diferenciação que obrigasse, por compensação, a que o próprio passe ou custo por viagem fosse mais económico.

O Deputado Manuel Ramos perguntou se achava que deveria haver uma uniformização nos serviços prestados e, também, uma interligação entre o transporte terrestre, o transporte aéreo e o marítimo para as ilhas que tem transporte marítimo de passageiros.

O Dr. Mário Reis, começou por responder à questão do Deputado Manuel Ramos, referindo “que penso que sim, que é um facto, a ideia, se bem percebi, será fazer algo como a linha do metro que vai até ao aeroporto de Lisboa que é muita utilizada por muita gente”.

Quanto à questão do Deputado Rui Martins, o diferencial de combustíveis para os transportes públicos, pensa que tem que ser muito ponderado, numa altura em que se preconiza a substituição das viaturas a diesel por viaturas elétricas.

- **Audição da Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas:**

A Secretária Regional começou por lembrar que esta proposta é muito idêntica a uma proposta que o BE já tinha apresentado em 2014, proposta essa que não passou na Assembleia Legislativa Regional na altura e que estava relacionada com circunstâncias que ainda hoje persistem. Na altura foi referido que não havia condições por parte dos operadores, porque não estavam adaptados para uma situação dessas, naquilo que diz respeito aos sistemas de informação, conhecidos por bilhética. Apesar deste constrangimento estar ultrapassado, os operadores continuam com outras dificuldades do ponto de vista informático e o Governo já está a trabalhar noutra plano de



transportes. Por fim, disse ser “praticamente impossível pôr em prática este tipo de propostas”.

A Deputada Vera Pires começou por dizer que não acha que se deva imputar responsabilidades da impraticabilidade desta iniciativa à bilhética. Relativamente ao aumento do preço das viagens nos transportes públicos, quando se verificam várias coisas em simultâneo, por um lado a garantia do Secretário das Finanças em setembro de 2022 e do Presidente do GRA em janeiro ou fevereiro de que esses preços não iriam aumentar e depois, sem qualquer pré-aviso, esse valor aumentou. Perguntou como justifica essa situação.

A Secretária Regional respondeu que as preocupações levantadas são as mesmas deste Governo, coisa diferente é a essência do diploma.

O Deputado Tiago Branco começou por perguntar se esta proposta não tivesse a vertente intermodal passaria a ter viabilidade por parte deste Governo. Relativamente ao estudo sobre o transporte em São Miguel e Terceira, o Deputado quis saber da previsão para a sua conclusão e se está a ter articulação com as autarquias, porque uma das dificuldades do transporte público, prende-se com os transportes urbanos e com os suburbanos. Por fim, questionou se o Governo equaciona, de alguma forma, criar algum sistema de incentivos à reconversão das frotas dos transportes terrestres, tendo em conta questões ambientais e questões relacionadas com o hardware e toda a logística associada ao sistema.

A Secretária Regional respondeu que a questão de negociar com os operadores de determinadas situações tem sido sempre possível. Relativamente à primeira questão lembrou que o Governo tem um conjunto de passes já em vigor e que, para além disso, “temos uma proposta que vou apresentar hoje ao Conselho do Governo da qual não cabe, neste momento, falar convosco, mas podemos falar em qualquer altura que penso que seja mais vantajosa do que essa proposta do BE”.

Em relação ao estudo, a Secretária Regional disse que teve conhecimento que o mesmo já tem autorização da Secretaria Regional das Finanças, vão ultimar o processo



e talvez dentro de uma semana irão fazer o estudo sobre São Miguel e Terceira lançado a concurso público. Sobre os sistemas de incentivo, afirmou que aguardam aquilo que o PO2030 pode trazer em termos de possibilidade de configuração de sistemas de incentivo, nomeadamente, ao nível da mobilidade, “estamos atentos a essa situação, as questões não estão fechadas do ponto de vista dos incentivos e dos regulamentos”.

O Deputado Rui Martins quis saber como é que é feita a definição dos trajetos e dos horários, se o Governo tem responsabilidade nessa matéria ou se são só as empresas. Relativamente às isenções que o BE elenca no diploma, pediu que se renunciasse.

A Secretária Regional respondeu que, sobre os trajetos, esta é uma realidade que vai ser sempre ajustada, na medida do possível, às solicitações dos vários utentes. Sobre os horários, disse que o ideal é um horário que sirva o maior número de pessoas e naquelas horas de ponta e de maior concentração de utilizadores.

O Deputado Paulo Gomes perguntou se é possível compatibilizar a bilhética com o transporte aéreo e qual era a perceção que o GRA tem sobre a situação financeira das empresas de transporte público terrestre na nossa Região.

A Secretária Regional respondeu que não conhece nenhum sistema no Mundo que faça passe combinado com transporte aéreo, acrescentando que “não vejo que vantagem teria quando se compara um preço de transporte terrestres com o preço de uma passagem aérea e digo-lhe já que isso é praticamente impossível porque a questão da bilhética não atinge nem pode atingir os sistemas sofisticadíssimos que existem ao nível do transporte aéreo”. Quanto às empresas de transporte público terrestre a Secretária Regional disse que este será sempre um negócio com uma grande responsabilidade social e na questão dos passes há uma comparticipação repartida entre as empresas e a Região. Nesse sentido, eles dão algum contributo para os passes que atualmente existem e têm feito um grande esforço para corresponder a todos os acréscimos de solicitações do Governo. São empresas que fazem um grande esforço para manter o seu equilíbrio, porque o seu equilíbrio depende da sobrevivência dos trabalhadores.



- **Audição da AMRAA - Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores:**

O Dr. Alexandre Gaudêncio começou a audição dizendo que a AMRAA concorda com a iniciativa, mas acha que tem de haver concordância entre todos os parceiros.

A Deputada Vera Pires perguntou se há, por parte da AMRAA, algum estudo efetuado ou pensado para vir a ser desenvolvido ou se há a sua participação em algum estudo de iniciativa governamental, por exemplo, no sentido de tentar detetar e verificar quais são as necessidades, neste domínio, em cada concelho, município e em cada ilha e de tentar, em conjunto - Governo Regional e autarquias - que são quem mais próximo estão das populações.

O Dr. Alexandre Gaudêncio respondeu que sim, que efetivamente é necessário esse trabalho de articulação, e adiantou que a AMRAA tem notado que alguns municípios têm os seus próprios planos de mobilidade urbana, aliás, esta medida tem cerca de 2 anos, mas não houve qualquer articulação com outras entidades. Esta iniciativa do BE, na opinião da AMRAA, vem despertar para essa preocupação, e hoje, também, principalmente nas ilhas onde o peso turístico é mais assente, cada vez mais, vemos turistas preocupados com a questão da sustentabilidade ambiental. A nível da Associação de Municípios, não há esse trabalho de rede, o que têm é conhecimento a nível local. Por fim, frisou que faz todo o sentido e, com certeza, que a Associação de Municípios será um elo entre essa iniciativa, se for avante, juntamente, com o poder local.

A Deputada Vera Pires deu o exemplo de Angra do Heroísmo e de localidades fora da cidade e da dificuldade que têm as pessoas que precisam de utilizar duas redes separadas, questionou sobre a opinião da AMRAA relativamente a este assunto.

O Dr. Alexandre Gaudêncio concordou com a Deputada, lembrando que, muitas vezes, não se consegue conciliar o horário dentro das expectativas das pessoas, acrescentando que o sistema em vigor carece, também, desta revisão, a nível dos horários dos transportes coletivos. Disse que teve conhecimento, como autarca, terem sido contactados para fazer parte de um grupo de trabalho para rever esses horários, “mas o que temos nota é que perdemos o fio à meada e não tivemos mais qualquer feedback sobre esse grupo de trabalho”.



O Deputado Rui Martins, sobre a dificuldade de conjugação de passes, perguntou se chegaram a alguma conclusão, como é que poderiam ter sido feitos esses investimentos por parte dos próprios municípios e depois, eventualmente, pelos operadores privados. Questionou se a AMRAA pensou sobre isso e qual seria a disponibilidade dos municípios arcarem com esses custos eventuais. No que diz respeito aos trajetos disfuncionais, perguntou se os municípios não reúnem para definirem a otimização de trajetos com os operadores privados. E por fim, quando o Vice-Presidente da AMRAA diz que foi criado um grupo de trabalho, quis saber quem é que compõem esse grupo e por quem foi convocado.

O Dr. Alexandre Gaudêncio, relativamente aos investimentos, disse que, com certeza, esta é uma preocupação que diz respeito a todos. Explicou que, muitas vezes, esse tipo de transporte coletivo, que é assegurado pelas autarquias, é deficitário, é quase um serviço público, o único que está concessionado a privados é o da Horta, e todos os outros são diretamente feitos pelas autarquias, nomeadamente, Angra, Ponta Delgada e Praia da Vitória. Portanto, a haver privados aqui, ao nível autárquico, seria semelhante ao caso da Horta e que, ainda muito recentemente, tomaram iniciativas, já para este ano de 2023, de não tarifar, para, precisamente, permitir as deslocações ou incentivar que as deslocações dos seus habitantes na Horta possam ser gratuitas. Referiu que estes investimentos ou qualquer alteração que haja nesses circuitos terão de ser devidamente acautelados, porque terá de ter em conta o financiamento para o efeito.

De forma resumida, o Vice-Presidente da AMRAA voltou a frisar que a iniciativa parece-lhe ser determinante, parece ir ao encontro da expectativa do utilizador, “convém é desconstruir como é que se operacionaliza e como é que se financia estas alterações, mas as autarquias estão recetivas a esse modelo”. Relativamente aos trajetos disfuncionais, para este grupo de trabalho, disse que foram convocados, ainda no anterior Governo. Disse que os municípios muitas vezes contactam diretamente com as empresas prestadoras desse serviço, fazendo ver que há preocupações da população, mas o que é fato é que estão a respeitar um caderno de encargos e qualquer alteração que



haja a um caderno de encargos, há custos associados, e são custos elevados que não há qualquer possibilidade de haver um financiamento direto da autarquia.

O Deputado Rui Martins, no que diz respeito às carências financeiras, perguntou sobre o valor que é definido como valor máximo mensal para este passe, nove euros, e sobre o entendimento das autarquias sobre isso. Relativamente, à questão de Angra e a nova central de camionagem, havendo a dificuldade de adequar ou de mexer naquilo que são os concursos públicos e nos cadernos de encargos por causa dos custos e dessa relação contratual que já existe, havendo autonomia do município para fazer uma adequação, perguntou porque é que ela não acontece.

O Dr. Alexandre Gaudêncio referiu que, essas situações, de maior pormenor, ainda não foram afloradas. Relativamente à parte financeira, “aquilo que as autarquias esperam é não continuarem a ser o parente pobre da democracia, ou seja, fazem tudo e mais alguma coisa, mas depois recebem tostões para a quantidade de serviços que fazem e aquilo que nós apelamos é que não haja, ainda mais, um sobrecusto daquele que já existe nessa operação. Efetivamente, a proposta de nove euros, só para ter aqui uma nota, um passe mensal na autarquia de Angra, são cinco euros, portanto, uma viagem isolada são trinta cêntimos. Ponta Delgada, também, não foge muito a esses valores”.

Dessa forma, o Vice-Presidente da AMRAA afirmou que, tudo o que seja para alterar esses valores, refletindo-se num sobrecusto para as autarquias locais, não estão disponíveis para isso, “nós não estamos disponíveis para ter mais um sobrecusto sobre aquele que já temos atualmente concebidos, estamos sim disponíveis para fazer parte dessa rede, de dialogarmos, de agilizar o processo relativamente aos utilizadores, isso sim, faz todo o sentido, agora sobrecustos, sinceramente, não contem connosco”.

O Deputado Paulo Gomes começou por questionar se há queixas nos outros municípios em relação aos horários dos transportes e em relação a Angra, pediu mais esclarecimentos sobre as que são as preocupações dessa autarquia.

O Dr. Alexandre Gaudêncio, sobre os horários, diz ser uma preocupação transversal. Nos que diz respeito às preocupações dos Municípios de Angra do Heroísmo, respondeu



que “aquilo que tivemos a oportunidade de falar com a autarquia de Angra, nomeadamente, com o Professor Álamo, foi efetivamente essa preocupação de articulação entre os diversos serviços, quanto ao nível dos horários, sinceramente, não fomos a esse pormenor, não estamos por dentro dessa situação em particular e da preocupação legítima, também, dos residentes em Angra”.

O Deputado Rui Anjos questionou se a AMRAA tem conhecimento ou confirma se foi verdade, a existência de alguma alteração ou implementação de algum circuito adicional para este Verão, especificamente no triângulo Ribeira Grande-Lagoa-Ponta Delgada, onde concentra a maior parte da população e maior atividade turística.

O Dr. Alexandre Gaudêncio respondeu que não, não fomos contactados. Acrescentou que se prevê que este seja um ano, novamente, em alta, e disse que a questão do Deputado, fazia todo o sentido, é necessário começar a rever esse reforço de circuitos, mas que não seja pela quantidade de turistas que nos começam a visitar e pela preocupação ambiental. Finalizou voltando a dizer que “não, não fomos contactados, ficamos satisfeitos se acontecer e fica aqui a mágoa de não sermos ouvidos sobre essa matéria”.

A Comissão de Economia rececionou os pareceres escritos que abaixo se elencam:

- Atlânticoline
- ANAFRE - Associação Nacional de Freguesias
- Bensaúde Serviços

SÍNTESE DA POSIÇÃO DOS DEPUTADOS

PS: emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário, relativamente à presente iniciativa.

PSD: emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário, relativamente à presente iniciativa.



CDS-PP: emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário, relativamente à presente iniciativa.

CH: Não emitiu parecer.

PPM: Não emitiu parecer.

IL: Não emitiu parecer.

PAN: Não emitiu parecer.

BE: O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, apesar de não ter assento na Comissão Especializada Permanente de Economia, foi auscultado e emitiu parecer **favorável**, relativamente à presente iniciativa.

DEPUTADO INDEPENDENTE: Não emitiu parecer.

VOTAÇÃO DOS DEPUTADOS

O **Grupo Parlamentar do PS** emite **parecer de abstenção** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do PSD** emite **parecer de abstenção** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do CDS-PP** emite **parecer de abstenção** relativamente à presente iniciativa.

CONCLUSÕES E PARECER

A Comissão Permanente de Economia deliberou, por **unanimidade**, com a abstenção, com reserva de posição para Plenário, do PS, PSD e CDS-PP, dar **parecer de abstenção** ao presente Projeto de Decreto Legislativo Regional.



Ponta Delgada, 11 de abril de 2023.

A Relatora

(Patrícia Miranda)

O presente relatório foi aprovado por **unanimidade**.

Ao presente relatório encontram-se anexos os pareceres escritos referenciados.

O Presidente

(José Ávila)



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública

Sua Excelência O Presidente da
Assembleia Legislativa da Região
Autónoma dos Açores
Rua Marcelino Lima 9901- 858 Horta

S/Referência	S/Comunicação	N/Referência	Data
S/563/2023	27/02/2023	Sai-AP/2023/63	28/03/2023

ASSUNTO: PEDIDO DE PARECER NO ÂMBITO DO PROJETO DE DECRETO
LEGISLATIVO REGIONAL N.º 80/XII – "PASSES DE MOBILIDADE PARA
TRANSPORTES PÚBLICOS COLETIVOS"

Em relação ao parecer solicitado, cumpre-me informar V. Ex.^a. do seguinte:

- Consideramos o Passe Marítimo e Passe de Mobilidade Intermodal como sendo aqueles em que a Atlanticoline, S.A. intervirá;
- O passe atualmente mais vendido, a saber, canal Horta/Madalena, custa 95€ mensais se for para dias úteis e 127€ se for para os 30 dias. Este valor, que se situa no percurso mais barato, já considera a redução definida no Cadernos de Encargos do contrato de Obrigações de Serviço Público; o valor para passe entre os restantes trajetos assumirá valores mais elevados (com destaque para as linhas sazonais, realizadas nos meses de junho, julho, agosto e setembro), pelo que a redução para 9€ acarretará uma redução significativa de receitas da empresa que deverá ser devidamente compensada, conforme artigo 6º do projeto de Decreto Legislativo Regional (DLR) em causa; relembramos que apenas uma viagem entre São Roque e Velas custa atualmente 10,50€;
- A Atlanticoline terá de realizar um investimento no software comercial para garantir a disponibilização de passe que possa ser utilizado em qualquer trajeto da empresa, a forma como irá ser definido o porto de destino, bem como relatório que permita obter os dados necessários ao reembolso dos valores, os quais se estimam em 4.450€;



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública

- Será necessário definir a informação a fornecer, bem como a forma desta chegar à empresa, relativamente ao comprovativo de quem estará habilitado a obter o passe, conforme artigo 5º do projeto de DLR em causa; a sua validade também é importante, pois neste momento temos passes que são mensais;

Nota: neste momento vemos com alguma dificuldade a implementação do passe de Mobilidade Intermodal, na perspetiva que será necessário interligar diferentes sistemas informáticos e comerciais, situação que tem sido historicamente difícil. Relembramos o PIT e a dificuldade que existiu na sua operacionalização.

Com os melhores cumprimentos,

O Secretário Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública

Luis Morais

Assunto: FW: Pedido de parecer no âmbito do Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 80/XII – "Passes de Mobilidade para Transportes Públicos Coletivos"
Anexos: PARECER.pdf

De: Draanafre Anafre <draanafre@gmail.com>

Enviada: 21 de março de 2023 10:54

Para: Rui Silva <rsilva@alra.pt>

Cc: manuelsoares@alra.pt

Assunto: Re: Pedido de parecer no âmbito do Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 80/XII – "Passes de Mobilidade para Transportes Públicos Coletivos"

Exmos. Senhores.

Junto se envia a V.ª Ex.ª o parecer solicitado.

Cumprimentos.

O Coordenador Regional dos Açores da ANAFRE.

Manuel António Soares

Rui Silva <rsilva@alra.pt> escreveu no dia segunda, 27/02/2023 à(s) 10:04:

Exmo. Senhor

Coordenador Regional da ANAFRE - Associação Nacional de Freguesias,

Encarrega-me o Senhor Presidente da Comissão Especializada Permanente de Economia de remeter a V. Exa. o ofício e Iniciativa Regional sobre o assunto em referência.

Com os melhores cumprimentos,

Rui Silva

Coordenador Técnico

Departamento de Atividade Parlamentar

Assembleia Legislativa da R.A. Açores

Rua Marcelino Lima – 9901-858 Horta



AVISO DE CONFIDENCIALIDADE: Esta mensagem, assim como os ficheiros eventualmente anexos, é confidencial e reservada apenas ao conhecimento da(s) pessoa(s) nela indicada(s) como destinatária(s). Se não é o seu destinatário, solicitamos que não faça qualquer uso do respetivo conteúdo e proceda à sua destruição, notificando o remetente.

LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE: A segurança da transmissão de informação por via eletrónica não pode ser garantida pelo remetente, o qual, em consequência, não se responsabiliza por qualquer facto suscetível de afetar a sua integridade.

CONFIDENTIALITY NOTICE: This message, as well as existing attached files, is confidential and intended exclusively for the individual(s) named as addressees. If you are not the intended recipient, you are kindly requested not to make any use whatsoever of its contents and to proceed to the destruction of the message, thereby notifying the sender.

DISCLAIMER: The sender of this message can not ensure the security of its electronical transmission and consequently does not accept liability for any fact which may interfere with the integrity of its content.

--



Delegação Regional dos Açores da Anafre

Rua João do Rego de Cima, n.º 98 9500-204 São José
Ponta Delgada, São Miguel- Açores

296 287 253 draanafre@gmail.com anafreazores.com

Contribuinte: 502 176 482

Tenha o ambiente em consideração: Antes de imprimir este e-mail, verifique se necessita da impressão

Assunto: Pedido de parecer no âmbito do Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 80/XII – "Passes de Mobilidade para Transportes Públicos Coletivos" (Bloco de Esquerda).

Exmos. Senhores,

Oficiou o Sr. Presidente da Comissão Especializada Permanente de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, Economia esta Delegação para emissão de parecer sobre o Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 80/XII – "Passes de Mobilidade para Transportes Públicos Coletivos" (Bloco de Esquerda

Acerca do assunto em epigrafe cumpre emitir o seguinte:

PARECER

- 1)** Considera o Bloco de Esquerda que "apesar de toda a legislação criada para as melhorias do sistema de transportes públicos coletivos da Região Autónoma dos Açores, a verdade é que este se mantém praticamente imutável há décadas, e completamente desatualizado no que diz respeito às necessidades das pessoas e à proteção ambiental. (...)
- 2)** Como tal é urgente tomar medidas para dar resposta tanto à crise ambiental, com à redução de circulação de carros nos centros urbanos e consequente redução da emissão de gases com efeito estufa, bem como à crise inflacionária através do alívio dos gastos mensais das famílias com as deslocações pendulares casa-trabalho."
- 3)** Nos termos da alínea h) do n.º 2 do artigo 56.º da Lei n.º 2/2009, de 12 de janeiro, que aprovou a terceira alteração ao Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (EPARAA), a iniciativa é da competência legislativa da Assembleia Legislativa da Região.

- 4)** Reúne igualmente os requisitos materiais e formais de admissibilidade nos termos do disposto nos artigos 116.º e 119.º do Regimento da ALRAA.
- 5)** Considerando que a iniciativa poderá produzir alterações ao serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros prestado diretamente pelos Municípios ou ao abrigo de concessão importa a consulta à Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores (AMRAA).
- 6)** De acordo com o disposto no artigo 129.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, a consulta da presente Delegação deverá ser feita quanto a projetos e propostas respeitantes às autarquias locais.
- 7)** Nos termos do Regime jurídico das Autarquias Locais, constituem atribuições dos Municípios matérias relativas a transportes, bem como competências materiais daqueles "Criar, construir e gerir instalações, equipamentos, serviços, redes de circulação, de transportes, de energia, de distribuição de bens e recursos físicos integrados no património do município ou colocados, por lei, sob administração municipal." (artigos 23º e 33º do RJAL)
- 8)** Neste sentido, apesar da matéria da iniciativa em questão ser transcendente às freguesias e suas estruturas, não constitui atribuições nem competência das mesmas.
- 9)** Ainda assim, a presente Delegação considera de elevada importância a matéria tratada no projeto, até porque uma coesa rede de transporte com cariz social pode revelar-se essencial para evitar a desertificação de freguesias mais afastadas dos centros urbanos acautelando uma melhor distribuição da população pelas diversas freguesias açorianas.
- 10)** O que traria benefícios diversos, senão veja-se:

- a) Diminuição da procura de imóveis naqueles centros – levaria a um aumento da oferta e correspondente diminuição dos preços daqueles.
 - b) Os mesmo sucederia relativamente ao arrendamento, permitindo assim um investimento seguro em freguesias de menor dimensão.
 - c) A economia local das freguesias mais remotas teria consequentemente uma melhoria.
 - d) Os agregados familiares jovens teriam um maior apoio, já que não teriam a necessidade de se deslocar para os centros.
 - e) E até, eventualmente a diminuição da necessidade de veículos pessoais com os já conhecidos resultados a nível da sustentabilidade.
- 11)** Considera igualmente de elevada importância a existência das diversas modalidades de passes criando o Projeto de Decreto Legislativo Regional, como títulos nos transportes coletivos “o Passe de Mobilidade, que inclui o Passe Urbano, o Passe Interurbano, o Passe Combinado, o Passe Marítimo, e o Passe Intermodal”
- 12)** De acordo com o artigo 3.º do Diploma os passes de Mobilidade “são criados por Acordo escrito entre o departamento do Governo Regional competente em matéria de transportes, as empresas de transporte marítimo de passageiros e as empresas de transporte coletivo rodoviário de passageiros que operam na Região, assim como com os Municípios que fornecem diretamente ou ao abrigo de concessão de serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros.”, sendo para o efeito, a adesão dos Municípios ao passe voluntária.
- 13)** É igualmente criado um regime de isenção para determinados beneficiários, o que poderá ser causa da criação de um encargo para a Região.

- 14)** No que ao regime de isenção concerne, considera a presente Delegação que a mesma deveria consistir não numa isenção propriamente dita mas sim numa diminuição do preço praticado comumente, ainda que considere que os beneficiários dos mesmo deverão ser os constantes nas alíneas do n.º 2 do artigo 5.º do projeto.
- 15)** No referente ao artigo 11.º, considera a presente Delegação que para efeitos de proximidade, poderiam as freguesias, mediante entrada para efeitos de repartição de receitas, auxiliar quanto a postos de vendas.
- 16) EM CONCLUSÃO:** É entendimento da Delegação Regional da ANAFRE que o projeto de DLR, deverá ser considerado para efeitos de eventual alteração ao sistema de transportes a nível regional embora sujeito a modificações conforme o supra referido.

É este, salvo melhor opinião, o nosso

Parecer.

Edite Azevedo

Assunto: FW: Pedido de parecer no âmbito do Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 80/XII – "Passes de Mobilidade para Transportes Públicos Coletivos"
Anexos: Resposta ao Projeto de Decreto Legislativo Regional.pdf

De: Maria José Gil <maria.jose.gil@bensaude.pt>

Enviada: 3 de abril de 2023 16:40

Para: Rui Silva <rsilva@alra.pt>

Assunto: RE: Pedido de parecer no âmbito do Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 80/XII – "Passes de Mobilidade para Transportes Públicos Coletivos"

Exmo. Senhor Coordenador Técnico,

Em resposta à vossa solicitação junto anexamos a resposta de Varela & Cª, Lda., Farias, Lda. e TSM – Transportes de Sta. Maria.

Melhores cumprimentos.

Maria José Gil

Administradora Executiva/ *Executive Board Member*



De: Rui Silva <rsilva@alra.pt>

Enviada: 2 de março de 2023 09:39

Assunto: Pedido de parecer no âmbito do Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 80/XII – "Passes de Mobilidade para Transportes Públicos Coletivos"

Algumas pessoas que receberam esta mensagem não costumam receber e-mails de rsilva@alra.pt. [Saiba por que motivo isto é importante](#)

ATENÇÃO: Esta mensagem tem origem **EXTERNA** à rede do Grupo Bensaude. Por favor não clique em ligações nem abra anexos, a menos que reconheça o remetente e esteja à espera de receber uma ligação ou um anexo do mesmo.

Exmo.(a) Senhor(a)
Gerente da Empresa,

Encarrega-me o Senhor Presidente da Comissão Especializada Permanente de Economia de remeter a V. Exa. o ofício e Iniciativa Regional sobre o assunto em referência.

Com os melhores cumprimentos,

Rui Silva
Coordenador Técnico
Departamento de Atividade Parlamentar
Assembleia Legislativa da R.A. Açores
Rua Marcelino Lima – 9901-858 Horta
Tif. +351 292207666



Proteja o ambiente! Não imprima este e-mail!

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE: Esta mensagem, assim como os ficheiros eventualmente anexos, é confidencial e reservada apenas ao conhecimento da(s) pessoa(s) nela indicada(s) como destinatária(s). Se não é o seu destinatário, solicitamos que não faça qualquer uso do respetivo conteúdo e proceda à sua destruição, notificando o remetente.

LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE: A segurança da transmissão de informação por via eletrónica não pode ser garantida pelo remetente, o qual, em consequência, não se responsabiliza por qualquer facto suscetível de afetar a sua integridade.

CONFIDENTIALITY NOTICE: This message, as well as existing attached files, is confidential and intended exclusively for the individual(s) named as addressees. If you are not the intended recipient, you are kindly requested not to make any use whatsoever of its contents and to proceed to the destruction of the message, thereby notifying the sender.

DISCLAIMER: The sender of this message can not ensure the security of its electronical transmission and consequently does not accept liability for any fact which may interfere with the integrity of its content.

W
F
D

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL RESOLUÇÃO Nº 116/XII

PASSES DE MOBILIDADE PARA TRANSPORTES PÚBLICOS COLETIVOS

A RAA caracteriza-se por ser composta por nove ilhas onde a diversidade em termos demográficos, económicos e sociais impera. É sobre esta realidade diversificada que deve, em nosso entender, incidir um estudo aprofundado sobre qual o modelo de transporte público de passageiros adequado a todas, e a cada uma, das suas parcelas.

O declínio demográfico atinge toda a Europa e, conseqüentemente, a nossa Região, com uma população em decréscimo contínuo ao longo das últimas décadas e com níveis de envelhecimento que, tendencialmente, se vêm agravando.

Este fator demográfico, a par de outros, tem conduzido a uma subutilização do transporte coletivo de passageiros e tem impactos diferenciados consoantes as ilhas: no total da Região, e no espaço de uma década - 2009-2019 (excluindo-se o efeito pandemia para não enviesar a análise), o número de passageiros decresceu mais de 1.400.00 (-17%). Se considerarmos as ilhas de S. Miguel, Sta. Maria e Faial esses decréscimos atingem perto de 1.600.00 (-27%), 40.000 (-41%) e 52.000 (-20%) passageiros, respetivamente.

Outro traço caracterizador da procura prende-se com o peso que os alunos representam no total de passageiros. Este segmento da população, em especial nas ilhas de mais reduzida dimensão populacional, representa aproximadamente, cerca de 50% dos passageiros transportados e, por via do decréscimo da natalidade, também este segmento da procura se encontra em contínua diminuição.

Num estudo relativamente recente, constata-se a preferência da população pela utilização de viatura própria especialmente nos traçados de menor distância face aos maiores aglomerados urbanos. Esta característica pode ser generalizada a todas as ilhas da Região.

Os operadores de transporte público rodoviário, como é do conhecimento público, não controlam as suas receitas uma vez que o número de passageiros varia em função dos fatores atrás referidos e, do tarifário a aplicar, sendo o mesmo definido pelo regulador do sector que, no caso em apreço, é assumido pelo Governo Regional. Paralelamente, a operação funciona com base em itinerários e percursos pré-definidos pelo referido regulador.

Esta situação tem implicado situações de descapitalização das empresas e à acumulação de prejuízos anuais consideráveis.

A não libertação de fundos próprios e a ausência de apoios (regionais ou comunitários) tem conduzido ao envelhecimento da frota e à necessidade da sua urgente renovação.

A eletrificação da frota, para além dos sobrecustos de investimento que acarreta, deve ser uma encarada de forma gradual, pois implica uma reorganização completa do setor quer no que à rede de abastecimento respeita, quer nos serviços de apoio à manutenção/reparação dessa

mesma frota (exigência de mão de obra qualificada inexistente no espaço regional), bem com o estacionamento da mesma com distâncias de segurança legalmente definidas.

Alerta-se, ainda, para o facto de a atual oferta de veículos elétricos, em termos de transporte interurbano (a tipologia mais utilizada em todas as ilhas), ser praticamente inexistente (ao contrário de veículos urbanos onde é possível encontrar soluções interessantes e já com algum histórico de exploração).

Importa, por outro lado, referir que a Lei nº 52/2015, de 9 de Junho, nunca foi aplicada, com as devidas adaptações, à RAA.

Deste modo, as regras do transporte urbano estão a ser aplicadas (nos municípios onde este é prestado) segundo o definido pelo diploma acima referida. Ao invés, no que toca ao transporte suburbano e interurbano, a autoridade reguladora regional é assegurada pelo Governo Regional através da Secretaria Regional que tutela os transportes.

Ao longo dos últimos anos, vários estudos foram lançados, mas, no que respeita ao transporte público coletivo de passageiros (rodoviário), nada de substancial ocorreu face ao modelo existente quer em termos de frequências, itinerários e tarifários.

As empresas que se dedicam a esta atividade, sem qualquer indemnização compensatória do erário público, defrontam-se com descidas anuais dos seus proveitos e com acréscimos sucessivos dos seus custos operacionais dos quais se destacam, pela sua importância: combustíveis, pessoal, manutenção e reparação, etc.

Toda a política de transporte público coletivo de passageiros rodoviário, suburbano e interurbano, depende única e exclusivamente do Governo Regional que determina, como atrás se referiu, os itinerários, frequências e tarifário a aplicar. Também a articulação entre as restantes modalidades de transporte (aérea e marítima) e a intermodalidade entre eles carece de definição pelas instâncias competentes.

O setor do transporte rodoviário é, de todas as formas de mobilidade de pessoas e bens, aquele que se têm mantido inalterado ao longo de décadas. O citado PIT não veio trazer, a par de outros estudos realizados, qualquer contributo ou alteração apesar dos vários contributos e alertas dos operadores. Também estes, são, e querem ser, parte ativa na resolução dos problemas graves com que se confrontam e na construção de soluções alternativas.

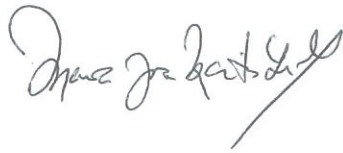
A comprovar essa intenção de cooperação têm os mesmos, apesentado em várias instâncias, estudos e alternativas de soluções numa demonstração clara da sua disponibilidade e proatividade face às alterações necessárias de adaptação do sector às necessidades reais e atuais das populações que, diariamente, servem.

Em suma, e relativamente ao projeto de diploma espera-se uma definição e calendarização sobre a abertura dos concursos públicos internacionais com as respetivas indemnizações compensatórias perfeitamente definidas de acordo com o enquadramento legal em vigor.

Essa tarefa é da exclusiva responsabilidade do Governo Regional.

No que se refere à política de Passes Sociais tem-se mantido reuniões regulares com a tutela aguardando-se a concretização, para breve, das condições entretanto anunciadas após reunião do Conselho de Governo sobre a esta matéria. É expetável que a gratuidade anunciada conduza à compensação integral aos operadores da perda de receita correspondente.

Aliás, lembre-se, que o desconto praticado anteriormente nos Passes Sociais era suportado em 30% pelos operadores.



VARELA & C^a, Lda.



FARIAS, Lda.



TRANSPORTES STA MARIA (TSM) - CONSÓRCIO