

**Exmo. Senhor
Presidente da Comissão Especializada
Permanente de Economia da ALRAA**

**Rua Marcelino de Lima
9.901-858 Horta**

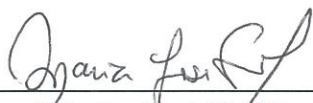
**Assunto: PEDIDO DE PARECER NO ÂMBITO DO PROJETO DE RESOLUÇÃO
N.º 116/XII – CRIAÇÃO DE CONDIÇÕES PARA IMPLEMENTAÇÃO
DE TARIFÁRIO TENDENCIONALMENTE ÚNICO PARA
TRANSPORTES COLETIVOS**

Exmo. Senhor,

Em resposta ao Vosso Ofício, S/1640/2022, de 23 de maio de 2022, em anexo enviamos o parecer das Empresas TSM – Transportes de Santa Maria, Varela & Ca., Lda. e Farias, Lda.

Com os melhores cumprimentos,

A Gerência



(Maria José Martins Gil)



(Luís Alberto Teixeira de Simas)

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 116/XII

CRIAÇÃO DE CONDIÇÕES PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE TARIFÁRIO TENDENCIALMENTE ÚNICO PARA TRANSPORTES 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, em particular, 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 cerca de 50% dos passageiros transportados.

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, 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, o tarifário a aplicar, é 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.

Deste modo, qualquer estudo a levar a cabo, não deve, salvo melhor opinião, ficar condicionado à possibilidade de aplicação de um preço único a praticar entre os diversos destinos pois obteríamos conclusões redutoras e parcelares de apenas uma das componentes em que assenta o modelo de transporte público de passageiros na Região. Por outro lado, esta medida, por si só, introduz um enviesamento entre os utilizadores usuais com percursos mais longos e aqueles que se situam em núcleos populacionais mais próximos do destino.

Nos dias de hoje, em que existe uma componente destinada à aquisição dos denominados "Passes Sociais", a percentagem de desconto varia em função dos quilómetros percorridos e com a equidade requerida, nesta medida com caráter social, os percursos mais longos são objeto

de uma maior compensação aos utentes face ao que recorrem ao transporte coletivo para uma distância mais curta.

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.

Esta situação tem conduzido à 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.

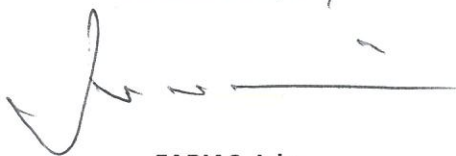
Alerta-se, ainda, para o facto de a atual oferta de veículos elétricos, em termos de transporte interurbano (a tipologia mais utilizada em todas as ilhas), ser praticamente inexistente (ao contrário de veículos urbanos onde é possível encontrar soluções interessantes e já com algum histórico de exploração).

Face ao exposto, e tendo em conta o conteúdo do Projeto de Resolução apresentado, reafirmamos a nossa total disponibilidade para, em conjunto, se analisar e debater os temas elencados nos 4 pontos constantes desta iniciativa parlamentar de uma forma integrada e multidisciplinar.

O tarifário tendencialmente gratuito terá que ser equacionado em função de múltiplos fatores sendo certo, que o atual modelo de financiamento do serviço público prestado teria, inevitavelmente, que suportar os sobrecustos decorrentes quer do modelo em vigor, bem como, os custos inerentes a uma medida que unifique o preço sem ter em conta as distâncias.



VARELA & Cª, Lda.



FARIAS, Lda.



TRANSPORTES STA MARIA (TSM) - CONSÓRCIO