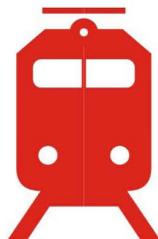


**PASSE
SOCIAL
INTERMODAL**

TODOS
os operadores
TODAS
as carreiras
TODA
a área
metropolitana
de Lisboa



DOSSIER

Uma iniciativa das Organizações de Lisboa e Setúbal do PCP
Em defesa do Alargamento do Passe Social a toda a Área Metropolitana de Lisboa

Apoia e Luta com o  **PCP**¹

**Dossier de Apoio à Iniciativa Metropolitana
«Em defesa do Alargamento do Passe Social Intermodal»**

**Edição:
DORL e DORS
Partido Comunista Português**

Mai de 2016

Passe Social Intermodal No centro da resposta metropolitana

O Passe Social Intermodal é um elemento estruturante de uma política de transportes coerente na Área Metropolitana de Lisboa (AML), pelo que constitui de atracção ao sistema de transportes públicos, com enormes benefícios para o funcionamento da economia, para a mobilidade e o ambiente e consequentemente para a qualidade de vida das populações que importa aprofundar.

Em Portugal como resultado da Revolução de Abril, foi criado o Passe Social Intermodal, uma das muitas medidas de enorme alcance social que foram tomadas visando o bem-estar do nosso povo, e que simultaneamente permitiram lançar as bases para um desenvolvimento e progresso efectivos do nosso país.

Mas desde então, a realidade urbana alterou-se, e na Área Metropolitana de Lisboa residem 2.821.876 pessoas das quais 890.519 (32%) (Anexos I/II) vivem fora dos limites geográficos (coroas) deste importante instrumento, promotor da mobilidade e do transporte público, que é o passe social intermodal. A alternativa que lhes resta é estarem sujeitos a uma oferta dominada pelos operadores privados, na maioria das vezes diminuta e a preços elevadíssimos.

Ao longo dos 39 anos da sua existência, o passe intermodal tem sido alvo de várias tentativas de descaracterização em torno de duas falsas questões, o seu custo «demasiado baixo», e sua desadequação à realidade.

Quanto ao custo do passe social intermodal, importa ter presente qual é o seu peso relativo ao salário mínimo nacional (Anexo XII), para facilmente percebermos como é falso o argumento de que é «demasiado baixo». E se tivermos presente a sua evolução relativa, veremos então ainda melhor que este é um falso argumento. No início da década de 1980, o preço do passe social L123 representava 8,67% do valor do Salário Mínimo Nacional e que em 2011 estava já em 11,34% e tendo atingido os 15,7% do SMN, reflectindo o significativo agravamento do custo dos transportes públicos, e está actualmente nos 12,76% depois do aumento do salário mínimo de 2016. O peso do Passe L123 no salário mínimo nacional aumentou quase 50%.

Quanto ao passe social intermodal não estar adaptado à realidade, importa lembrar que a evolução que se deu na expansão urbana não foi acompanhada pela adequação, quer da rede de transportes, nem tão pouco do passe social, porque os diferentes governos nunca fizeram qualquer proposta nesse sentido, e porque foram opondo-se à aprovação dos projectos lei que foram apresentados ao longo dos anos na Assembleia da República pelo PCP.

A descaracterização e enfraquecimento do passe social intermodal constituiu ao longo dos anos um dos eixos de pressão que as empresas privadas têm usado na sua estratégia de expansão e condicionamento do sector. Como foi o caso da aposta em sistemas (como os passes combinados) que reduzem a oferta de transportes à deslocação mínima obrigatória (casa-trabalho, escola-trabalho), tendo promovido esses sistemas aproveitando as dificuldades económicas de inúmeras famílias, que aproveitam reduções de preço de 2/3 euros a troco de uma redução de mobilidade de 50 a 60% (Anexo XI).

Paralelamente, o ataque ao passe intermodal implicou que um conjunto de operadores (Fertagus, HLM, Metro Sul do Tejo, Barraqueiro) tivesse autorização para operar fora do passe intermodal (praticando os preços mais caros da AML, como é o caso da Barraqueiro Transportes e da Fertagus) e outros operadores fossem autorizados a criar ou manter algumas carreiras fora do passe intermodal (como é o caso das carreiras «urbanas» da Vimeca e das «directas» da Rodoviária de Lisboa).

O actual passe intermodal representa uma importante conquista dos utentes. Ele tem sido o principal elemento de contenção dos preços na AML (ver anexo III, IV e V), ao mesmo tempo que promove uma mobilidade alargada.

Uma das questões centrais para o desenvolvimento de um verdadeiro sistema de transportes na AML é que o tarifário assente na plena intermodalidade do mesmo, integrando todos os operadores, modos de transporte e respectivos serviços no sistema. Ou seja, que garanta a possibilidade de circulação completa na Área Metropolitana de Lisboa utilizando conjugadamente, e sem acumulações exorbitantes de preço, qualquer operador e modo de transportes. Para o alcançar, o passe social intermodal deverá manter-se como o elemento estruturante do sistema tarifário, com preços acessíveis e ampliando a oferta de mobilidade que estes têm garantido.

Com todas as concessões de transportes a aproximarem-se do seu fim, existe agora uma boa oportunidade para, querendo, impor a integração de todos os

operadores no sistema intermodal. Aliás, isso foi tentado pela extinta Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa (AMTL), que em 2014 chegou a lançar a discussão pública de um novo modelo com inegáveis vantagens mas que ainda fazia três cedências inaceitáveis aos interesses privados instalados, como o PCP oportunamente denunciou (promovia mais um aumento de preços, ainda permitia excepções à integração na rede e permitia aos concessionários privados a aplicação de complementos).

Entretanto, importa sublinhar que o Passe Social Intermodal que o Partido defende e pretende alargar nada tem a ver (excepto no nome) com o «Passe Social +» lançado pelo anterior Governo PSD/CDS, que trata de substituir o conceito de social pelo de caridade, na medida em que se destina apenas a uma redução de preço no acesso das famílias que vivem com rendimentos muito baixos.

Linhas Centrais da Proposta do PCP:

UM PASSE INTERMODAL

O sistema de bilhética da Área Metropolitana de Lisboa (AML) é hoje extremamente complexo, fruto de uma política que apostou na multiplicação de títulos (há mais de 2000 tipos de bilhetes e passes na AML) ao mesmo tempo que reduzia a oferta – horários e percursos - como condição para a contenção de preços em vez de privilegiar a intermodalidade e a atractividade do sistema.

Hoje, o Estado já pagou o investimento necessário para que todos os operadores tenham sistemas automáticos e uniformes de bilhética e tudo esteja informatizado. Trata-se agora de garantir que, com um mesmo passe intermodal ou um mesmo bilhete, se possa circular por toda a AML. A oferta de transportes públicos não pode estar restringida ao percurso trabalho-casa ou escola-casa, como hoje é imposto à maioria das pessoas dado o preço exorbitante dos passes e bilhetes. A oferta tem que abarcar o conjunto de necessidades de mobilidade da população, nomeadamente o acesso à saúde, ao lazer, ao desporto e às actividades sociais.

TODOS OS OPERADORES

O alargamento do Passe Intermodal passa em primeiro lugar pelo seu alargamento a todas as empresas de transportes públicos. Não faz sentido que o Estado entregue a empresas privadas a concessão de transporte público, pagando-lhe nalguns casos bem mais do que paga a empresas públicas, e depois permita que as empresas privadas estejam fora do passe social intermodal, como hoje acontece com a Fertagus, MST, Barraqueiro Transportes, HLM e Isidoro Duarte. Isto penaliza fortemente as populações servidas por estas empresas privadas pois os custos dos bilhetes e passes é muito superior ao que existe nas áreas abrangidas pelo passe social intermodal. E ainda afecta toda a população, limitando a plena mobilidade na AML. O Governo, mesmo sem assegurar toda a oferta metropolitana através de empresas públicas, facilmente consegue que as empresas privadas que exploram concessões de transporte público integrem o passe social intermodal, se de facto o quiser: basta para tal colocar essa adesão como condição para a renovação das concessões.

TODAS AS CARREIRAS

O mesmo se passa com as carreiras. Hoje diversas empresas privadas de transporte que estão no passe social intermodal conseguiram autorização para operar algumas carreiras fora desse sistema. Isto serviu-lhes para fazerem as populações optarem pelos seus passes (directos ou combinados) ganhando as empresas privadas mais dinheiro à custa dos utentes perderem mobilidade. A inclusão de todas as carreiras no sistema de bilhética intermodal é outra forma de alargamento do Passe Social Intermodal.

TODA A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

A proposta do PCP de alargamento a toda a Área Metropolitana de Lisboa (e até um pouco mais longe) do zonamento geográfico do passe social intermodal hoje existente (L123) representa a necessária actualização de um sistema que deve ser o pilar da rede de transportes públicos na AML. No essencial, a proposta alarga as actuais coroa e introduz uma nova coroa, o que estende o sistema a toda a AML.

Este alargamento geográfico, realizado a par do alargamento a todas as empresas de transporte e todas as carreiras, permitiria criar um sistema racional e amigo do utente, que oferecesse mais mobilidade por um menor custo, estimulando a opção pelo transporte público.

Esta proposta do PCP, pela qual vale a pena lutar, representa uma ruptura com o caminho imposto nos últimos 20 anos, e acelerado brutalmente entre 2011 e 2015, onde todas as políticas tinham como único objectivo conseguir mercantilizar este serviço público e entregá-lo à exploração dos grupos monopolistas.

MENOS CUSTOS

Os custos para os utentes com os transportes públicos são demasiado elevados, e sofreram um agravamento brutal nos últimos anos (Anexo VI). Para termos uma ideia, são mais caros na Área Metropolitana de Lisboa do que na de Berlim, apesar dos salários serem na Alemanha mais do triplo que cá. Os transportes públicos têm que ser atractivos e com preços que estimulem a sua utilização em detrimento do uso do transporte individual.

O Estado deve apoiar os transportes públicos para garantir esses preços atractivos (a média europeia é de 50% de cobertura pelo Estado dos custos de exploração, Anexos IX e XIII), desde logo porque o dinheiro do Orçamento de Estado é resultado dos impostos pagos pelo povo, e portanto deve ser gasto em primeiro lugar para garantir os serviços essenciais e públicos. Mas essa opção

fica mais barata também ao próprio Estado, pois o que se perde em receita para as empresas ao reduzir os preços dos transportes públicos, compensa-se com o aumento do número de utentes, com a redução de importações de combustível e de automóveis, com a melhoria do ambiente e do ordenamento, com a redução dos custos com a saúde pública (Anexo VII).

Por outro lado, o Estado tem transformado as empresas públicas em instrumentos de transferência de recursos para o grande capital. Como demonstramos no Anexo VIII, só as despesas de Metro de Lisboa com swaps nos anos de 2013 e 2014 somadas às swaps em dívida ao Santander equivalem à receita bruta de 17 anos e dois meses de operação. Ou seja, se não fosse as swaps, o Metro podia funcionar gratuitamente estes 17 anos com o mesmo resultado. E fica a pergunta: o que são e porque se pagaram as swaps?

MAIS OFERTA

A severa e constante redução na oferta de transportes públicos precisa de ser invertida. Zonas inteiras da Área Metropolitana vivem num autêntico regime de recolher obrigatório, sem transportes públicos ao fim de semana e à noite. Essa ausência de oferta, associada aos altos custos para a utilização ocasional do transporte público, acaba por ser mais um factor de estímulo ao transporte individual e à exclusão social de largas camadas da população que não podem recorrer ao transporte individual (idosos, crianças e jovens, trabalhadores precários, etc). É preciso pois garantir um aumento directo da oferta, mas também garantir que os utentes podem utilizar plenamente essa oferta, promovendo a mobilidade através do passe social intermodal e da unificação do sistema de bilhética.

MAIS UTENTES

O aumento do número de utentes deve ser a verdadeira razão de qualquer política de transportes. Em vez de um ciclo recessivo (aumenta-se o preço e degrada-se o serviço, logo perdem-se utentes; como se perdem utentes, aumenta-se o preço e reduz-se o serviço para o adequar à menor procura, e assim sucessivamente) é preciso promover o crescimento (Anexo X). Na Área Metropolitana, como os próprios estudos oficiais demonstram, só se registou um aumento significativo de utentes quando se introduziu o passe intermodal (L123). O alargamento que o PCP propõe, adequando o passe intermodal social à realidade urbana actual, traria um enorme crescimento dos utentes, com ganhos evidentes para os próprios e para a sociedade; promovendo igualmente um maior equilíbrio financeiro do sistema.

Anexo I

Mapa de elementos caracterizadores do universo coberto pelas coroas do passe social intermodal (Situação Actual)

Concelhos	Área Km2	População (2011)		Fora das Coroas	
		Número	% AML	Hab.	%
Amadora	24	175136	6%	0	0%
Cascais	97	206479	7%	182070	88%
Lisboa	85	547733	19%	0	0%
Loures	169	205054	7%	8606	4%
Mafra	292	76685	3%	76685	100%
Odivelas	27	144549	5%	0	0%
Oeiras	46	172120	6%	0	0%
Sintra	319	337385	13%	178315	47%
V. Franca	318	136886	5%	72558	53%
Alcochete	128	17569	1%	3071	17%
Almada	70	174030	6%	19353	11%
Barreiro	36	78764	3%	5115	6%
Moita	55	66029	2%	34747	53%
Montijo	349	51222	2%	29145	57%
Palmela	465	62831	2%	62831	100%
Seixal	96	158269	6%	46997	30%
Sesimbra	195	49500	2%	49500	100%
Setúbal	230	121185	4%	121185	100%
Grande Lisboa	1377	2002027	72%	518234	25%
Pen. Setúbal	1624	779399	28%	371944	48%
Total AML	3002	2821876	100%	890178	32%

Anexo II

Mapa da distribuição da população pelas coroas do passe social intermodal (Situação Actual)

Concelhos	Distribuição da População por coroas				
	Coroa N	Coroa 1	Coroa 2	Coroa 3	MA/Sx
Amadora		138528	36608		
Cascais				24409	
Lisboa	547733				
Loures	5346	81621	93588	15893	
Mafra					
Odivelas		106794	34171	3584	
Oeiras		73171	47573	51375	
Sintra			92392	107128	
V.Franca			1188	63140	
Alcochete					14498
Almada			103217	51460	
Barreiro				73649	
Moita				31282	
Montijo					22077
Palmela	-				
Seixal			20051	40909	50312
Sesimbra	-				
Setúbal	-			-	
Grande Lisboa	553079	400114	305520	265529	0
Pen. Setúbal			123268	197300	86887
Total AML	553079	400114	428788	462829	86887

Anexo III

(Demonstrando que os actuais concessionários privados que estão fora do passe social intermodal praticam preços muito superiores aos restantes operadores)

(distâncias medidas até Entrecampos)	Bilhete Simples	Assinatura de Linha
CP – Queluz/Belas a Lisboa (10,8 Km)	1,55€	29,80€
Fertagus – Pragal a Lisboa (10,9 Km)	1,85€	41,10€
Variação absoluta	0,30€	11,30 €
% de variação	19,4%	37,9%
CP – Alverca a Lisboa (22,6 Km)	1,85€	41,10€
Fertagus – Fogueteiro/Lisboa (21,3 Km)	2,90€	68,30€
Variação absoluta	1,05€	27,20€
% de variação	56,7%	66,2%
CP – Sintra a Lisboa (26,1 km)	2,15€	47,75€
Fertagus – Coima a Lisboa (26,4 Km)	3,20€	80,20€
Variação absoluta	1,05€	32,45€
% de variação	48,8%	67,9%
CP – Azambuja a Lisboa (47,6 km)	2,45€	54,45€
Fertagus – Setúbal a Lisboa (52,6 Km)	4,35€	127,35€
Variação absoluta	1,90€	72,90€
% de variação	77,6%	133,9%

Ou seja, os preços na Fertagus são sempre superiores aos da CP para a mesma distância, e quanto maior essa distância, maior a diferença. Em parte isto explica-se porque a CP é uma empresa pública, mas o facto de a FERTAGUS estar fora do passe social é que lhe permite praticar estes preços.

Anexo IV

(Ilustrando como onde os operadores estão fora do passe social isso se traduziu num aumento imediato do custo para os utentes)

Exemplo 1: Os passes combinados são mais baratos que o passe intermodal, oferecendo muito menos mobilidade por um pouco menos dinheiro. Excepto nos operadores como a Barraqueiro que não aceita o Passe Intermodal, onde os utentes pagam mais pelo seu passe combinado que pelo passe intermodal, pagam ainda mais por ainda menos. Vejam-se os três tipos de passe que se pode comprar em Loures:

Tipo de Passe	Custo	Oferece:
Passo Combinado Lisboa Barraqueiro 03/04	68,75 €	Barraqueiro até Lisboa; Carris e Metro.
Passo Intermodal L12	59,45 €	Carris, Metro, CP, Rodoviária Lisboa, Transtejo, TST, Vimeca dentro da coroa 2. Incluindo Loures/Lisboa na Rodoviária de Lisboa
Preço do Combinado da Rodoviária de Lisboa com o Metro e a Carris	54,85 €	Rodoviária até Lisboa, Metro e Carris

Repare-se que aqui quer a RL quer a Barraqueiro são empresas privadas, e do mesmo grupo capitalista, mas uma delas foi autorizada a ficar fora do passe social e os utentes é que pagam!)

Anexo V

(Os preços do transporte em localidades a 20 Km de Lisboa, ilustrando mais uma vez a importância do Passe Intermodal)

Localidade	Passe Intermodal		Passe Combinado	
	Passe	Custo	Passe	Custo
Cacém	L123	67,65 €	Carris/CP	57,90 €
Vialonga	L123	67,65 €	Carris / RL3	58,15 €
Loures	L12	59,45 €	Carris / RL2	49,65 €
Belas	L12	59,45	Carris / Vimeca 2	48,95 €
Fogueteiro	Não há		Carris /Fertagus	86,70 €

Veja-se como o passe intermodal funciona como limitador do preço de todos os restantes títulos.

Anexo VI

(Demonstrando a verdadeira dimensão do aumento de preços ocorrida nos últimos 3 anos)

	Setembro de 2010	Mai de 2016	Variação	Variação %
L1	38,75 €	49,30 €	10,55 €	27,20%
L1 (Reformados/jovens)	19,40 €	37,00 €	17,60 €	90,70%
L12	46,65 €	59,45 €	12,80 €	27,40%
L123	53,15 €	67,65 €	14,50 €	27,20%
Carris Urb.	22,85 €	35,65 €	12,80 €	56,00%
Carris Urb. (Reformados/jovens)	11,45 €	26,75 €	15,30 €	134,00%
Carris Rede	28,00 €	42,00 €	14,00 €	50,00%
Carris Bordo Aut.	1,45 €	1,80 €	0,35 €	24,10%
Carris Bordo Elec.	1,45 €	2,85 €	1,40 €	96,50%
Metro Urb.	18,70 €	35,65 €	16,95 €	90,60%
Metro Ur. (Reformados/jovens)	9,35 €	26,75 €	17,40 €	186,00%
Metro Rede	27,55 €	42,00 €	14,45 €	52,50%
Bilhete Metro Urb.	0,85 €	1,40 €	0,55 €	64,70%
Bilhete Metro Rede	1,15 €	1,40 €	0,25 €	21,70%

(Nota: (1)Os passes Carris e Metro foram eliminados, obrigando agora à compra de um passe Navegante (2) Os apoios para reformados, jovens e estudantes foram cortados de 50% para 25% excepto para os beneficiários do passe social +, ou seja, para os rendimentos mais baixos perto da miséria)

Se os preços não forem drasticamente reduzidos, estes aumentos brutais ficam incorporados e aceites. E fizeram o sistema perder mais de 100 milhões de passageiros.

Anexo VII

(Demonstrando que o crescimento da receita foi muito inferior ao aumento unitário dos custos)

	2010	2013	Variação	Variação %
Receita Média por passageiro Metropolitano de Lisboa (M€)	0,35	0,61	0,25	66,1%
Receita da Exploração - Metropolitano de Lisboa (M€)	66,5	78,6	16,1	25,8%
Receita Média por passageiro/Km – Carris (M€)	0,106	0,164	0,058	55,0%
Receita Exploração da Carris (M €)	78,8	89,1	10,3	13,1%

Ou seja, que cada passageiro sofreu um aumento de 55 a 66% para que as empresas tivessem um aumento de receita de 13 a 26%! Porquê? Porque muitos abandonaram o sistema, deixando de deslocar-se a não ser em situações extremas ou passando a utilizar o transporte individual.

Anexo VIII

(Demonstrando o peso real dos pagamentos antecipados dos contratos swaps no Metro de Lisboa)

	2013	2014	«Dívida» ao Santander (*)
Antecipação do Pagamento de algumas Swaps para as anular	475,4 M€		700 M€
Juros Pagos	136,9 M€	134,3 M€	
Total Serviço da Dívida	612,3 M€	134,3 M€	
Remunerações do Pessoal	46,4 M€	44,5 M€	
(Número de anos de salários que seriam pagos com o que se gastou em swaps e juros NESSE ano)	13 anos e três meses	3 anos	15 anos e 9 meses
Receitas Tráfego	78,6 M€	88 M€	
(Número de anos que se poderia andar gratuitamente no Metro, só com o que se gastou em swaps e juros NESSE ano)	7 anos e 9 meses	1 ano e 6 meses	7 anos e 11 meses

(*) A verba aqui referida é o processo do Santander contra o Estado Português por causa de um conjunto de swaps, duas delas do Metro de Lisboa. Do total de 1800 milhões que o Santander reclama (e um Tribunal de Londres já «decidiu» dar-lhe razão) cerca de 700 milhões são reclamadas ao Metro de Lisboa mas ainda não foram pagas,

Ou seja, só nestes três exemplos, gastou-se em swaps verbas suficientes para fazer o Metropolitano funcionar sem cobrar qualquer bilhete durante 17 anos e 2 meses. Para pagar swaps! E alguém sabe para que serve uma swap?

Anexo IX

Indemnizações Compensatórias pagas em 2015 (Resolução do Conselho de Ministros 31/2015 de 13 de Maio de 2015)

	4_18	Sub_23	Social+	Intermodal	IC's*	Conc.**	Total
Carris	751	667	1319	0			2736
STCP	430	383	1659	3216			5889
CP	396	756	1160	291			2604
Metro Lisboa	566	579	969				2114
Metro Porto	229	713	915	1010			2866
Soflusa	38	68	138		307		550
Trantejo	33	38	102		1241		1414
Municipais	126	132	60	648			966
Privadas	5825	2303	1399	7859			17386
Privadas	151	418	212			9834	10616

* Indemnizações Compensatórias **Verbas recebidas do contrato de concessão

Como é fácil de constatar, trata-se de um escândalo com várias facetas. **O principal escândalo prende-se com a distribuição destas receitas entre operadores privados e públicos.** Quase 28 milhões para os operadores privados e menos de 19 milhões para os operadores públicos. Mas esse escândalo só adquire as suas verdadeiras e épicas dimensões quando se comparam as verbas recebidas com o número de passageiros transportados. Um primeiro exemplo. Compare-se a situação no transporte ferroviário da AM Lisboa:

Ferrovias da AML	Total recebido	Passageiros	Apoio por passageiro
Públicas (ML e CPLx)	4717	208723	0,02 €
Privadas (FT e MST)	10616	28650	0,37 €

Da mesma forma, as compensações pela adesão ao passe Intermodal só são pagas às empresas privadas, nunca às públicas. Ora, de acordo com a proporcionalidade, se as privadas receberam 7,1 milhões em 2015, as empresas públicas deveriam ter recebido 34 milhões de compensações.

	Percentagem Medida de utilizadores no Inquérito à Mobilidade 2007	Compensação pelo Passe Intermodal na AML paga em 2015	Compensação que cada empresa pública deveria ter recebido de acordo com o critério aplicado às privadas
Carris	37,80%	0,00 €	15.791.000,00 €
CP	16,50%	0,00 €	6.893.000,00 €
Metro Lisboa	22,90%	0,00 €	9.566.000,00 €
Soflusa	2,10%	0,00 €	877.000,00 €
Transtejo	3,00%	0,00 €	1.253.000,00 €
Rod. Privadas	17,10%	7.145.000,00 €	

Ou seja, o Estado deveria tratar as empresas públicas como trata as privadas, e o sistema funcionaria de forma mais transparente. O que o Estado tem feito é pagar às privadas e deixar as públicas endividar-se, alimentando a banca e promovendo a ideia da privatização. Tudo isto é reflexo de um Estado ao serviço do grande capital e não do povo e do país.

Anexo X
(A verdadeira dimensão da redução da oferta e da procura)

(Milhões)

Passageiros Transportados	2010	2014	Variação
Metro	182,6	140,1	-42,5
Carris	184,4	144,4	-40
Transtejo+Soflusa	18,2	15,3	-2,9
CP Lisboa	94,7	74,4	-20,3
Total	479,9	374,2	-105,7
Passageiros Transportados x Km	2010	2014	Variação
Metro	865,5	675,2	-190,3
Carris	613,6	448,2	-165,4
Transtejo+Soflusa	129,4	111,6	-17,8
CP Lisboa	1477,5	1136,5	-341
Total	3086	2371,5	-714,5
Oferta Lugares x KM	2010	2014	Variação
Metro	3,51	2,8	-0,71
Carris	3,72	2,89	-0,83
Transtejo+Soflusa	0,54	0,47	-0,07
CP Lisboa	6,83	6,1	-0,73
Total	14,6	12,26	-2,34

Anexo XI

(Desvios nos passes combinados, em prejuízo dos utentes e das empresas públicas)

Veja-se a repartição de receitas nos passes combinados no Metro de Lisboa (Mapa de 2013, mas a repartição percentual mantém-se):

ML/RL1	36,30 €	9,90 €	27,30%	26,40 €
ML/RL12	43,75 €	9,92 €	22,70%	33,83 €
ML/RL123	51,70 €	9,95 €	19,20%	41,75 €
ML/CP Amadora	31,85 €	12,39 €	38,90%	19,46 €
ML/CP Rio Mouro	47,95 €	16,60 €	34,60%	31,35 €
ML/CP Sintra	58,90 €	16,81 €	28,50%	42,09 €
ML/CP Oeiras	49,95 €	18,57 €	37,20%	31,38 €
ML/ CP Cascais	60,85 €	18,60 €	30,60%	41,25 €
ML/Fertagus	67,75 €	14,66 €	21,60%	53,09 €
ML/V1	36,10 €	9,98 €	27,60%	21,12 €
ML/V2	43,05 €	9,94 €	23,10%	33,11 €

E a comparação num caso concreto:

	ML/V1	L1
Preço do Passe	36,10 €	46,10 €
Parte do Metro	9,98 €	5,96 €
	27,65%	12,93%
Parte das Empresas Públicas	9,98 €	31,42 €
	27,65%	68,16%
Parte da Vimeca	26,12 €	5,43 €
	72,35%	11,78%

Repare-se: quando faz passes combinados com as privadas o Metro recebe sempre menos que quando combina com as públicas (e isto chama-se financiamento encoberto das privadas). E repare-se no segundo quadro: um

utente que opte por sair do L1 para passar para o ML/V1, consegue poupar 10 euros mas à custa de perder mobilidade (deixa de poder usar a Carris, a CP, a Transtejo e a RL em toda a coroa !). E o privado ainda ganha (de 5,43€ para 26,12€). Quem perde? As empresas públicas e os utentes.

Para terminar, um outro dado, relativo à distribuição das receitas dos passes combinados que envolvem a Fertagus. Como é público, esta operador teve permissão do Estado para ficar fora do passe intermodal, em prejuízo dos utentes e em benefício próprio. O que não tem tido divulgação pública é a forma como são distribuídas as receitas dos passes combinados entre a Fertagus e os operadores públicos. Veja-se o quadro anexo, e veja-se a forma simples como se garantem receitas avultadas para os privados.

Total de Receitas dos Passes Combinados da Fertagus que incluem o Metro e/ou a Carris (e a TST e a SulFertagus pontualmente) (Jul10/Jun11)	16.546.738,60 €
Parte da Receita para a Fertagus	10.871.819,49 €
Parte da Receita para a SulFertagus	1.243.937,16 €
Parte da Receita para a TST	701.930,04 €
% da Receita para os operadores privados	77,00%
Parte da Receita para a Carris	1.358.199,99 €
Parte da Receita para o Metro	2.370.852,62 €
% da Receita para as Empresas Públicas	23,00%

Anexo XII

(O aumento progressivo do Passe Social Intermodal)

	1980	2016	Variação
Salário Mínimo Nacional	44,89 €	530,00 €	1081%
Índice de Preços ao Consumidor	100	1140	1040%
Preço/Litro Gasóleo	0,09 €	1,10 €	1122%
Passe L1	2,74 €	49,30 €	1697%
Passe L12	3,34 €	59,45 €	1679%
Passe L123	3,89 €	67,65 €	1639%

Quanto custaria o Passe L1 se tivesse sofrido o mesmo aumento que:		Quanto custa a mais?
SMN	32,36 €	19,94 €
IPC	31,24 €	18,06 €
Gasóleo	33,48 €	15,82 €

Anexo XIII

(Cobertura dos Custos Operacionais nos Transportes Públicos)

Dados da: European Metropolitan Transport Authorities (2012)

Cobertura Dos Custos Operacionais		
Pelas receitas das tarifas		Por subsídios Públicos
45,20%	Região Metropolitana de Barcelona	54,80%
48,90%	Berlin-Brandenburg	51,10%
46,90%	Bruxelas Metropolitana	46,40%
49,40%	Helsinquia	50,60%
55,90%	Grande Londres	32,20%
44,00%	Comunidade Madrid	56,00%
36,00%	Turim	64,00%
31,00%	Varsóvia	59,50%

48,80%	Metropolitano Lisboa (2013)	27,30%
46,90%	Metropolitano Lisboa (2014)	14,80%
79,60%	Carris (2013)	18,60%
70,90%	Carris (2014)	3,40%

Repare-se: os utentes em Lisboa pagam uma percentagem maior dos custos operacionais que na generalidade das cidades europeias, e o Estado comparticipa com muito menos, e cada vez com menos. (Como nota de rodapé, sublinhe-se que a diferença entre os custos operacionais e as receitas geradas pelos utentes e pelo Estado vai acrescentar à dívida das empresas, mais os custos financeiros – juros e swaps; é por isso que a dívida cresce).

Anexo Final

PROJETO DE LEI N.º 250/XIII – 1.ª

Confirma o Passe Social Intermodal como título em todos os transportes coletivos de passageiros e atualiza o âmbito geográfico das respetivas coroas na Área Metropolitana de Lisboa

No sentido de adequar o passe social intermodal às atuais necessidades de mobilidade da população e da região metropolitana, e no sentido de salvaguardar e retomar os objetivos sociais que presidiram à criação do passe social intermodal, o Grupo Parlamentar do PCP apresenta este Projeto de Lei:

Artigo 1.º - Objeto

A presente lei confirma o passe social intermodal como título nos transportes coletivos e atualiza o âmbito geográfico das respetivas coroas na Área Metropolitana de Lisboa.

Artigo 2.º - Âmbito geográfico

As coroas previstas pelas Portarias n.º 779/76, de 31 de dezembro, n.º 229-A/77, de 30 de abril, e n.º 736/77, de 30 de novembro, e abrangidas pelo sistema de passe social intermodal dos transportes coletivos da Área Metropolitana de Lisboa, passam a ter como âmbito geográfico os limites territoriais referidos no artigo 3.º da presente lei.

Artigo 3.º - Delimitação das coroas do passe social intermodal

As coroas do passe social intermodal servidas pelos operadores de transportes públicos de passageiros na Área Metropolitana de Lisboa abrangem as seguintes áreas geográficas:

a) **Coroa L** – Município de Lisboa, Município da Amadora, a União das Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada-Dafundo e o território da Antiga Freguesia de Carnaxide no Concelho de Oeiras, a União das Freguesias de Sacavém e Prior Velho, União das Freguesias de Moscavide e Portela, o território da antiga Freguesia de Camarate no Concelho Loures, a Freguesia de Odivelas, a União das Freguesias da Póvoa de Santo Adrião e Olival Basto e o

território da antiga Freguesia da Pontinha no Concelho de Odivelas, as travessias fluviais do Rio Tejo entre Lisboa e Cacilhas, Trafaria, Porto Brandão, Seixal e Barreiro; a Ligação Ferroviária via Ponte 25 de Abril entre a Estação do Pragal e a Margem Norte do Tejo; e as carreiras rodoviárias entre a praça da Portagem da Ponte 25 Abril e a Margem Norte do Tejo.

b) **Coroa 1** – União das Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias, a Freguesia de Porto Salvo, a Freguesia de Barcarena, o território da Antiga Freguesia Queijas no Concelho de Oeiras, a União das Freguesias de Queluz e Belas, a União das Freguesias de Massamá e Monte Abraão, a Freguesia de Casal de Cambra e o Território da Antiga Freguesia de Almargem do Bispo no Concelho de Sintra, a União de Freguesias da Ramada e Caneças e o território da antiga Freguesia Famões no Concelho de Odivelas, a União das Freguesias de Stº António dos Cavaleiros e Frielas, a União das Freguesias de Santo Antão do Tojal e São Julião do Tojal, a União das Freguesias de Santa Iria de Azóia, São João da Talha e Bobadela, a Freguesia de Loures e os territórios das antigas Freguesias de Unhos e Apelação, no Concelho de Loures, a União das Freguesias Almada, Cova da Piedade, Pragal, Cacilhas, a União das Freguesias do Laranjeiro e Feijó, a União das Freguesias da Charneca de Caparica e Sobreda, a União das Freguesias Caparica e Trafaria, a Freguesia da Costa da Caparica no Concelho de Almada, a União das Freguesias do Seixal/Paio Pires/ Arrentela, a Freguesia da Amora a Freguesia de Corroios no Concelho do Seixal, a União das Freguesias do Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena, a União das Freguesias de Barreiro e Lavradio no Concelho Barreiro, a União das Freguesias de Montijo e Afonsoeiro no Concelho Montijo, a Freguesia do Samouco, a Freguesia de São Francisco no Concelho de Alcochete, as ligações rodoviárias via Ponte Vasco da Gama entre os concelhos de Alcochete e Montijo e a Margem Norte do Tejo, e a travessia fluvial entre Lisboa e Montijo.

c) **Coroa 2** – Freguesias do União das Freguesias de Carcavelos e Parede, a Freguesia de São Domingos de Rana no Concelho de Cascais, a Freguesias do Freguesia de Bucelas, a Freguesia de Fanhões, a Freguesia de Lousa no Concelho de Loures, a União das Freguesias de Cacém e São Marcos, a União das Freguesias de Aqualva e Mira Sintra a Freguesia de Rio de mouro, a Freguesia de Algueirão – Mem Martins e o território da antiga Freguesia de Pero Pinheiro e o território da antiga Freguesia Montelavar no Concelho de Sintra, a União das Freguesias da Póvoa de Santa Iria e Forte da Casa, a União das Freguesias de Alverca do Ribatejo e Sobralinho, e a Freguesia de Vialonga no Concelho de Vila Franca de Xira, o território da antiga Freguesia de Santo

Estêvão da Galé no Concelho de Mafra, a Freguesia de Fernão Ferro no Concelho do Seixal, a Freguesia da Quinta do Conde no Concelho de Sesimbra, a União das Freguesias de Palhais e Coina, a Freguesia de Santo António da Charneca Concelho do Barreiro, a União Baixa Banheira/Vale da Amoreira, a União das Freguesias do Gaio Rosário/Sarilhos Pequenos a Freguesia de Alhos Vedros, a Freguesia da Moita no Concelho da Moita, a União das Freguesias de Atalaia e Alto Estanqueiro Jardía, a Freguesia de Sarilhos Grandes no Concelho do Montijo, a Freguesia de Alcochete no Concelho de Alcochete e as carreiras de autocarro via Ponte Vasco da Gama entre o concelho da Moita e a Margem Norte do Tejo.

d) **Coroa 3** – Freguesias do União das Freguesias de Cascais e Estoril, a Freguesia de Alcabideche no Concelho Cascais, a União das Freguesias de Sintra, a União das Freguesias de São João das Lampas e Terrugem, a Freguesia de Colares no Concelho Sintra, a União das freguesias de Alhandra, São João dos Montes e Calhandriz, a União das freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras, a Freguesia de Vila Franca de Xira, a União das Freguesias de Malveira e São Miguel de Alcainça, a União das Freguesias de Igreja Nova e Cheleiros, a Freguesia do Milharado e o Território da antiga Freguesia da Venda do Pinheiro no Concelho de Mafra, a União das Freguesias do Carregado e Cadafais, a União das Freguesias de Santo Estêvão e Triana no Concelho de Alenquer, a Freguesia de Samora Correia no Concelho de Benavente, a Freguesia do Pinhal Novo, a Freguesia de Palmela, a Freguesia da Quinta do Anjo e o Território da antiga Freguesia do Poceirão no concelho de Palmela, a Freguesia do Castelo, a Freguesia de Santiago no Concelho de Sesimbra, a União das freguesias de São Lourenço e São Simão no Concelho de Setúbal.

e) **Coroa 4** - União das Freguesias de Enxara do Bispo, Gradil e Vila Franca do Rosário, a Freguesia de Santo Isidoro, a Freguesia da Encarnação, a Freguesia da Carvoeira, a Freguesia de Mafra, a Freguesia da Ericeira no Concelho de Mafra, a Freguesia de Vila Nova da Rainha, a Freguesia da Azambuja no Concelho da Azambuja, a União das Freguesias de Pegões e a Freguesia de Canha no Concelho do Montijo, o Território da antiga Freguesia da Marateca no Concelho de Palmela, a União das Freguesias de Setúbal – Santa Maria da Graça e Nossa Senhora da Anunciada, a Freguesia de São Sebastião, a Freguesia da Gâmbia Pontes e Alto Guerra e a Freguesia do Sado no Concelho de Setúbal e Travessia Fluvial do Sado entre Setúbal e Troia.

Artigo 4.º - **Validade**

1 - A validade dos passes sociais intermodais previstos na presente lei, nos percursos dentro das áreas definidas no artigo 2.º, inclui todos os operadores de transportes públicos coletivos, quer sejam empresas públicas ou privadas, a quem já tenha sido ou venha a ser concessionada a exploração de circuitos e redes de transportes.

2 - A validade do uso dos passes sociais intermodais definida nos termos do número anterior é extensível à utilização dos parques de estacionamento associados a interfaces da rede de transportes coletivos.

Artigo 5.º - **Periodicidade**

O passe social intermodal pode ser adquirido nas seguintes modalidades:

- semanal com validade de sete dias seguidos.
- quinzenal com validade de quinze dias seguidos.
- mensal com validade para cada mês

Artigo 6.º - **Regime especial de preços**

1 - Sem prejuízo do carácter social do regime geral de preços do passe social intermodal, é criado um regime especial a preços mais reduzidos, sendo aplicável um desconto de 50 por cento sobre o respetivo tarifário.

2- Têm acesso ao regime referido no número anterior:

- a) Os cidadãos com idade até 24 anos, desde que não aufram rendimentos próprios;
- b) Os estudantes do ensino não superior e do ensino superior;
- c) Os cidadãos com idade a partir de 65 anos ou em situação de reforma por invalidez ou velhice.

Artigo 7.º - **Repartição de receitas**

1 - A repartição de receitas do passe social intermodal pelos operadores é proporcional à repartição ponderada do número de passageiros e número de

passageiros quilómetros transportados pelos operadores, tendo em conta o modo de transporte.

2 – Compete ao Governo definir a fórmula de cálculo para aplicação do disposto no número anterior.

3 - Compete à Área Metropolitana de Lisboa monitorizar a distribuição das receitas entre os diferentes operadores, e a correta aplicação dos critérios definidos, a partir dos dados registados nos sistemas de bilhética.

Artigo 8.º - Indemnização compensatória

1 – Aos operadores referidos no número 1 do artigo 4.º é atribuída anualmente uma indemnização compensatória com base numa lógica de rede e tendo em conta o cumprimento das obrigações inerentes à prestação de serviço público.

2 – Compete à autoridade de transportes competente para a Área Metropolitana de Lisboa a fixação e atribuição da indemnização compensatória, para o que procede à fiscalização e avaliação do serviço público prestado pelos respetivos operadores.

Artigo 9.º - Passes e títulos próprios

É permitida a todos operadores a emissão de passes e bilhetes próprios, válidos exclusivamente na sua rede, no respeito pelas concessões em vigor.

Artigo 10.º - Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro.

Artigo 11.º - Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor com a Lei do Orçamento do Estado posterior à sua aprovação.

Assembleia da República, 27 de Maio de 2016

(Mapa das Alterações propostas pelo Projecto Lei do PCP no zonamento do Passe Social Intermodal na AML)

Passe Social Intermodal - Área Metropolitana de Lisboa		
Zonas abrangidas pelas novas coroas		Actual
Integração a Coroa L		Coroa
Município Lisboa		N (U)
Município Amadora		N(R), 1, 2
Oeiras	União das Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada-Dafundo	N (R) e 1
	Território da Antiga Freguesia de Carnaxide	
Loures	União das Freguesias de Sacavém e Prior Velho	1
	União das Freguesias de Moscavide e Portela	
	Território da antiga Freguesia de Camarate	
Odivelas	Freguesia de Odivelas	1
	Território da antiga Freguesia Pontinha	
	União Freguesias da Póvoa Santo Adrião e Olival Basto	1
Travessias Fluviais do Rio Tejo entre Lisboa e...	Cacilhas	1
	Trafaria	
	Porto Brandão	
	Seixal	2
Barreiro		
Ligação Ferroviária via ponte 25 Abril entre Lisboa e o Pragal		Fora
Ligações rodoviárias entre Lisboa e a Praça Portagem na 25 Abril		3
Integração a Coroa 1		Actual
Oeiras	União das Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias	2
	Freguesias de Porto Salvo e Barcarena	
	Território da Antiga Freguesia Queijas	
Sintra	União das Freguesias de Queluz e Belas	2
	União das Freguesias de Massamá e Monte Abraão	
	Freguesia de Casal de Cambra	
	Território da Antiga Freguesia de Almargem do Bispo	
Odivelas	Território da antiga Freguesia Famões	2
	União de Freguesias da Ramada e Caneças	
Loures	União Freguesias Stº António dos Cavaleiros e Frielas	1 e 2
	Freguesia de Loures	2
	União das Freguesias de Santo Antão do Tojal e São Julião do Tojal	2
	União das Freguesias de Santa Iria de Azóia, São João da Talha e Bobadela	2

	Território das antigas freguesias de Unhos e Apelação	
Almada	União das Freguesias Almada, Cova da Piedade, Pragal, Cacilhas	1 e 2
	União das Freguesias Laranjeiro – Feijó	2
	União das Freguesias Charneca de Caparica e Sobreda	2 e 3
	União das Freguesias Caparica e Trafaria	2
	Freguesia da Costa da Caparica	3
Barreiro	União das Freguesias do Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena	3
	União das Freguesias de Barreiro e Lavradio	
Seixal	União das Freguesias do Seixal/Paio Pires/ Arrentela	3SX
	Freguesia da Amora	3SX
	Freguesia de Corroios	2
Carreiras de autocarro Via ponte Vasco da Gama entre Lisboa e a 1ª paragem nos concelhos do Alcochete e Montijo		Fora
Travessia Fluvial entre Lisboa e o Montijo		3
Montijo	União das Freguesias de Montijo e Afonsoeiro	3MA
Alcochete	Samouco	Fora
	São Francisco	3 MA
Integração a Coroa 2		Actual
Cascais	União das Freguesias de Carcavelos e Parede	Fora
	Freguesia de São Domingos de Rana	3 e Fora
Loures	Freguesia de Bucelas e de Fanhões	3
	Freguesia de Lousa	3 e fora
Sintra	União das Freguesias de Cacém e São Marcos	3
	União das Freguesias de Agualva e Mira Sintra	Fora
	Freguesias de Rio de Mouro e Algueirão-Mem Martins	Fora
	Território da antiga Freguesia de Pero Pinheiro	
	Território da antiga Freguesia de Montelavar	
Vila Franca de Xira	Freguesia de Vialonga	3
	União Freguesias da Póvoa de Santa Iria e Forte da Casa	
	União Freguesias de Alverca do Ribatejo e Sobralinho	
Mafra	Território da antiga Freguesia de Stº Estevão da Galé	Fora
Seixal	Freguesia de Fernão Ferro	Fora
Sesimbra	Freguesia da Quinta do Conde	Fora
Barreiro	União das Freguesias de Palhais e Coina	
	Freguesia de Santo António da Charneca	
Moita	União Freguesias da Baixa Banheira e Vale da Amoreira	Fora
	Freguesias de Alhos Vedros e Moite	
	União Freguesias do Gaio Rosário/Sarilhos Pequenos	
Montijo	União Freguesias de Atalaia e Alto Estanqueiro Jardia	Fora
	Freguesia de Sarilhos Grandes	Fora

Alcochete	Freguesia de Alcochete	3 MA
Carreiras de autocarro Via ponte Vasco da Gama até 1ª paragem no concelho da Moita		Fora
Integração a Coroa 3		Actual
Cascais	União das Freguesias de Cascais e Estoril	Fora
	Freguesia de Alcabideche	
Sintra	União das Freguesias de Sintra	Fora
	Freguesia de Colares	
	União Freguesias de São João das Lampas e Terrugem	
Vila Franca de Xira	União das freguesias de Alhandra, São João dos Montes e Calhandriz	Fora
	Freguesia de Vila Franca de Xira	
	União Freguesias Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras	
Alenquer	União das Freguesias do Carregado e Cadafais	Fora
	União das Freguesias de Stº Estevão e Triana	
Mafra	Freguesia do Milharado	Fora
	Território da antiga Freguesia da Venda do Pinheiro	
	União Freguesias de Malveira e São Miguel de Alcainça	
	União das Freguesias de Igreja Nova e Cheleiros	
Benavente	Freguesia de Samora Correia	Fora
Palmela	Freguesias do Pinhal Novo, Palmela e Quinta do Anjo	Fora
	Território da antiga Freguesia do Poceirão	
Sesimbra	Freguesias de Santiago e do Castelo	Fora
Setúbal	União das freguesias de São Lourenço e São Simão	Fora
Integração a Coroa 4		Actual
Azambuja	Freguesia da Vila Nova da Rainha e de Azambuja	Fora
Setúbal	Freguesia São Sebastião	Fora
	União das Freguesias de Setúbal – St. Maria, Nossa Sª Anunciada e S. Julião	
	Freguesias do Sado, Gâmbia Pontes e Alto Guerra	
Travessia Fluvial de e para Setúbal		Fora
Palmela	Território da antiga freguesia da Marateca	Fora
Montijo	Freguesia da Canha	Fora
	União das freguesias de Pegões	
Mafra	União das Freguesias de Enxara do Bispo, Gradil e Vila Franca do Rosário	Fora
	Freguesias de Santo Isidoro, Encarnação, Carvoeira, Mafra e Ericeira	

Proposta de Zonamento avançada pelo PCP
no Projecto-Lei «Pelo Alargamento do Passe Social Intermodal a toda a
Área Metropolitana de Lisboa»

