

No que diz respeito à análise dos resultados da modelação dos cenários há ainda que ter presente que esta apresenta algumas limitações, nomeadamente em termos da resolução dos dados de entrada das emissões ao nível da via, e que para várias medidas não foi contabilizado o potencial de redução, pelo que, caso estas venham a ser implementadas, a redução das concentrações associada a todas as medidas contempladas neste plano será um pouco superior aos resultados obtidos na modelação.

#### 4 — Considerações finais

O diagnóstico das concentrações de poluentes atmosféricos, registadas na rede de monitorização da qualidade do ar da Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT), no período compreendido entre 2011 e 2014, indicou para os poluentes particulados  $PM_{10}$  e  $NO_2$  superações aos valores limite (VL) estabelecidos na legislação<sup>10</sup> em vigor, em locais junto a vias de tráfego principais na aglomeração da Área Metropolitana de Lisboa Norte e, apenas para as partículas  $PM_{10}$ , superações ao VL diário junto a uma área industrial na Área Metropolitana de Lisboa Sul. Verificou-se, assim, que os problemas de poluição na RLVT estão associados às emissões de fontes como o tráfego rodoviário e, no caso da AML Sul, às emissões provenientes do setor industrial, com impactos numa área restrita.

À luz da legislação relativa à qualidade do ar ambiente, é imperativa a observância dos referidos VL, com a maior brevidade possível, sendo o prazo máximo definido para implementação das medidas propostas neste documento o ano de 2020.

Tendo em consideração as ultrapassagens identificadas aos valores limite de  $PM_{10}$  e  $NO_2$ , no período 2011-2014, o conjunto de medidas preexistentes e de medidas propostas no presente Plano, que constituem o cenário projetado, uma vez implementadas, deverão ser suficientes para garantir o seu cumprimento.

Após a aprovação deste Plano, e de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 102/2010, de 23 de setembro, o PMQA deverá ser concretizado sob a forma do respetivo Programa de Execução, contendo as medidas de execução obrigatória. Este PMQA elenca um conjunto de medidas adicionais possíveis mas que importa aprofundar, delimitando as tarefas que as compõem e identificando as entidades que deverão ser responsáveis pela prossecução das mesmas (determinadas em função da sua jurisdição em cada matéria específica). A proposta destas medidas é, nesta fase, uma abordagem preliminar pois poderá a listagem final de medidas a adotar, em sede do Programa de Execução, ir mais longe, no intuito de assegurar uma maior margem de cumprimento dos VL estabelecidos e, assim, uma melhor qualidade do ar ambiente para todos.

312032633

## FINANÇAS E AMBIENTE E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Gabinetes dos Secretários de Estado do Orçamento e Adjunto e da Mobilidade

Despacho n.º 1234-A/2019

### Programa de apoio à redução tarifária nos transportes públicos

O Governo assumiu em 2016, na COP 22 em Marraquexe, o objetivo de atingir a neutralidade carbónica até ao final da primeira metade deste século como sinal do seu compromisso e empenho no cumprimento do Acordo de Paris. Este compromisso implica uma alteração dos padrões de mobilidade da população com vista à redução de emissões nos transportes, sector que em Portugal contribui com 24 % do valor total de emissões de Gases com Efeito de Estufa.

Com efeito, o atual padrão de mobilidade nos grandes espaços urbanos portugueses, incluindo as áreas metropolitanas e as maiores cidades, assenta sobretudo na utilização de veículos privados em detrimento do transporte público. Esta realidade tem como consequência a geração de importantes externalidades negativas que afetam a competitividade dos territórios, para além de se constituírem como custos a prazo.

Por outro lado, constata-se uma escassez de financiamento do sistema de transporte público, o que conduz a tarifários cujo custo é, com frequência, proibitivo e gerador de exclusão social, nomeadamente nas áreas metropolitanas onde se observam as maiores desigualdades.

É neste enquadramento que a Lei do Orçamento do Estado para 2019 prevê o financiamento do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART), que tem por objetivo combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente o congestionamento, a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o ruído, o consumo de energia e a exclusão social.

O PART visa atrair passageiros para o transporte público, apoiando as Autoridades de Transporte com uma verba anual, que lhes permita operar um criterioso ajustamento tarifário e da oferta, no quadro das competências que lhes são atribuídas pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

O PART pretende ser uma ferramenta de coesão territorial, procurando um modelo de financiamento que garanta a equidade entre as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto e o restante território nacional.

Nos termos do disposto no n.º 2, do artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, o Secretário de Estado do Orçamento, ao abrigo da competência que lhe foi delegada pelo Ministro das Finanças, constante do Despacho n.º 7316/2017, de 4 de agosto, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 160, de 21 de agosto de 2017, e o Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, ao abrigo da competência que lhe foi delegada pelo Ministro do Ambiente e da Transição Energética, constante do Despacho n.º 11198/2018, de 19 de novembro de 2018, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 229, de 28 de novembro, determinam o seguinte:

1 — O Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) é um programa de financiamento das autoridades de transporte para o desenvolvimento de ações que promovam a redução tarifária nos sistemas de transporte público coletivo, bem como o aumento da oferta de serviço e a expansão da rede.

2 — A dotação prevista na Lei do Orçamento do Estado de 2019 para a execução do PART é de 104 milhões de euros.

3 — A distribuição do valor previsto no número anterior pelas áreas metropolitanas (AM) e pelas comunidades intermunicipais (CIM) é a apresentada na tabela do Anexo 1 do presente despacho, e tem em consideração o volume de pessoas que utiliza transportes públicos, ponderado pelo tempo médio de deslocação em transportes públicos, de acordo com os dados apurados nos Censos 2011, e por um fator de complexidade dos sistemas de transporte das áreas metropolitanas, sendo este de 1,9 para a Área Metropolitana de Lisboa e de 1,3 para a Área Metropolitana do Porto.

4 — O acesso ao financiamento do PART está sujeito a uma participação mínima dos municípios que integram as AM e CIM, a qual, em 2019 conforme previsto na LOE 2019, é de 2,5 % da verba que lhes for transferida pelo Estado, resultando nos valores constantes da tabela do Anexo 1 do presente despacho.

5 — Compete às AM e CIM proceder à repartição das dotações pelas autoridades de transporte existentes no seu espaço territorial, tendo em consideração a oferta em lugares.km produzidos pelos serviços de transporte por estas geridos.

6 — Nos casos em que o sistema tarifário seja integrado entre operadores de diferentes autoridades de transporte, como é designadamente o caso das AM, a repartição das verbas referidas no número anterior deverá ser ajustada em conformidade com o modelo de integração tarifária.

7 — As autoridades de transporte contíguas podem, se assim o desejarem, articular-se no sentido de estender os apoios a serviços que abrangem os respetivos territórios.

8 — Das verbas alocadas a cada autoridade de transporte, uma parcela não inferior a 60 % destina-se a financiar ações de apoio à redução tarifária nos transportes públicos coletivos, devendo o valor remanescente ser aplicado no aumento da oferta de serviço e na extensão da rede.

9 — As verbas do PART destinadas a apoiar a redução tarifária não podem ser usadas para compensar descontos existentes à data de publicação do presente despacho, conferidos pelas autoridades de transporte ou operadores.

10 — As compensações financeiras referidas nos n.ºs 6 e 7 do artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, podem ser suportadas pelas dotações do PART a partir de 1 de abril.

11 — Consideram-se como apoio à redução tarifária as ações que envolvam uma ou mais das seguintes tipologias:

- a) Apoio à redução tarifária transversalmente a todos os utentes;
- b) Apoio à redução tarifária ou à gratuidade para grupos alvo específicos;
- c) Apoio à criação de «passes família»;
- d) Apoio às alterações tarifárias decorrentes do redesenho das redes de transporte e da alteração de sistemas tarifários.

12 — A definição e implementação das ações de redução tarifária é da competência das respetivas autoridades de transportes de cada AM e CIM, nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

13 — Até ao dia 15 de março de 2019 cada AM e CIM deverá remeter ao Fundo Ambiental o plano de aplicação das dotações do PART constantes da tabela do Anexo 1 do presente despacho, o qual deverá

conter a descrição das ações a implementar, bem como as respetivas estimativas de encargos.

14 — As dotações do Orçamento do Estado constantes da tabela do Anexo 1 do presente despacho são transferidas pelo Fundo Ambiental para as AM e CIM numa base trimestral, com a primeira transferência em abril de 2019, na condição do previsto no n.º 13 cumprir o previsto neste despacho e no artigo 234.º da LOE.

15 — A LOE de 2019 prevê que atualização anual do valor referido no n.º 2 tem como referência a inflação.

16 — Até ao dia 15 de fevereiro de 2020 cada AM e CIM deverá remeter para o Fundo Ambiental o relatório anual de execução do PART de 2019.

17 — O Fundo Ambiental deverá remeter os documentos referidos nos pontos 13 e 16 ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., o qual apresentará e tornará público até 30 de abril de 2020 um relatório nacional de avaliação do impacto do PART no sistema nacional de transportes públicos coletivos e de mobilidade.

18 — O relatório anual de execução referido no n.º 16 deverá conter, pelo menos:

a) Descrição dos sistemas tarifários existentes e das alterações implementadas;

b) Descrição das ações de apoio à redução tarifária implementadas;

c) Descrição de outras ações de aumento da oferta de serviço e de extensão da rede implementadas;

d) Verba despendida por cada ação implementada;

e) Percentagem da verba despendida total aplicada em ações de apoio à redução tarifária;

f) Vendas e receita total, por tipo de título de transporte disponibilizado;

g) Avaliação do impacto das ações implementadas nos serviços de transporte, nomeadamente em termos de volume de passageiros transportados.

19 — Cada AM e CIM deverá proceder ao reembolso das verbas não utilizadas nas atividades previstas, no prazo máximo de 30 dias após notificação do Fundo Ambiental para o efeito.

31 de janeiro de 2019. — O Secretário de Estado do Orçamento, *João Rodrigo Reis Carvalho Leão*. — O Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, *José Fernando Gomes Mendes*.

## ANEXO 1

## Distribuição das dotações do PART 2019

Região	População que utiliza transportes públicos (#)	Duração média dos movimentos pendulares em transportes públicos (min)	Fator de complexidade do sistema de transportes	Fator de distribuição	Dotação do Orçamento do Estado	Comparticipação mínima dos municípios das AM e CIM	Dotação total PART
	A	B	C	D	E	F	G
CIM do Alto Minho	12.707	23,7	1,0	301.364	€ 587.772	€ 14.694	€ 602.466
CIM do Cávado	32.156	25,3	1,0	814.529	€ 1.588.631	€ 39.716	€ 1.628.347
CIM do Ave	30.448	22,8	1,0	693.168	€ 1.351.933	€ 33.798	€ 1.385.731
Área Metropolitana do Porto	177.578	33,5	1,3	7.733.023	€ 15.082.245	€ 377.056	€ 15.459.301
CIM do Alto Tâmega	4.476	23,3	1,0	104.284	€ 203.391	€ 5.085	€ 208.476
CIM do Tâmega e Sousa	32.819	28,3	1,0	927.884	€ 1.809.716	€ 45.243	€ 1.854.959
CIM do Douro	11.148	22,9	1,0	254.837	€ 497.027	€ 12.426	€ 509.452
CIM das Terras de Trás-os-Montes	3.689	23,9	1,0	88.016	€ 171.663	€ 4.292	€ 175.955
CIM do Oeste	22.446	29,7	1,0	666.024	€ 1.298.993	€ 32.475	€ 1.331.467
CIM da Região de Aveiro	18.826	28,8	1,0	541.403	€ 1.055.935	€ 26.398	€ 1.082.333
CIM da Região de Coimbra	30.684	29,1	1,0	892.625	€ 1.740.949	€ 43.524	€ 1.784.472
CIM da Região de Leiria	12.365	24,4	1,0	301.513	€ 588.061	€ 14.702	€ 602.762
CIM Viseu Dão Lafões	13.902	22,9	1,0	318.659	€ 621.502	€ 15.538	€ 637.040
CIM da Beira Baixa	3.441	25,8	1,0	88.671	€ 172.941	€ 4.324	€ 177.265
CIM do Médio Tejo	13.251	33,7	1,0	446.574	€ 870.984	€ 21.775	€ 892.759
CIM das Beiras e Serra da Estrela	10.837	23,5	1,0	254.658	€ 496.677	€ 12.417	€ 509.094
Área Metropolitana de Lisboa	464.531	42,4	1,9	37.435.395	€ 73.012.818	€ 1.825.320	€ 74.838.139
CIM do Alentejo Litoral	3.631	27,0	1,0	98.191	€ 191.508	€ 4.788	€ 196.296
CIM do Baixo Alentejo	5.142	24,5	1,0	126.197	€ 246.130	€ 6.153	€ 252.284
CIM da Lezíria do Tejo	14.594	36,5	1,0	533.104	€ 1.039.750	€ 25.994	€ 1.065.744
CIM do Alto Alentejo	3.911	24,0	1,0	94.043	€ 183.419	€ 4.585	€ 188.005
CIM do Alentejo Central	5.528	26,6	1,0	146.856	€ 286.424	€ 7.161	€ 293.585
CIM do Algarve	17.836	25,9	1,0	462.236	€ 901.530	€ 22.538	€ 924.068
Total	945.946	35,7	-	-	€ 104.000.000	€ 2.600.000	€ 106.600.000

$$D = A * B * C$$

$$E = [D / \sum D] * 104\ 000\ 000$$

$$F = E * 0,025$$

$$G = E + F$$

312030851

II SÉRIE



Depósito legal n.º 8815/85

ISSN 0870-9963

Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: <http://dre.pt>

Contactos:

Correio eletrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750