

PROGRAMA DE APOIO À REDUÇÃO DO TARIFÁRIO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS (PART)

PRINCIPAIS QUESTÕES COLOCADAS

01/03/2019

O Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, veio regular o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART) previsto no Artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro - Lei do Orçamento do Estado para o ano de 2019.

Para apresentação do PART foi efetuado um périplo nacional, nos dias 12,13 e 15 de fevereiro de 2019, organizado pelo IMT, I.P. e pelo Fundo Ambiental e que contou com sessões de esclarecimento em Évora, nas instalações da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo, em Coimbra, na Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Centro, e em Vila Real, na respetiva Câmara Municipal.

Considerando as questões que foram colocadas nas sessões de esclarecimento, bem como as que têm vindo a ser suscitadas junto deste Instituto, entendeu-se partilhar as questões e os respetivos esclarecimentos. Estes esclarecimentos são suscetíveis de ser complementados, com outras questões que venham a surgir.

1- ENQUADRAMENTO

1.1 Qual a finalidade do Programa de apoio à redução tarifária nos transportes públicos (PART)?

O PART destina-se à redução tarifária nos transportes públicos coletivos e ao aumento da oferta de serviços, tendo 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”*.

2- REPARTIÇÃO DA DOTAÇÃO FINANCEIRA

2.1 Como são repartidos os lugares.km nos casos em que se verifica integração tarifária?

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 deverá ser ajustada em conformidade com o modelo de integração tarifária.

2.2 Os serviços criados após 2010 não foram considerados nos indicadores utilizados para repartição da dotação financeira?

A necessidade de utilizar indicadores que representassem, de forma idêntica, todo o território nacional, conduziu à utilização de dados provenientes dos Censos 2011.

2.3 A repartição da dotação das CIM pelas diversas AT do seu território poderá ser efetuada com base nos lugares.km da rede que será colocada a concurso?

Nos termos do n.º 5 do Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, a responsabilidade da repartição das dotações compete às AM e às CIM, tendo esta repartição que ter em consideração a oferta em lugares.km produzidos pelos serviços de transporte por estas geridos. Desta forma este critério de repartição é aceitável desde que devidamente proposto (ou aceite) pela AM ou pela CIM em questão.

3- PREPARAÇÃO DAS CANDIDATURAS

3.1 Quem define e implementa as ações de redução tarifária?

A definição e a 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.

3.2 Em que moldes devem ser alocadas as verbas do financiamento?

Uma parcela não inferior a 60% deverá ser alocada para redução tarifária e o valor remanescente será alocado ao aumento da oferta de serviço e à extensão da rede, sendo esta avaliação feita para o conjunto da CIM / AM.

3.3 O financiamento pode ser aplicado apenas na redução tarifária?

Sim, o financiamento pode ser aplicado integralmente (100%) na redução tarifária. No aumento da oferta e na extensão da rede apenas pode ser aplicado um máximo de 40% da totalidade do financiamento.

3.4 Sendo o Estado a Autoridade de Transportes da CP como proceder para negociar com este operador?

A CP designou um conjunto de interlocutores especificamente para articularem com as Autoridade de Transportes as reduções tarifárias que pretendem candidatar ao PART. Esses contactos foram oportunamente divulgados, pelo IMT, junto de todas as AM e CIM.

3.5 Podem os serviços inter-regionais beneficiar do PART?

Sim. Nos termos do n.º 7 do Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, “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”.

3.6 Como podem duas AM/CIM contíguas evitar descontinuidades tarifárias acentuados nas deslocações entre os seus territórios?

As Autoridades de Transporte contíguas podem articular-se, se assim o desejarem, para encontrar soluções tarifárias que beneficiem ambos os territórios, evitando descontinuidades tarifárias acentuados.

3.7 Como obter dados de operação para fundamentar a escolha das medidas a implementar?

Através dos processos de reporte de dados dos Operadores de Transporte Público às Autoridades de Transportes.

3.8 É necessário uma Autoridade de Transportes assumir competências para apresentar candidatura ao PART?

Não é necessário qualquer comprovativo de assunção de competências para efeitos de candidatura ao PART. Nos termos do n.º1 do art.6.º do RSPTP “os municípios são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais” e, nos termos do n.º1 do art.7.º do mesmo regime, “as comunidades intermunicipais são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais”.

3.9 Qual o instrumento para as Autoridade de Transportes procederem ao financiamento dos Operadores?

A Lei nº 52/2015, de 9 de junho, no seu artigo 23º determina que as obrigações de serviço público podem ser estabelecidas através de ato do órgão executivo da autoridade de transportes e o Regulamento nº 1370/2017 de 23 de outubro, permite o recurso à publicação de regra gerais de compensação de obrigações de serviço público em casos de bonificação ou descontos em tarifas ou de fixação limites máximos a serem cobrados, dispensando a obrigação de contratos de serviço publico para este efeito.

4- CRITÉRIOS DE ELIGIBILIDADE

4.1 Quais as tipologias de ações de apoio à redução tarifária elegíveis?

As tipologias de ações elegíveis são as seguintes:

- a) Apoio à redução tarifária transversalmente a todos os utentes;
(e.g. redução do preço dos títulos existentes em x%)
- b) Apoio à redução tarifária ou à gratuitidade para grupos alvo específicos;
(e.g. redução/gratuidade para crianças, idosos, pessoas residentes num determinado local, pessoas com mobilidade reduzida, desempregados)
- c) Apoio à criação de “passes família”;
(e.g. redução para famílias numerosas)
- d) Apoio às alterações tarifárias decorrentes do redesenho das redes de transporte e da alteração de sistemas tarifários.
(e.g. criação de um novo passe numa zona anteriormente abrangida por dois passes distintos, passes horários/zonais)

4.2 Podem os municípios que já disponibilizam transporte gratuito beneficiar do PART, tendo em consideração que não pode aplicar reduções tarifárias e que o aumento da oferta e a extensão da rede não podem superar os 40% do financiamento?

A regra dos 60%/40% é aplicável ao conjunto das ações propostas por cada CIM. Deste modo um município que já disponibilize transporte gratuito pode candidatar-se a ações unicamente destinadas ao aumento da oferta e à extensão da rede, desde que no conjunto da CIM / AM se cumpra a regra de o mínimo de 60% das verbas do PART serem aplicadas a reduções tarifárias.

De notar que as verbas do PART não podem ser usadas para compensar descontos existentes à data de publicação do despacho, conferidos pelas autoridades de transporte ou operadores.

4.3 A realização de estudos, a aquisição de sistemas de apoio à exploração e a realização de campanhas de divulgação da redução tarifária são elegíveis?

A realização de estudos, a aquisição de SAE e as campanhas de divulgação não são despesas elegíveis no âmbito do PART. Algumas destas ações poderão vir a ser elegíveis para financiamento no âmbito do Fundo de Transportes.

4.4 O financiamento também pode ser aplicado à melhoria das condições dos serviços?

Não, o financiamento destina-se exclusivamente à redução tarifária, ao aumento da oferta de serviço e à extensão da rede.

4.5 Se uma Autoridade de Transportes ou um Operador já financiam uma redução tarifária à data de publicação do PART (e.g. disponibilizando passes escolares gratuitos) a compensação desse financiamento é elegível no âmbito do PART?

Nos termos do n.º 9 do Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, “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”.

5- OUTRAS QUESTÕES

5.1 Qual a data prevista para as transferências trimestrais?

No n.º 14 do Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro encontra-se previsto que a primeira transferência do financiamento, por parte do Fundo Ambiental, seja efetuada em abril de 2019.

5.2 Qual o impacto do PART nos Passes 4_18, Sub23?

O PART não prevê qualquer alteração nos critérios de atribuição dos apoios já existentes, nem no modelo de cálculo das compensações destes passes, pelo que caso a redução tarifária a implementar contemple a tarifa inteira dos passes de referência o valor das compensações dos passes 4_18 e Sub23 será reduzido proporcionalmente.

5.3 Prevê-se a continuidade temporal da dotação financeira do PART?

Nos termos do n.º 4 do Artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, “A atualização anual da verba [...] é feita por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do ambiente, tendo como referência a inflação”.

5.4 Qual a evolução prevista da comparticipação mínima?

Nos termos do Artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, “o acesso ao financiamento do PART nos transportes públicos está sujeito à comparticipação das autoridades de transporte, nos seguintes termos:

- a) Em 2019, uma comparticipação mínima de 2,5 % da verba que lhes for transferida pelo Estado;
- b) Em 2020, uma comparticipação mínima de 10 % da verba que lhes for transferida pelo Estado;
- c) Em 2021 e anos seguintes, uma comparticipação mínima de 20 % da verba que lhes for transferida pelo Estado”.