

## **S.R. DOS TRANSPORTES E TURISMO**

### **Portaria Nº 4/1977 de 4 de Maio**

Por despacho de 29 de Junho e 3 de Agosto do passado ano foram fixados os novos esquemas tarifários para as carreiras de transporte colectivo de passageiros, com excepção daquelas de concessão municipal, sujeitas a regulamentação especial.

Por aqueles despachos generalizou-se na Região o sistema da tarifa por escalões degressivos, vantajoso para os utilizadores de bilhetes de quilometragem elevada e adoptou-se critério favorável para os bilhetes de assinatura ou passes sociais, por sua vez com o maior interesse para os pequenos percursos.

Mas, mesmo com a aprovação do esquema aprovado pelos despachos em causa, os valores tarifários por passageiro-quilómetro são insuficientes para fazer face aos encargos das empresas concessionárias.

Julga esta Secretaria Regional que uma verdadeira política social deve garantir igualdade de tratamento, independentemente do local da Região, aos utentes, aos trabalhadores do sector e às empresas concessionárias.

Mas não se pode esquecer que, se por um lado, há que defender as populações, garantindo-lhes um sistema de transportes de custo acessível, por outro lado ou as tarifas são fixadas em valores que permitam às empresas oferecer um serviço com um mínimo de qualidade ou há que prever uma intervenção da Região, suportando esta parte dos encargos de uma exploração acompanhada.

No Continente, onde as principais empresas do sector se encontram nacionalizadas, as tarifas subiram 40% em 1/Jan./76 (Portaria n.º 783-A/75 de 30 de Dezembro) e em 1/Nov/76 tiveram novo agravamento, até um máximo de 30% (Portaria n.º 595-A/76, de 8/Out.), o que não impede que as receitas resultantes apenas cubram metade do deficit do sector, segundo declarações do Sr. Primeiro-Ministro.

A situação na Região está também longe de ser tranquilizadora, pois se, por um lado, a tarifa por passageiro-quilómetro está naturalmente limitada pela função social dos transportes, por outro os custos da exploração têm vindo a ser agravados de ano para ano e só em parte têm sido compensados; além disso, as empresas têm que fazer face a importantes investimentos para efeitos das indispensáveis renovações e complementos das frotas, investimentos estes normalmente de difícil cobertura nas condições habituais.

Diga-se, desde já, que é este um dos problemas que mais têm preocupado esta Secretaria Regional e que motivou já uma resolução do Governo, com a aprovação de um decreto, já submetido à apreciação da Assembleia Regional, que cria o Fundo Regional de Transportes Terrestres.

A este Fundo cabe um série de missões no sector em causa, designadamente apoiar as empresas na renovação e completamento das respectivas frotas. E acção que se vai iniciar em breve, diversificada conforme as necessidades a encarar, mas a exercer-se efectivamente e de acordo quer com programas concretos de investimentos apresentados pelas concessionárias quer com as necessidades directamente detectadas pelos serviços próprios desta Secretaria. Mas as disponibilidades deste Fundo são naturais e evidentemente limitadas, pelo que há que procurar dotar as empresas com os meios próprios que lhes permitam, se possível, cobrir as necessidades em investimentos em regime de autofinanciamento. Crê-se que esta possibilidade será mais evidente nas Ilhas com sistemas de transporte mais evoluídos mas mesmo em relação às restantes, normalmente as mais pequenas, há que procurar recorrer o menos possível ao Fundo em causa, tanto mais que as carências a cobrir por este estão longe de se referirem exclusivamente ao campo até agora focado, antes abrangendo, como se disse já, um vasto campo de apoio ao tráfego rodoviário em geral.

Nestes termos, encaram-se no presente despacho uma série de medidas que se podem resumir do modo seguinte:

- a) fixação da tarifa por passageiro-quilómetro em cada escalão da tabela degressiva a aplicar na Região;
- b) limitação do valor percentual que, na efectivação prática desta fixação, não pode ser ultrapassado;
- c) fixação de um mínimo de cobrança que, sendo igual àquela em vigor no Continente desde 1/Nov./76, permita uma melhor defesa das concessionárias nos percursos de muito pequena quilometragem (normalmente do tipo urbano e suburbano), exactamente aqueles em que mais é empregado o sistema do passe social.
- d) simplificação das tabelas de preços, a fim de se poder considerar a aplicação prática da marcha a um agente, regime este fundamental para a redução dos custos de exploração;
- e) completamento do regime já em vigor para a concessão de passes sociais, cujas modalidades são alargadas, permitindo uma boa cobertura das diferentes hipóteses com que pode deparar o utilizador frequente dos transportes públicos.

Não se pretende alargar exageradamente o presente despacho, mas não se pode deixar de esclarecer que, em todas as decisões adoptadas, foi preocupação predominante a defesa dos interesses da população utente das carreiras de transporte colectivo.

Como por vezes a definição de tetos-limite é difícil, recorreu-se naturalmente a comparação com os valores fixados e em vigor no Continente; julga-se esta comparação favorável para a Região.

Finalmente, deve esclarecer-se que houve o cuidado de procurar averiguar, através dos consultores desta Secretaria Regional, da posição económico-financeira das empresas concessionárias, o que foi de facto possível em relação àquelas com estrutura interna devidamente organizada; para as restantes, pela sua dimensão e conhecimento directo da respectiva situação, foi fácil classificá-las para o efeito pretendido.

Em face e em consequência de todo o exposto, nos termos das disposições aplicáveis do Regulamento de Transportes em Automóveis, determino o seguinte:

1 - Os valores tarifários gerais para a Região passam a ser os seguintes:

|                             |         |
|-----------------------------|---------|
| até 15 Km, inclusive        | \$95/Km |
| de 15,01 a 30 Km, inclusive | \$90/Km |
| de 30,01 a 45 Km, inclusive | \$85/Km |
| mais de 45 Km               | \$80/Km |

2 - Os valores obtidos pela aplicação da tabela constante no n.º anterior serão:

2.1 - Arredondados para o escudo mais próximo, entendendo-se que um valor em centavos igual ou superior a 50 sobe sempre para o escudo imediatamente superior;

2.2 - Os valores obtidos e que sejam superiores a 6\$00 serão arredondados por sua vez para múltiplos sucessivos de Esc. 2\$50; estes arredondamentos serão feitos para o múltiplo mais próximo quando a diferença for de \$50 e para aquele imediatamente superior quando for maior do que este valor.

3 - É fixado em Esc. 3\$00 o mínimo de cobrança nas carreiras de transporte colectivo de passageiros, com exclusão daquelas de concessão municipal, que merecerão despacho exclusivo;

4 - O sistema de meio-bilhete calculado como metade do bilhete da tarifa geral, não poderá ser inferior a 3\$00;

- 5 - Da aplicação prática do disposto nos n.ºs 1 e 2 anteriores não poderá resultar qualquer agravamento tarifário superior em 25% em relação aos preços actualmente praticados, com excepção das possíveis alterações de Esc. 3\$00 para 4\$00 e de 4\$50 para 6\$00;
- 6 - Se o limite fixado no n.º anterior não permitir, em relação a algumas carreiras ou percursos, alcançar por uma só vez os valores tarifários referidos em 1, processar-se-ão fases sucessivas de actualização;
- 7 - Os bilhetes de assinatura ou passes sociais, que poderão ser adquiridos por qualquer categoria de utente, obedecerão ao esquema seguinte:
  - 7.1 - Os semanais serão válidos por 10, 12, 20 ou 22 viagens de um percurso da rede de um concessionário e terão uma redução de 30%;
  - 7.2 - Os mensais serão válidos por 44, 52, 88 ou 96 viagens também de um percurso da rede de um concessionário e terão a mesma redução de 30%;
  - 7.3 - Aqueles para um número ilimitado de viagens, mensais referidos sempre a um percurso da rede de um concessionário, serão calculados com base no preço de 96 vezes o do bilhete ou bilhetes correspondentes ao percurso em causa, com uma redução de 10%.
- 8 - Qualquer categoria de utente poderá sempre adquirir, sem redução de preço, cadernetas de dez bilhetes do mesmo custo unitário para a rede de um concessionário;
- 9 - Por parte dos agentes do concessionário poderá ser sempre exigida a identificação, por meio do bilhete de identidade dos portadores de passes para um número ilimitado de viagens;
- 10 - Mantêm-se as disposições em vigor respeitantes aos bilhetes para percursos contínuos, que serão sempre calculados pela aplicação da tabela degressiva referida no n.º 1 anterior, em relação à quilometragem total a percorrer;
- 11 - A Direcção Regional dos Transportes Terrestres esclarecerá os casos especiais que porventura surjam aquando da aplicação prática do presente despacho, transmitindo as necessárias instruções às Direcções de Viação;
- 12 - O sistema tarifário aprovado por este despacho entra em vigor em 15 de Março e, em relação a cada concessionário:
  - a) a partir da aprovação, por esta Secretaria Regional, do plano de reequipamento. da respectiva frota, nos casos de tal merecedores;
  - b) a partir da aprovação da Direcção de Viação de que dependa das tabelas de preço correspondentes.
- 13 - As possíveis fases sucessivas de actualização referidas no n.º 6 anterior efectuar-se-ão segundo plano a estabelecer oportunamente por esta Secretaria.

Secretaria Regional dos Transportes e Turismo, 7 de Março de 1977. - O Secretário Regional dos Transportes e Turismo, *José Pacheco de Almeida*.