

## Nota de Imprensa do Executivo da Organização Regional de Lisboa do PCP

### Passo Social Intermodal mantém-se válido na Vimeca e Scotturb até Junho UMA PEQUENA VITÓRIA NUMA LUTA QUE CONTINUA!

1. A Vimeca/LT e a Scotturb recuaram nas suas intenções e adiaram, de 1 de Abril para 1 de Julho, a data para a sua saída do sistema do passo social intermodal. Este recuo é um evidente resultado da luta das populações e dos utentes, mas exactamente porque se trata de um recuo táctico, importa continuar a esclarecer e mobilizar.

2. O PCP continua a afirmar que a Vimeca/LT e a Scotturb **nem sequer podem sair do sistema do passo social intermodal** que faz parte do modelo de concessão do transporte público vigente na Área Metropolitana de Lisboa. É significativo que só as Câmaras Municipais tenham vindo a público pronunciar-se contra esta medida, tendo sido ensurdecedor o silêncio público cúmplice do IMT/ Instituto Mobilidade Territorial, da AMTL/Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa e da Secretaria de Estado dos Transportes – um silêncio que nos vem recordar como é urgente mudar de política e mudar de governo.

3. A **injusta repartição das receitas do passo social foi utilizada pela Vimeca/LT e pela Scotturb para justificar a sua saída do sistema**. Como o PCP vem denunciando, há largos anos, é um facto que a chave de repartição das receitas do passo data do inquérito à mobilidade de 1989 e é verdade que nunca se implementou a distribuição das receitas com base no inquérito de 2007 como esteve acordado. Não é menos verdade que este Governo se comprometeu (nomeadamente no PET) a aplicar a chave de 2007 até que os dados da bilhética sem contacto permitissem uma mais sólida base. Mas a razão porque tudo isto se mantém inalterado deve-se a um outro facto que não pode ser escamoteado: são privadas as duas empresas que beneficiam em muitos milhões de euros com esta inacreditável situação.

4. Recordamos que o próprio Grupo de Trabalho nomeado pelo Governo para a produção do PET (o mal chamado Plano Estratégico de Transportes) reconhecia esta realidade, que se traduzia em 2011 numa perda para o conjunto das empresas públicas de mais de 4 milhões de euros e numa perda para a Vimeca/Scotturb de cerca de 500 mil euros, totalizando cerca de 4,5 milhões de euros que eram depois divididos pela Rodoviária de Lisboa (Barraqueiro/Arriva/Db) e pela TST (Arriva/Db). Assim, e ao contrário do que alguma imprensa tem replicado, **só desde 2007 cerca de 30 milhões de euros foram desviados das empresas públicas para as privadas na Área Metropolitana de Lisboa**, constituindo uma forma encapotada de financiamento público destas empresas. Aliás, esta situação mantém-se ainda hoje, como se pode ver na tabela anexa, referente ao mês de Janeiro de 2013:

Empresa	Recebe	Deveria Receber	Diferença
Carris	866.192,00 €	799.102,00 €	67.090,00 €
Metro	352.359,00 €	806.247,00 €	-453.888,00 €
CP	1.187.045,00 €	1.206.112,00 €	-19.067,00 €
Trantejo/Soflusa	360.444,00 €	348.015,00 €	12.829,00 €
TCBarreiro	47.340,00 €	71.696,00 €	-24.356,00 €
<b>Sub-Total Públicas</b>			<b>-417.392,00 €</b>
Vimeca/Scotturb	343.160,00 €	382.796,00 €	-39.636,00 €
Rodoviária Lisboa	698.402,00 €	439.902,00 €	258.500,00 €
TST	511.624,00 €	312.696,00 €	198.928,00 €
<b>Sub-Total Privadas</b>			<b>417.792,00 €</b>

(Desvio no mês de Janeiro de 2013 face à receita efectivamente apurada)

5. Hoje, a instalação da **bilhética sem contacto** em todos os transportes da Área Metropolitana de Lisboa, financiada com fundos públicos, permite uma ainda mais justa repartição das receitas geradas pelo social. É preciso que para tal exista vontade política de afrontar os interesses privados que têm parasitado o sector – coisa que até agora não tem acontecido.

6. Num momento em que os transportes públicos perdem milhões de passageiros devido ao brutal aumento de preços, devido às sucessivas reduções na oferta, na qualidade e na fiabilidade do sistema, e devido às consequências sociais da política em curso, a destruição dos passes intermodais implicaria o agravamento desta espiral recessiva. Como o PCP voltou a propor na Assembleia da República, o que é preciso é trilhar o caminho oposto: **reforçar a intermodalidade do sistema**, alargando as coroas geográficas e englobando todos os operadores, o que a par da redução de preços e reforço da oferta, permitiria atrair para o sistema de transportes públicos os milhões de passageiros que o Governo tem afastado com a sua política.

O Executivo da Organização Regional de  
Lisboa do PCP

28 de Março de 2013